

ISG MAGAZIN

Internationales Städteforum in Graz
Forum der historischen Städte und Gemeinden
International Forum of Towns in Graz



4/2011

02Z032434



Historischer Verkehr in der Altstadt Historical Traffic in the Historic City



MARIBOR 2012 European Capital of Culture

© Marko Petrej

In 2012 Maribor will be a real performance – the European Capital of Culture. A stream of events will flood the town and spread like pure energy of culture and connectedness through the entire region, turning it into the throbbing heart of Europe.

Join us in a year without borders and boundaries and position yourself in the centre of European attention.

Maribor will be a special Capital of Culture: individual events will blend into one unified whole, exclusivity will be transformed into exceptionality, and small local structures will start cooperating and connection. This will be the greatest project in our history and it will bring the town and the whole region to new life. Throughout the year, Maribor 2012 will present more than a thousand events in Maribor and five partner towns – Murska Sobota, Novo mesto, Ptuj, Slovenj Gradec, Velenje – which will surely cater to all tastes and leave no wish unfulfilled. We promise you thrilling experiences, spectacles, relaxation, well-being, and above all a heartfelt welcome. Every day.

Join us then in the wonderful year 2012 and get to know Maribor and its partner towns.

Step through the open doors of the six partner towns today!

Being connected is more than just an aspiration for Slovenians; it is a state of mind born of historical necessity. We could not and would not make one single town into the centre of European culture. We rather linked mystical Slovenj Gradec, modern Velenje and beautiful Novo Mesto with ancient Ptuj and multicultural Murska Sobota, and placed Maribor, the second largest town in Slovenia, at the centre of this process of connecting.

In 2012 we offer you half of Slovenia on a stage full of experiences. The region – which has a lot to offer even after the stage lights go out and which has been taking good care of its visitors for decades with its many sights, culinary offerings, and innumerable opportunities for recreation and relaxation – is opening its doors to a new cultural dimension already this year.



Opening weekend: January, 14th and 15th 2012

The highlight of the opening weekend will be the premiere of Marij Kogoj's opera Black Masks in the Slovene National Theatre and numerous other open-air concerts and indoor events all around the partner towns.

www.maribor2012.info

INHALT | CONTENTS

H. KNOFLACHER Ambiente Altstadt – Verkehr The Atmosphere of Historic Centres – Traffic	2
C. HASLER Verkehr und UNESCO-Welterbe St.Gallen Traffic and the UNESCO World Heritage Site St.Gallen	6
G. ABLASSER City Network Graz – Maribor	11
B. POLOMOVÁ Überlegungen zum Verkehr im Zentrum von Bratislava Thoughts on traffic in the centre of Bratislava	15
K. POSCH / K. REITER Das Fahrrad in der Altstadt Bikes in the Historic Centre	19
H. MÜNCH Internationales Seminar für Verkehr und Städtebau International Seminar for Traffic and Urban Development	22
H. LUSER Interview mit Dr. Wolfdieter Dreiholz, Vorsitzender der ASVK Interview with Wolfdieter Dreiholz, Chairman of the Commission of Experts for the Historic City (ASVK)	25
Das Jahr im ISG Rückblick 2011 for the ISG in Retrospect	30
ISG-Jahresschwerpunkt 2012: Stadtbild / Ortsbild ISG focus in 2012: Townscapes / Villages	32



Titelseite | Front Cover
Sackstraße mit Blick auf das Grazer Rathaus
Sackstraße looking towards Graz City Hall
© Ute Hörmann

IMPRESSUM

ISG-Magazin 4/2011
Einzelpreis: € 8,- (+ Versandkosten)
Jahresabonnement/Inland: € 35,- (inkl. Versandkosten)
Jahresabonnement/Ausland: € 40,- (inkl. Versandkosten)

Herausgeber: INTERNATIONALES STÄDTEFORUM IN 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: Arch. DI Hansjörg Luser,
Dr. Karin Enzinger,
Mag. Gertraud F. Strempl-Ledl

Die mit Namen gekennzeichneten Beiträge geben die Meinung der AutorInnen wieder.
The content of articles in which the authors are identified by name reflects the opinions of the authors.

Gestaltung:
kerstein | werbung | design
www.kerstein.at

Gesamtherstellung:
Medienfabrik Graz
office@mfg.at

 **Das Land
Steiermark**

GRAZ



© Stadt Graz/Fischer

Sehr geehrte Damen und Herren! Geschätzte Leserinnen und Leser!

Das Jahresprogramm des ISG 2011 „Ambiente Altstadt“ findet im vierten Magazin seinen Ausklang mit dem Thema „Altstadt und Verkehr“. Für viele unserer Mitgliedsstädte ist das ein brennendes Thema, wurden doch gerade die historischen Stadtstrukturen v. a. für Fußgänger konzipiert. Graz hat in den letzten Jahren seine Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr intensiv ausgebaut und modernisiert. Die Steirische Landeshauptstadt verbucht österreichweit den größten Anteil am Radverkehr und forciert deshalb den Ausbau sanfter Mobilität! Doch auch daraus erwachsen neue Herausforderungen wie z.B. das Schaffen von Abstellflächen für Fahrräder im Stadtzentrum, die Verdichtung des Radwegenetzes bzw. die Schaffung von Infrastruktur für die E-Mobilität. Die Dringlichkeit des Themas findet sich auch in der Berufung eines „Radfahrbeauftragten“ für die Stadt Wien oder die Errichtung von „Fahrradgaragen“ in den Zentren deutscher Städte! Ein Jahresrückblick, die Programmübersicht 2012 und die Kooperation mit Maribor – Kulturhauptstadt 2012 – sowie ein Interview mit dem Vorsitzenden der Grazer Altstadt-Sachverständigenkommission runden das Jahresprogramm ab und bieten interessanten Lesestoff zum Jahresausklang.

Ladies and Gentlemen, Dear readers,

The 2011 annual programme of the ISG “Historic Cities’ Atmosphere” comes to a close in the fourth magazine which deals with the topic of “Traffic in the Historic Centre”. This is a significant topic for many of our member towns and cities as the historic structures of the towns and cities were conceived for pedestrians, in particular. In the past years Graz has extended and modernized its public transport infrastructure considerably. The Styrian capital has the highest percentage of bike traffic throughout Austria and as a result is urging the expansion of gentle mobility! However, new challenges such as creating parking areas for bikes in the city centre, the extension of the network of cycle routes and the creation of infrastructure for e-mobility also evolve from this. The urgency of the topic can be seen in the appointment of a representative responsible for cycling in Vienna or the construction of “bike garages” in the centres of German cities. An end-of-the-year review, a programme preview for 2012 and the co-operation with Maribor – Capital of Culture in 2012 – as well as an interview with the Chairman of the Commission of Experts for the Historic Centre of Graz round off the 2011 programme and offer interesting reading as the year draws to a close.

Enjoy reading the magazine,
Best wishes

Viel Vergnügen beim Lesen
und herzlichen Gruß



Mag. Siegfried Nagl

Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz | Mayor of the City of Graz
und ISG-Präsident | and ISG-President

Ambiente Altstadt – Verkehr

The Atmosphere of Historic Centres – Traffic

Altstädte wurden von einer Gesellschaft errichtet, die den Begriff „Verkehr“ in der heutigen Form nicht kannte. Bis in das 18. Jahrhundert bezog sich Verkehr auf „commercium“, den kaufmännischen Verkehr und übertrugen den geselligen Verkehr, den Umgang zwischen Menschen. Belegbar sind auch Reden von einem Verkehr mit Geistern, dem Teufel, den Toten oder mit Gott.

Historic centres were built by a society to whom the current concept of “traffic” was not known. Up until the 18th century traffic referred to “commercium”, commercial business and figuratively to social contact, to interaction between people. Discourse about communication with spirits, with the devil, the dead or with God can also be found.

Die heute gängigste Bedeutung des Begriffs im Sinne von Verkehrs- und Transportmittel lässt den Bedeutungshorizont und Kommerzium kaum noch erkennen. Das Interesse an der sozialen und geistigen Bewegung von Menschen wich dem Interesse an der Bewegung technischer Transportmittel als Ausdruck realer und finanzwirtschaftlicher Besitzverhältnisse, deren sichtbarer Ausdruck die Besetzung öffentlicher Räume durch den Autoverkehr ist. Um Stadt im Allgemeinen, Altstadt im Besonderen und Verkehr – auch im heutigen Sinn – behandeln zu können, ist mit einigen zu Dogmen erhobenen Irrtümern des Verkehrs- und Siedlungswesen aufzuräumen.

- a) Der Irrtum vom Mobilitätswachstum entstand durch die Trennung des Begriffes Mobilität von jedem Zweck, eingeschränkt außerdem auf das Auto. Räumliche Mobilität ist immer mit einem Zweck verbunden. Arbeit, Einkauf, Ausbildung, Dienstleistungen, Freizeit und Sozialkontakte und der Weg nach Hause finden sich als Zwecke. Wird ein Wegezweck mit dem Auto erledigt, kann man das nicht gleichzeitig auch mit anderen Verkehrsmitteln machen. Es gibt kein „Wachstum“ der Mobilität, die Wegezahl ist konstant.
- b) Der zweite Irrtum beruht auf der Extrapolation individueller Erfahrung auf das System. Individuell kann man durch Geschwindigkeit Zeit sparen, im System nicht. Es werden nur die Wege länger, die Mobilitätszeit bleibt gleich –

weltweit bewiesen! Durch höhere Geschwindigkeiten ändern sich Quell- und Zielpunkte d.h. die Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen grundlegend.

- c) Der dritte Irrtum führt uns in die tiefsten Schichten menschlicher Evolution, das Verhalten der Menschen in seiner technisch veränderten Umwelt. Entfernungen werden empfunden, wobei die Körperenergie die zentrale Rolle spielt. Diese tritt als physische bei der körperlichen, aber auch als geistige bei der Wahrnehmung der Umwelt auf. In einem schönen Umfeld akzeptiert man deutlich längere Fußwege. In einem autofreien Umfeld sinkt die Akzeptanz für Fußwegdistanzen erst nach 220 m ergab eine Analyse der Platzentfernungen historischer Städte. Das innere Gesetz des Menschen wird in seiner gebauten Struktur erkennbar. Der Maßstab der alten Stadt wird so an den Platz-Gassen-Entfernungen wahrnehmbar. Besonders attraktive Städte wie in der Toskana haben nicht nur kürzere Platzentfernungen sondern dazu noch häufige Platzfolgen, bevor man auf dem Weg durch eine Gasse oder Straße ermüdet hat man den nächsten Platz erreicht. Siedlungen entstanden um Plätze und nicht an Straßen und wenn an Straßen, dann an Plätzen an denen der Verkehr zum Halten kam, dort entstand die Stadt.

Die alte Stadt war daher eine Stadt der Menschen und daher der Fußgänger.

From the most common current meaning of the term in the sense of means of transport, it can be seen that the horizon of meaning and the original meaning of commercial business are hardly recognizable any more. The interest in the social and mental movement of people gave way to the interest in the movement of technical means of transport as an expression of real financial ownership, whose visible expression is the possession of public space by road traffic. In order to deal with the concept of the city in general, the historical centre in particular and that of traffic – in the present day sense, too – several fallacies regarding transportation and the development of settlements which have been elevated into dogmas have to be straightened out.

- a) The fallacy of growth in mobility came into being due to the separation of the concept of mobility from all kinds of purposes and its being restricted cars. Spatial mobility always has a purpose. Work, shopping, education, services, leisure time and social contacts, the way home are all purposes. If a trip is carried out by car, then it cannot be done simultaneously with another means of transport. There is no “growth” in mobility – the number of trips remains constant.
- b) The second fallacy is based on the extrapolation of individual experience on the system. On an individual basis time can be saved via speed but not in the system. Only the trips become longer,



Die Grundlage nachhaltiger Städte: nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer und autofreie Strukturen
The basis of sustainable cities – non-motorised road users and car-free structures © Hermann Knoflacher, Wien



Die Grundlage der städtischen Wirtschaft: Nirgends erreicht die Dichte der Brieftaschen/m² so hohe Werte wie mit Fußgängern
The basis of the urban economy – nowhere is the density of purses per sq.m. as high as among pedestrians

Mit dem Maßstab des Autos geht die Urbanität und damit die Vitalität der Stadt verloren
When cars are used as a yardstick the urbanity and thus the vitality of the city gets lost © Hermann Knoflacher, Wien

© Hermann Knoflacher, Wien

the mobility period remains unchanged – this has been proven internationally! By way of higher speeds the source and the target i.e. settlement structures and economic structures, change fundamentally.

c) The third fallacy takes us to the deepest levels of human evolution, the behaviour of humans in their technically changed world. Distances are experienced, whereby body energy plays a central role. These distances occur as physical energy and also as mental energy in one's perception of the surroundings. In a pleasant environment the distance we are prepared to walk is considerably longer. An analysis of the distances between squares in historic cities showed that the acceptance of walking distances only falls after 220 m in a car-free environment. The "inner law" of people becomes recognizable in the way they build. The scale of historic cities can be perceived in the distances between squares and lanes. In particularly attractive towns and cities such as those in Tuscany, the distance between squares is not only shorter but there are often sequences of

squares. Before you become tired walking through lanes or streets you have already reached the next square. Settlements arose around squares and not along roads. If they are built along roads then only at places where traffic came to a stop. That is where towns were built.

Old cities were cities for humans and thus for pedestrians.

Recommended course of action 1 – *If you want to revitalize a city you have to remove everything from it that interferes with the mobility of the pedestrians. The advantage of historic cities is that the scale and the environment are already suitable.* Things that complement it may remain, a suitable form of goods transport adapted to the speed of the pedestrians which, however, has to vacate the valuable and limited public space after it has completed its work. The wealth of shops in historic cities is based on the pedestrians. Per sq.m. they spend many times the amount that car drivers do. As public space is limited the shops are ruined by road traffic.

Handlungsempfehlung 1: *Will man eine Stadt beleben ist alles aus ihr zu entfernen, was die Mobilität der Fußgänger stört. Der Vorteil der Alten Stadt: der Maßstab und das Umfeld passen schon.* Bleiben darf was sie ergänzt, ein Lieferverkehr in geeigneter Form integriert in die Geschwindigkeit der Fußgeher, der allerdings nach Erledigung seiner Aktivität den wertvollen und begrenzten öffentlichen Raum zu räumen hat. Der Reichtum der Geschäfte in alten Städten beruht auf den Fußgängern. Diese geben pro m² das Vielfache der Autofahrer aus. Da der öffentliche Raum begrenzt ist, werden die Geschäfte durch den Autoverkehr ruiniert.

Öffentliche Räume waren und sind auch heute eine Kostenfunktion und daher klein zu halten. *Eine monofunktionale Nutzung öffentlicher Räume*, wie etwa als Parkraum oder Fahrbahn, ist für den Organismus einer lebendigen Stadt – und die Altstädte beweisen das – *nicht tragbar, weil zu teuer, der Nutzen zu gering, die Kosten zu hoch.*

Handlungsempfehlung 2: Parkplätze sind grundsätzlich aus allen alten Städten zu entfernen, will man diese revitalisieren. Auch aus allen Hinterhöfen, Kellern und



Stadtbaukunst: lichtdurchflutet, geschlossene, durchgängige Bebauung hoher Dichte, Schönheit und Funktionalität – Harmonie zwischen Stadt, Bewohnern und Umwelt

Urban architecture – closed, continuous buildings of high density, beauty and functionality which are suffused with light – harmony between the city, the residents and the environment

© Hermann Knoflacher, Wien

Tiefgaragen, denn wo Parkplätze sind werden öffentliche Räume zu Fahrbahnen. Den Platz braucht man für Lagerräume des zukunftsorientierten Handels. Wirtschaftszerstörende Einkaufsmonster erkennt man an ihren Parkplätzen. Die kleinen Geschäfte passen zu den kleinen Menschen und nicht zu den riesigen Bewegungsprothesen, den Autos, in denen diese heute gefangen sind. Atemberaubend die Fußgängerzone in Innsbruck oder die Herrengasse in Graz, wenn man sie vorher nur als einen von parkenden und stauenden Autos überschwemmten öffentlichen Raum kannte. Für die Annenstraße zumindest bis zum Hauptbahnhof als Fußgängerbereich reichte die Kraft der Politik seit 1972 nicht über die Mur. Es ist erfreulich im ISG Magazin zu lesen, dass meine Planung nach nahezu 40 Jahren endlich Realität werden soll.

Das Geheimnis für die Reize der Altstadt: Paradoxien

Womit traditionelle Planer nicht fertig werden sind die scheinbaren Widersprüche in den Strukturen der Altstadt – alle im Zusammenhang mit dem Verkehrswesen in seiner umfassenden Bedeutung.

- **Durchlässigkeit bei Geschlossenheit**, die man in jeder Altstadt findet: geschlossene Bebauung mit einem lebenserhaltenden Netzwerk von Verbindungen für ihre Bewohner und Besucher. In Form von Durchgängen und Gassen für die solare Mobilität (Fußgänger sind solar-getrieben), mit einer Maschenweite von 50 bis 70 m um und durch die städtische Bebauung mit Breiten jenseits aller stumpfsinnigen Richtlinienmaße.
- **Weite in der Enge** ist im modernen Städtebau mit Straßenräumen von 30 m Breite und mehr nicht möglich. Denn Weite ist immer relativ. Schmale Durchgänge, oft nur 2 m breit oder 5 m

Public spaces were and still are a cost factor and therefore should be kept small. *A monofunctional use of public space, such as parking space or roads is not acceptable for the organism of a living city – as has been proved by historic centres – because parking spaces or roads are too expensive, the benefits are too low and the costs too high.*

Recommended course of action 2 – *In principle parking spaces should be removed from all historic cities if one wants to revitalize them.* Parking spaces should also be removed from all courtyards, cellars and underground garages because when you have parking spaces the public spaces become roads. The space is needed as storage space for sustainable commerce. Shopping monsters which damage the economy can be recognized by their car parks. Small shops are for small people and not for the huge “forms of artificial transport” – the cars – in which these people are imprisoned nowadays. The pedestrian zones in Innsbruck or Herrengasse in Graz are stunning if you only knew them previously as public spaces flooded by parked cars or choked with traffic jams. As far as a pedestrian zone in the Annenstraße up to the main railway station is concerned, the power of politics had not stretched across the Mur since 1972. It was a pleasure to read in the ISG magazine that after nearly 40 years, my planning will finally become reality.

The secret of the charm of historic centres – paradoxes

The things with which traditional planners cannot cope are the apparent contradictions in the structures of historic centres – all connected to the wider meaning of transport.

- **May be passed through although closed** – is to be found in all historic cities –

closed building structures with a life-sustaining network of connections for residents and visitors, in the form of alleyways and lanes for solar mobility (pedestrians are solar-power operated), with a grid size of 50 to 70 m around and through the urban buildings with widths not included in any tedious guidelines.

- **Wideness in narrowness** is not possible in modern urban construction with streets which are 30 m wide and wider. Breadth is a relative concept. Narrow alleys which are often only 2 m wide or roads which are 5 m wide let you experience the width of squares which are 20 or 30 m wide and make the trips to the historic centre an experience. The way through the courtyards of some buildings in the historic centre do not just become part of your memories but remain in your hearts.
- **Brightness in spite of angles of light incidence or lack thereof.** Just about every historic city infringes spacing norms and is suffused with light in spite of this. The impression of brightness results from the contrast between light and dark. Even narrow “winding” streets with squares bring the brightness one wishes for in modern urban development into public space. For light is only bright and useful when it meets an object – where a “light jam” occurs – as is the case for all other kinds of transport.

The historic centre as a provocation

Quantitatively correct dimensions are the minimum requirements for high quality urban development designed for people. The former are necessary but far from sufficient. Qualitative dimensions mean intellectually stimulating, varied, intelligent information in metres if not in decimetres.



breite Straßen lassen Weite bei 20 oder 30 m breiten Plätze erleben und machen den Weg in der Altstadt zum Erlebnis. Die Wege durch die Innenhöfe mancher Altstadtbebauung bleiben nicht nur im Gedächtnis sondern auch im Herzen.

■ *Helligkeit entgegen alle Lichteinfallswinkel.* Nahezu jede Altstadt verstößt gegen die Abstandsnormen und trotzdem ist sie lichtdurchflutet. Der Eindruck von Helligkeit entsteht ja durch den Kontrast zwischen hell und dunkel. Auch enge „verwinkelte“ Gassen mit den Plätzen bringen

After every step you have to be intrigued, each step has to awaken new interests. As the architectural voicelessness of contemporary architecture anticipates its inability to make cities designed for people, it considers the historic centre to be a provocation. Under the protection of powerful investors the representatives of contemporary architecture often react with "acts of violence", often using public funds. Such buildings are seldom successful as only the outer skin and not the inner life can keep up with the vitality and liveliness of the organism of the historic city. In the historic centre commerce has been turned into culture. The lack of culture of commerce can be seen in the historic centre copies of outlet centres on the fringe of the motorway wastelands.

Today's problems relating to transport and urban development are created by building regulations which still implement the provisions regarding garages dating from the Third Reich and oblige parking spaces to be provided in all buildings thus turning people into car drivers, destroying historic centres and preventing human settlements from ever coming into being again.

jene Erhellung in den öffentlichen Raum, die man sich im modernen Städtebau wünscht. Denn hell und nützlich ist das Licht nur dort, wo es auf einen Gegenstand trifft – wo es zum (Licht-)Stau kommt – wie auch bei jedem anderen Verkehr.

Die Altstadt als Provokation

Quantitativ richtige Dimensionen sind eine Mindestvoraussetzung für einen menschengerechten qualitativen Städtebau. Erstere sind notwendig, aber noch lange nicht hinreichend. Die qualitative Dimension bedeutet geistreiche, vielfältige, intelligente Information im Meter-, wenn nicht oft im Dezimetermaßstab. Denn nach jedem Schritt muss man wieder neugierig sein, jeder Schritt muss neue Interessen wecken.

Da die zeitgenössische Architektur in ihrer architektonischen Sprachlosigkeit ihre Unfähigkeit für menschengerechte Städte ahnt, empfindet sie die Altstadt als Provokation. Unter dem Schutz mächtiger Investoren reagieren ihre Vertreter fallweise durch pubertäre Gewaltakte, oft auch mit Geldern der öffentlichen Hand. Gelungen sind diese sehr selten, wenn dann nur die Außenhaut, nicht das Innenleben, das mit der Vitalität und Lebendigkeit des Altstadtorganismus nicht mithalten kann. In der Altstadt wurde das Geschäft zur Kultur entwickelt. Die Unkultur des Kommerzes erlebt man in den Altstadtkopien der Outlet-Center am Rande der Autobahnwüsten.

Die heutigen Verkehrs- und Städtebauprobleme werden durch die Bauordnungen erzeugt, die die Reichsgaragenordnung bis heute umsetzen und Abstellplätze in alle Gebäude zwingen und damit aus Menschen Autofahrer machen, die alten Städte zerstören und verhindert, dass jemals wieder menschliche Siedlungen entstehen können.



Em. O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher, Studium Bauingenieurwesen, Vermessungswesen, Mathematik an der TU Wien. Planungsarbeiten seit 1963 und Ingenieurbüro seit 1971; zahlreiche Forschungsarbeiten und internationale Projekte; Leitung von Forschungsgruppen und Projekten in der OECD, PIARC etc.; zahlreiche Gesamtverkehrskonzepte in Österreich und im Ausland geplant und realisiert sowie über 500 wissenschaftliche Publikationen.

1968 Gründung des Institutes für Verkehrswesen im Kuratorium für Verkehrssicherheit, 1975 Professor für Verkehrsplanung an der TU Wien, 1985–2008 Vorstand der Institutes für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien (2009 emeritiert); Lehrtätigkeit an Universitäten in Japan, Europa, Indien und Thailand.

Emeritus Professor Dr. Hermann Knoflacher studied Civil Engineering, Geodesy and Mathematics at the Vienna University of Technology. Design work since 1963 and engineering office since 1971; he has carried out and implemented a lot of research and numerous international projects; was head of research groups and projects at the OECD, PIARC, etc.; numerous transportation projects in Austria and abroad as well as over 500 scientific publications. 1968 – establishment of the Institute for Transport Studies at the Austrian Road Safety Board. 1975 – Chair of Transport Planning at the Vienna University of Technology 1985–2008 Head of the Institute of Transport Planning and Traffic Engineering, Vienna University of Technology (retired in 2009); Teaches at universities in Japan, Europe, India and Thailand.

www.ivv.tuwien.ac.at

Verkehr und UNESCO-Welterbe St.Gallen

Traffic and the UNESCO World Heritage Site St. Gallen

St.Gallen ist das Zentrum der Ostschweiz und bekannt durch seine Universität, die Textil- und Stickereikunst, die schmackhafte Bratwurst und den berühmten Stiftsbezirk mit Kloster und Stiftsbibliothek. Dieses historische Altstadtgebiet wurde schon 1983 als UNESCO-Welterbe in die Liste der schützenswerten Weltkulturgüter aufgenommen, war aber lange mit zu viel Verkehr belastet. „Step by step“ und im Konsens mit allen Beteiligten konnte in den letzten 20 Jahren der Verkehr im Welterbe und in der ganzen Altstadt massiv reduziert werden.

St.Gallen is the centre of eastern Switzerland and famous for its university, textiles and embroidery, tasty fried sausage and the well-known Abbey district with its monastery and abbey library. This historic quarter was included as a UNESCO World Heritage Site on the list of world heritage assets worthy of being preserved in 1983 but for a long time endured the burden of too much traffic. Step by step and in agreement with all those involved, it was possible to reduce the amount of traffic in the World Heritage Site and in the historic city quite significantly.

Neugestaltete südliche Altstadt (Gallusstraße) mit Blick auf die Kathedrale; 2011

Newly-designed southern part of the historic city (Gallusstrasse) looking towards the cathedral © Stadt St.Gallen





Situation in der Marktgasse ca. 1980
 Marktgasse around 1980 © Stadt St.Gallen



Situation in der Neugasse ca. 1980
 Neugasse around 1980 © Stadt St.Gallen

Schrittweise Verkehrsentlastung in den letzten 20 Jahren

Bis in die neunziger Jahre führten Transitachsen auch durch die Altstadt. Diese stark belasteten Verkehrsrouten sowie viele Parkplätze störten die Aufenthalts- und Lebensqualität und verhinderten die Entwicklung einer wirklich „lebendigen Altstadt“. In mehreren Schritten wurde die Verkehrsbelastung in der ganzen Altstadt und besonders im Gebiet des UNESCO-Welterbes reduziert.

Stadtautobahn bringt Entlastung

Mit der Inbetriebnahme der Stadtautobahn im Jahre 1987 konnten die Hauptachsen des städtischen Netzes wesentlich entlastet werden. Jetzt war es möglich, Alt- und Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu befreien. Solcher Durchgangsverkehr war in der St.Galler Altstadt bisher auf zwei Routen möglich, nämlich über den zentralen „Marktplatz“ und durch den Stiftsbezirk in der südlichen Altstadt.

Projekt für einen neuen Marktplatz

Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt bilden den Kern der Innenstadt und der Altstadt – sie sind das „Herz“ der Stadt und das Scharnier zwischen südlicher und nördlicher Altstadt. Das Erscheinungsbild und der Zustand entsprechen heute aber bei weitem nicht dieser besonderen Bedeutung. Diese öffentlichen Räume sollen deshalb umfassend neu gestaltet, als Zentrum der Altstadt und Innenstadt markant aufgewertet, für die ganze Bevölkerung attraktiver und für die verschiedenen Anforderungen und Ansprüche vielseitiger nutzbar werden.

Die Haltestelle „Marktplatz/Bohl“ – gestaltet von Santiago Calatrava – ist nach dem Bahnhofplatz die meistfrequentierte Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Verkehrs in der Stadt. Werktags befahren heute täglich rund 1.500 Busse sowie rund 100 Bahnkurse diese Haltestelle.

Less traffic in stages over the last 20 years

Until the 1990s transit routes also went through the historic centre. These heavily used transport routes as well as many parking spaces affected the amenity value and quality of life and prevented the development of a really animated historic centre. The heavy traffic throughout the historic centre and especially in the area of the UNESCO World Heritage Site was reduced in several stages.

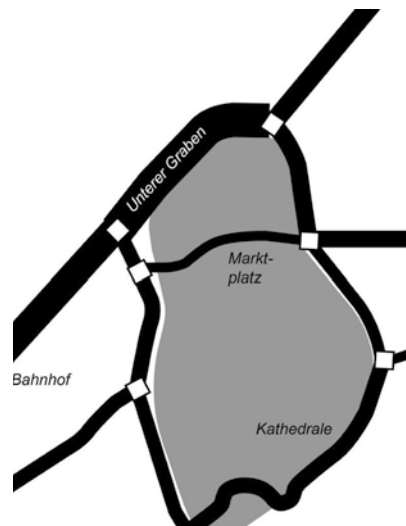
City ring road eases traffic problems

When the ring road was opened in 1987 the main urban road network could be substantially relieved. It was possible to free the historic centre and the inner city from through traffic. Until then there had been two routes for transit traffic in the historic centre of St.Gallen, through the central market square and through the Abbey district at the southern end of the historic centre.

New Marktplatz project

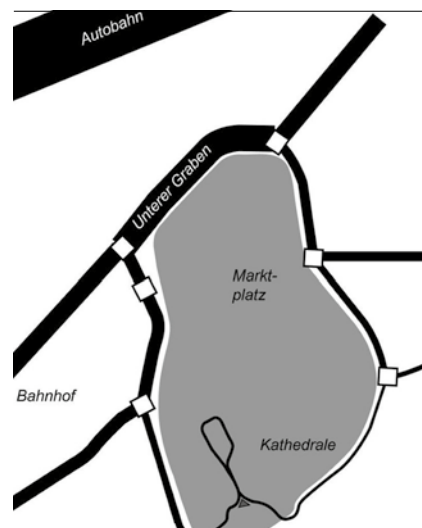
The Marktplatz, Bohl and Blumenmarkt form the core of the inner city and the historic centre. They are the “heart” of the city and the “hinge” between the southern and northern parts of the historic centre. Their appearance and condition no longer reflect their particular significance. These public spaces are to be comprehensively redesigned and to be significantly revalued as the centre of the historic centre and inner city, made more attractive for the residents and their uses increased to cater for various requirements and demands.

The stop “Marktplatz/Bohl” – designed by Santiago Calatrava is the most frequently used public transport stop and interchange after Bahnhofplatz. On weekdays about 1,500 buses and about 100 trams stop here each day. The situation at



Schematische Situation der Verkehrsachsen vor der Eröffnung der Autobahn (1987)
 Diagram of the traffic routes before the opening of the ring road (1987)

© Tiefbauamt Stadt St.Gallen



Schematische Situation der Verkehrsachsen 2011
 Diagram of the traffic routes in 2011

© Tiefbauamt Stadt St.Gallen

the stops on the Bohl is already unsatisfactory for public transport, when the public transport system is extended in the coming years it will become unbearable. For this reason better conditions have to be created for public transport and its passengers.

A stop could be put to through traffic across Marktplatz when the ring road opened. The square is, however, still heavily used by cars, especially due to the numerous parking spaces. A project to redesign the square as well as a new underground car park was to alleviate this. The parking spaces were to disappear and there were to be generous open spaces to circulate, saunter and linger, for open air restaurants, events and celebrations. Furthermore, the existing bus and tram stop infrastructure was to be improved as far as its attractiveness and barrier-free qualities were concerned – the stop was to have been moved and the Calatrava waiting room relocated after consultations with the architect. Safety when crossing the road was to be increased and the capacities needed for the expected extension of the public transport system were to be created.

The prerequisites for this new design were the closing of the Marktplatz to the undesirable individual car traffic and the removal of the current parking spaces. The "St.Gallen parking space consensus" was deliberated with all parties in the city government and all interest groups involved. Parking spaces at ground level as well as further parking spaces in the surrounding historic centre and bordering inner city were to be abolished and were to be replaced by underground parking spaces in the "Cityparking Schibenertor" underground garage.

Unfortunately, in a referendum held on May 15th, 2011 the city's residents rejected the project. The necessity of the project was undisputed as was the aim of a car-free square and the removal of the parking spaces. In particular, the relocation of the "Calatrava" and the new garage were criticised. A new second project will try to meet the criticism.

Breakthrough by round table in historic centre

The traffic problem in the southern part of the historic centre and around the Abbey district had been unsatisfactory for some time. The Gallusstrasse which runs through the middle of the World Heritage Site and directly next to the monastery was a thoroughfare, transit route and short cut, the entire district was blocked



Roter Platz in St.Gallen, 2006 | Red squar in St.Gallen, 2006 © Andreas Bernhardsgrütter

by parked cars. At the "round table", residents, shopkeepers, road traffic associations and local authorities agreed to a step-by-step plan to reduce traffic – in particular transit traffic – and abolish all public parking spaces.

The measure was effective. Traffic along the Gallusstrasse fell from 17,500 vehicles daily in 1986 to 2,200 in 2007. The reduction was achieved by way of different traffic routing. In the current project "Redesigning the southern part of the historic centre", the whole area of the southern historic centre will be redesigned and will become a large scale meeting place. Although the project is still underway, people are already talking about the "St Gallen jewel" which cannot fail to achieve the desired effect.

The southern part of the historic city will become a showpiece

The new design will give the squares and lanes in the Abbey district a new appearance. The traditional separation of roads and pavements will disappear. Kerbstones have been removed and the drainage of surface water in the middle of the road replaced by drain channels. Instead of the asphalt surface the whole area will be covered by natural stone paving (about 15,000 sq.m.). A new space has come into being, a new generosity, somewhere to saunter, a place where pedestrians, cyclists and drivers can treat one another with more consideration as a result of the design. The work, which will take about 3 years in all, will be finished in spring 2012 in time for the 1,400th anniversary of Gallus.

le. Die Haltestellensituation auf dem Bohl ist bereits heute für den öffentlichen Verkehr unbefriedigend, mit dem Ausbau des ÖV in den nächsten Jahren wird sie untragbar. Deshalb müssen bessere Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und dessen Fahrgäste geschaffen werden.

Der eigentliche Durchgangsverkehr über den Marktplatz konnte bereits nach der Eröffnung der Autobahn unterbunden werden. Trotzdem ist der Platz immer noch stark von Autos frequentiert, vor allem wegen den zahlreichen Parkplätzen. Ein Projekt für die Neugestaltung sollte zusammen mit einer neuen Parkgarage Abhilfe schaffen. Die Parkplätze wären aufgehoben worden, es sollten großzügige, offene Flächen zum Zirkulieren, Flanieren und Verweilen, für Außenrestaurants und für Veranstaltungen und Feste entstehen. Weiter sollten die bestehenden Haltestellen-Infrastrukturen bezüglich der Attraktivität und Behindertengerechtigkeit verbessert werden – die Haltestelle hätte verschoben und die Calatrava-Wartehalle nach Rücksprache mit dem Architekten an einen anderen Ort verlegt werden sollen. Auch die Sicherheit beim Überquerungen der Fahrspuren sollte erhöht und Kapazitäten für den erwarteten Ausbau des ÖV geschaffen werden.

Voraussetzungen für diese Neugestaltung war die Sperrung für den unerwünschten Autoverkehr und die Aufhebung der heutigen Parkplätze. Dazu wurde mit allen Fraktionen des Stadtparlamentes und mit den betroffenen Interessverbänden der „St.Galler Parkplatzkonsens“ erarbeitet. Die oberirdisch wegfallenden Parkplätze sowie weitere Parkplätze in der umliegenden Altstadt und an-

grenzenden Innenstadt sollten im Parkhaus „Cityparking Schibenertor“ unterirdisch ersetzt werden.

Das städtische Stimmvolk hat bei der Volksabstimmung vom 15. Mai 2011 das Projekt leider abgelehnt. Die Notwendigkeit des Projektes war aber unbestritten, ebenfalls das Ziel des autofreien Platzes und die Aufhebung der Parkplätze. Kritisiert wurden vor allem die Verlegung des „Calatrava“ und die neue Parkgarage. Ein neues, zweites Projekt soll der Kritik nun Rechnung tragen.

„Altstadtrunde“ bringt Durchbruch

Die Verkehrssituation in der südlichen Altstadt um den Stiftsbezirk war lange unbefriedigend. Die Gallusstraße mitten durch das Weltkulturerbe und direkt neben dem Kloster war Durchgangsrouten, Transitachse und „Schleichweg“, das ganze Quartier war durch parkierte Fahrzeuge verstopft. Am „runden Tisch“ einigten sich Quartierbewohnende, Gewerbetreibende, Verkehrsverbände und Stadtbehörden auf einen Stufenplan zur Reduktion des gesamten Verkehrs, vor allem des Durchgangsverkehrs, und zur Aufhebung aller öffentlichen Parkplätze.

Die Maßnahmen zeigten Wirkung. Der tägliche Verkehr nahm auf der Gallusstraße von 17.500 Fahrzeugen im Jahr 1986 auf 2.200 Fahrzeuge im Jahr 2007 ab. Diese Reduktion wurde mit geänderten Verkehrsführungen erreicht. Mit dem zur Zeit im Bau befindlichen Projekt „Umgestaltung südliche Altstadt“, wird das Gebiet der ganzen südlichen Altstadt neu gestaltet und zur großflächigen Begegnungszone. Bereits vor Bauvollendung reden die Leute von einem „St.Galler-Bijou“, das seine Wirkung nicht verfehlen wird.

Südliche Altstadt wird Vorzeigeobjekt

Mit der Neugestaltung erhalten die Plätze und Gassen im Stiftsbezirk ein neues Gesicht. Die traditionelle Trennung von Fahrbahnen und Trottoirflächen verschwindet. Die Trottoirrandsteine wurden entfernt und die Oberflächenentwässerung in der Straßenmitte durch eine Entwässerungsrinne ersetzt. Anstelle der bituminösen Beläge ist das ganze Gebiet mit einer Natursteinpflasterung (rund 15.000 m²) versehen worden. Entstanden ist ein neuer Raum, eine neue Großzügigkeit, ein Ort zum Flanieren, ein Ort, wo Fussgänger, Velofahrende und Automobilisten dank der Gestaltung rücksichtsvoller miteinander umgehen sollen. Die rund 3-jährigen Bauarbeiten werden im Frühjahr 2012, pünktlich zum 1400-jährigen Gallus-Jubiläum, abgeschlossen sein.



Roter Platz in St.Gallen, 2006 | Red squar in St.Gallen, 2006 © Andreas Bernhardsgrütter

Auch nördliche Altstadt wird zur Flaniermeile

Auch die nördliche Altstadt soll zur Begegnungszone werden. Es hat sich in der südlichen Altstadt gezeigt, dass die Einführung einer solchen Zone mit baulichen Maßnahmen, insbesondere mit dem Auflösen der traditionellen Trennung von Fahrbahn und Trottoir, verbunden werden muss. Im nördlichen Gebiet stehen in den nächsten Jahren Sanierungen an, so dass die Umgestaltung bald erfolgen kann.

Parkverkehr ist auch Suchverkehr

St.Gallen hat heute ein dichtes Netz an Parkhäusern direkt am Altstadtring. Insgesamt werden rund 1.800 öffentlich zugängliche Parkplätze angeboten. So konnten schrittweise Parkplätze in den Gassen und auf den Plätzen in der Altstadt und der Innenstadt eliminiert werden. Unter anderem konnten im Sommer 2009 rund 30 Parkplätze im Zusammenhang mit der Parkgarage Kongresszentrum „Einstein“ und rund 20 Parkplätze im Zusammenhang mit der Erweiterung der Parkgarage Brühlort aufgehoben werden. Heute befinden sich jedoch weiterhin noch rund 80 öffentlich zugängliche Parkplätze in der Altstadt, die meisten davon im Bereich Marktplatz Bohl. Sie wären im Rahmen der Neugestaltung dieses öffentlichen Raumes und dem damit verbundenen Bau des Parkhauses „Cityparking Schibenertor“ aufgehoben worden.

Verkehrsorganisation Innenstadt

Am 30. September 2003 wurde in der südlichen Altstadt eine Begegnungszone eingeführt. In dieser Zone beträgt die Höchst-

The northern part of the historic city will also become a boulevard

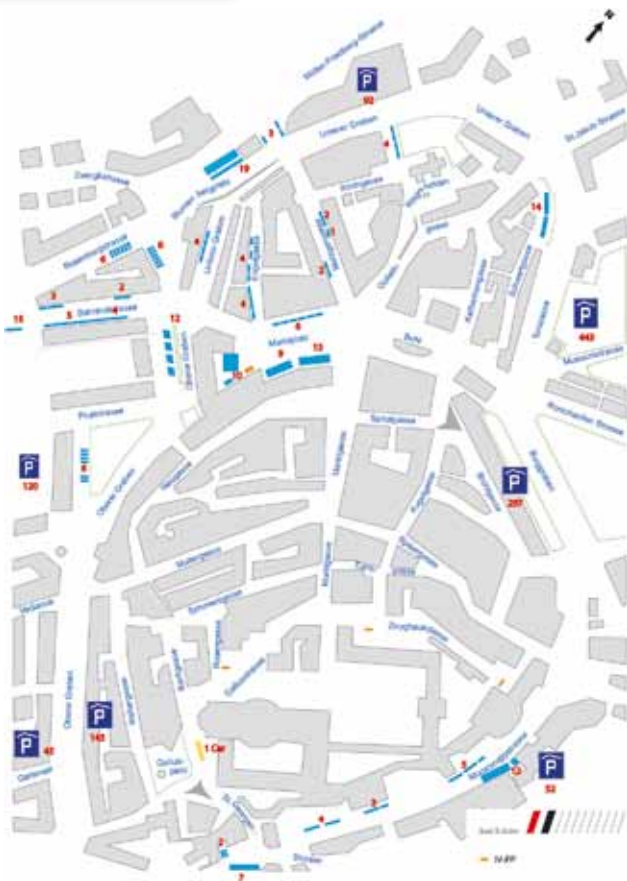
The northern part of the historic centre is also to become a meeting place. In the southern part of the historic centre it has been seen that the introduction of a zone of this nature has to be linked to building measures, in particular, the removal of the traditional separation of road and pavement. Renovation work will take place in the coming years in the northern area so that it can be redesigned.

Traffic which parks is also traffic which is seeking a parking space

Nowadays St.Gallen has a large number of garages directly on the historic centre ring road. There are in all 1,800 publicly accessible parking spaces. In this way parking spaces in the lanes and squares in the historic centre could be gradually eliminated. In summer 2009, for example, 30 parking spaces could be replaced when the garage at the Einstein Congress Centre was extended and about 20 parking spaces could be removed when the Brühlort garage was extended. At the moment there are still about 80 publicly accessible parking spaces in the historic centre, most of which are in the Marktplatz Bohl area. They would have been abolished during the redesigning of this public space and the connected construction of the „Cityparking Schibenertor“ garage.

Traffic management in the city centre

On September 30th, 2003, a „meeting zone“ was introduced in the southern part of the historic centre. In this zone the maximum speed is 20 kmph and pedestri-



Öffentlich zugängliche
Parkplätze in der Alt-
stadt; 2011
Publicly accessible
parking spaces in the
historic centre in 2011
© Tiefbauamt St.Gallen

ans are permitted to use the entire traffic area. They have precedence over the vehicles, may not, however, unnecessarily obstruct the vehicles.

A ban on vehicles exists between 10 p.m. and 6 a.m. in the northern part of the historic centre and in certain areas of the central part. In addition, the central part of the historic centre is closed to private transport between 1 p.m. and 6.30 p.m..

Nowadays traffic management in the historic centre resembles a jigsaw puzzle of various regulations. Harmonisation has been planned for some time. Objections to and above all the rejection of the Marktplatz/Bohl project at the ballot boxes means that this task cannot be completed in its entirety at present.

Red square in St.Gallen

The Bleicheli district which developed from the former bleaching shops in the textile industry borders the historic centre to the west. Over the past 20 years it has gradually become the headquarters of the Swiss Raiffeisen banks.

In order to revalue this area in a manner suitable to urban development, instead of the traditional renovation, the streets in this district were completely redesigned. Roads and pavements have disappeared here, too. A "town lounge" based on an idea by Carlos Martinez and Pippilotti Rist came into being. A red carpet covers the

square; a public lounge with red-covered benches, couches, tables, plant pots and litter bins, as well as a car, invites you to linger. The surprising effect is a happy and slightly ironic atmosphere. Lighting elements floating like balloons complement the atmosphere of this city lounge at night. The special feature is that both public and private surfaces have a red plastic coating. In keeping with the design, a meeting zone has also been prescribed for the Bleicheli district.

geschwindigkeit 20 km/h und die Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugkernen vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

In der nördlichen und Teilen der mittleren Altstadt gilt zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr ein Nachtfahrverbot. Zusätzlich besteht in der mittleren Altstadt zwischen 13.00 Uhr und 18.30 Uhr eine Sperrzeit für den MIV.

Die Verkehrsorganisation der Altstadt gleicht heute einem Puzzle verschiedener Regelungen. Eine Harmonisierung ist seit längerem geplant. Einsprecher und vor allem die Ablehnung des Projekts Marktplatz/Bohl an der Urne führen dazu, dass dieses Vorhaben vorläufig nicht in seiner ganzen Ausprägung realisiert werden kann.

Roter Platz in St.Gallen

Das Bleicheli-Quartier, das aus der früheren Bleiche der St.Galler Textilindustrie entstanden war, liegt westlich angrenzend zur Altstadt. Es wurde in den vergangenen 20 Jahren schrittweise zum Hauptsitz der Raiffeisenbanken umgebaut.

Um eine der städtebaulichen Entwicklung angemessene gestalterische Aufwertung des Freiraumes zu erhalten, wurde an Stelle einer konventionellen Instandstellung eine Umgestaltung dieser Quartierstraßen umgesetzt. Fahrbahn und Trottoir sind auch hier verschwunden. Entstanden ist eine „stadt lounge“ nach der Idee von Carlos Martinez und Pippilotti Rist. Ein roter Teppich legt sich über den Platz: zum Verweilen ist ein öffentliches Wohnzimmer mit rot überzogenen Bänken, Liegen, Tischen, Pflanzgefäßen und Abfalleimern sowie einem Auto entstanden. Die überraschende Wirkung: eine fröhliche, leicht ironisch anmutende Atmosphäre. Ballonartig schwebende Leuchtkörper ergänzen nachts die Atmosphäre dieser stadt lounge. Das Besondere ist, dass die öffentlichen und privaten Freiräume im ganzen Gebiet des Bleichelis mit einem roten Kunststoffbelag versehen wurden. In Einklang mit der Gestaltungsidee wurde für das Bleicheli-Quartier auch eine Begegnungszone angeordnet.



Dipl. Ing. (ETH) Christian Hasler, Studium der Bauingenieurwissenschaft an der ETH Zürich. Seit 2009 Bereichsleiter für Verkehr und Stadttingenieur-Stv. beim Tiefbauamt der Stadt St.Gallen; Mitglied der SVI (Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure) und des VSS (Schweizerischer Verband der Straßen- und Verkehrsfachleute).

Christian Hasler studied Civil Engineering at ETH Zurich. Since 2009, Head of Transport and Deputy City Engineer, Public Works Department St.Gallen; member of the SVI (Swiss Association of Transportation Engineers and Experts) and of VSS (Swiss Association of Road and Transport Experts).

www.stadt.sg.ch

City Network Graz – Maribor



© G. Ablasser, Stadt Graz

Durch eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Maribor und Graz soll eine gemeinsame Weiterentwicklung beider Städte und der umliegenden Regionen ermöglicht und unterstützt werden. Aktivitäten im Rahmen des Projekts City Network Graz – Maribor, die in drei Säulen logisch gebündelt sind, sollen gemeinsame Problemlösungen, eine effiziente grenzüberschreitende Zusammenarbeit beider Stadtverwaltungen, der lokalen und regionalen Einrichtungen und Organisationen unterstützen, um zur Attraktivitätssteigerung der gesamten Region beizutragen. Die Kooperation wird im Rahmen der Territorialen Kooperation Slowenien – Österreich 2007–2013 von der Europäischen Union, dem Land Steiermark (Abteilung 16 – Landes- und Gemeindeentwicklung) und der Republik Slowenien finanziert.

By way of a cross-border co-operation between Maribor and Graz the joint future development of both cities and of the surrounding regions is to be enabled and supported. Activities within the project City Network Graz – Maribor, which are logically combined in three pillars, are to support joint problem solutions, efficient cross-border co-operation of both municipal administrations, local and regional facilities and organisations in order to make a contribution to increasing the attractiveness of the entire region. The co-operation will be financed by the European Union, the Province of Styria (Department 16 – Regional and Municipal Development) and the Republic of Slovenia in the framework of the Territorial Co-operation between Slovenia and Austria 2007–2013.

Unsere Städte können schon lange nicht mehr als alleinstehende Organismen betrachtet werden. Obwohl ihre Zentrumsfunktion nach wie vor unumstritten ist und sie die Motoren der Entwicklung darstellen, sind die unmittelbaren Stadtgrenzen, wenn sie nicht topographisch bedingt sind, immer schwerer direkt abzulesen. Entwicklungen kennen keine Grenzen, und obwohl es noch (immer) vergangenheitsbedingte Rivalitäten des Umlandes mit dem städtischen Raum gibt, steht in Zukunft verstärkt der Kooperationsgedanke im Mittelpunkt.

Aus dieser Entwicklung heraus haben die Städte Graz und Maribor in einem äußerst langwierigen Entwicklungsprozess begonnen, die schon lange durch die existierende Städtepartnerschaft bedingte Kooperation zu intensivieren, durch eine fachliche Ebene zu verstärken und im Rahmen eines Europäischen Förderprogrammes zu institutionalisieren. Was hätte sich da besser angeboten, als ein gemeinsames Projekt im Rahmen der territorialen Kooperation Slowenien – Österreich vorzubereiten und den EntscheidungsträgerInnen der jeweiligen Städte, den programm-

For a long time it has not been possible to consider our cities as single organisms. Although their function as centres is still undisputed and they represent the motors of development, the immediate boundaries of the cities are becoming more and more difficult to read directly unless they result from the topography of the area. Developments know no boundaries and although there is still (always) rivalry based on the past between the surroundings and the urban area, in future the focal point will be on co-operation.



Luftbild Graz | Aerial view of Graz © Stadt Graz, Vermessungsamt

As a result of this development, the cities of Graz and Maribor have started an extremely lengthy development process of intensifying the co-operation which has existed for a long time due to the twinning of the cities, by adding a professional level and institutionalising it in the framework of a European subsidy programme. What could be better than preparing a joint project in the framework of the Territorial Co-operation between Slovenia and Austria and presenting it to the decision-makers in the respective cities, to those responsible for such programmes in the Province of Styria (Department 16) and in Slovenia. Under the cross-border programme Slovenia – Austria 2007–2013 the project **City Network Graz – Maribor** is to establish constant co-operation between offices and departments. Furthermore, the employees of these municipal bodies as well as relevant regional players from the co-operation area are to be given the opportunity to benefit from the experience of their colleagues in handling EU projects as various workshops for further training will be offered in order to be able to implement future (joint) projects more efficiently and more sustainably. This training module came into being as the result of numerous wishes directly from the departments. A unanimous request from previous co-operations is the presentation of opportunities to use European subsidy programmes which will be in the form of a manual on previously handled projects. Positive examples of all topics are to give an overview as well as suggestions for new involvement. This presenta-

tion of projects from Graz shall be complemented by those from Maribor. In addition to the professional level, the co-operation shall also be continued at a political level. Especially in the run-up to major events in Maribor such as **European Capital of Culture 2012** and the **Winter Universiade 2013**, the good climate between the two partner cities is to be emphasised and intensified by way of joint projects.

Future developments in Europe will not just cross city borders but also cross national borders. The sooner we prepare ourselves for this kind of co-operation and the sooner we make it part of our daily life, the better we shall be able to counteract the actual problems.

In addition to all the “theoretical” tasks, the project opens up the opportunity to support solutions for concrete problems in both cities. Especially in the preparation of infrastructure measures an exchange of experiences is an important and helpful instrument. As, of course, not all problems can be solved jointly, it is still helpful to compare approaches to solving similar problems, to discuss and if necessary to adapt them even if the respective preparation and implementation status is not always of the same standard. In this case the bilateral added value is also in co-operation, in intensifying knowledge and in mutual trust. The players in the pilot project in Graz are the Environmental Agency of the City of Graz with a newly developed package of measures in the area of eco-profit for smaller companies; the Economic Development and Tourism Agency with joint thematic workshops

verantwortlichen Stellen des Landes Steiermark (Abteilung 16) und Sloweniens vorzulegen. Im Rahmen des grenzüberschreitenden Programms Slowenien – Österreich 2007–2013 soll das Projekt **City Network Graz – Maribor** eine kontinuierliche Kooperation zwischen Ämtern, Abteilungen und Referaten aufbauen. Weiters sollen die MitarbeiterInnen dieser städtischen Stellen, aber auch relevante regionale Akteure aus dem Kooperationsraum die Möglichkeit erhalten, von den Erfahrungen ihrer KollegInnen in der Abwicklung von EU Projekten zu profitieren, da verschiedene Workshops zur Weiterbildung angeboten werden, um so künftige (gemeinsame) Projekte effizienter und nachhaltiger umzusetzen. Dieses Schulungsmodul entstand aus den vielfältigen Wünschen, die direkt aus den Abteilungen kamen. Ein einhelliger Wunsch aus der bisherigen Kooperation ist die Darstellung von Möglichkeiten zur Nutzung von Europäischen Förderprogrammen, die in Form eines Handbuchs über bisher abgewickelte Projekte erfolgen soll. Positive Beispiele quer durch alle Themenfelder sollen einen Überblick verschaffen und Anregungen für neue Beteiligungen geben. Ergänzt soll diese Darstellung von Grazer Projekten durch solche aus Maribor werden. Neben der fachlichen Ebene soll die Kooperation auch auf politischer Ebene fortgesetzt werden. Gerade im Vorfeld großer Events in Maribor wie **Kulturhauptstadt Europas 2012** und **Winter Universiade 2013** soll auch das gute Klima zwischen den beiden Partnerstädten hervorgehoben und durch gemeinsame Projekte vertieft werden.



Maribor © Marko Petrej

Zukünftige Entwicklungen in Europa werden nicht nur stadtgrenzüberschreitend, sondern auch Landesgrenzen überschreitend stattfinden. Je eher wir uns auf diese Kooperation vorbereiten bzw. je eher wir diese zum Bestandteil unseres täglichen Lebens machen, umso besser können wir den aktuellen Problemen entgegenwirken.

Neben all den „theoretischen“ Arbeiten eröffnet das Projekt auch die Möglichkeit, Lösungen für konkrete Probleme beider Städte zu unterstützen. Gerade in der Vorbereitung von Infrastrukturmaßnahmen ist der Erfahrungsaustausch ein wichtiges und hilfreiches Instrument. Da natürlich nicht alle Probleme gemeinsam gelöst werden können, ist es aber doch hilfreich, Lösungsansätze ähnlich gelagerter Probleme zu vergleichen, zu diskutieren und gegebenenfalls zu adaptieren, auch wenn der jeweilige Vorbereitungs- und Umsetzungsstatus nicht immer auf demselben Niveau ist. Auch hier liegt der bilaterale Mehrwert in der Kooperation, der Vertiefung des Wissens und des gegenseitigen Vertrauens. Die Akteure der Pilotprojekte in Graz sind das Umweltamt der Stadt Graz mit einem neuentwickelten Maßnahmenpaket im Bereich Ökoprotif für kleinere Unternehmen; das Amt für Wirtschaft und Tourismus mit gemeinsamen thematischen Workshops und Auftritten bei nationalen und internationalen Veranstaltungen und die Abteilung für Grünraum und Gewässer mit einer Vielzahl von vorbereitenden Maßnahmen im Bereich der städtischen Grünflächen und der Mur. Das Regionalmanagement Graz – Graz Umgebung ist



Murufer Graz | Riverbank of the Mur © G. Ablasser, Stadt Graz

gemeinsam mit dem EU-Referat der Stadtbaudirektion für das Ausbildungsmodul und die Gesamtkoordination als Schnittstelle zum Leadpartner Maribor verantwortlich. Alles in Allem ein vielschichtig gelagertes, integriertes Programm, das in seiner Abwicklung gewiss noch einige Herausforderungen an die Beteiligten stellen wird.

Der Grazer Stadtbaudirektor DI Mag. Bertram Werle sieht in dem EU-Projekt City Network Graz – Maribor einen starken Akzent für die Kooperation der beiden Städte in einer Partnerschaft, die im kommenden Jahr ihr 25-jähriges Bestehen feiert. Gemeinsam habe man Problemlösungen in

and appearances at national and international event and the Department of Parks, Lakes and Rivers with a series of preparatory measures in the field of green areas in the city and the River Mur. The regional management of the City of Graz and its surrounding area together with the EU Office of the Urban Planning Department is responsible for this training module and for the overall co-ordination and is an interface to the Lead Partner in Maribor. All in all a complex, integrated programme which is certain to present future challenges to all those involved.

In the EU project City Network Graz – Maribor, Bertram Werle, the Director of



Workshops und Exkursionen | Workshops and excursions, City Network Graz – Maribor

© G. Ablasser, Stadt Graz



den Bereichen Stadtplanung, Mobilität, Energieeffizienz oder Grünraum herausgearbeitet, woraus beide Städte Vorteile zögen. Besonders hebt der Grazer Baudirektor die beiderseitigen Bemühungen um Strategien zur Erhaltung und gleichzeitigen Aufwertung historischer Altstadtbereiche hervor: „Durch die intensive Zusammenarbeit auf politischer und auf Verwaltungsebene haben Graz und Maribor wichtige Fortschritte erzielt, die durch das EU-Projekt noch verstärkt werden!“

Town Planning of the City of Graz sees a strong accent for the co-operation between the two cities in a partnership, which will celebrate its 25th anniversary next year. Together, solutions have been worked out in the areas of urban planning, mobility, energy efficiency and green spaces, from which both cities have benefitted. The Director of Town Planning emphasises, in particular, the mutual efforts to develop strategies to maintain and simultaneously revalue the historic centres, "By means of the intensive co-operation at a political and administrative level, Graz and Maribor have made considerable headway which will be strengthened even further by the EU project!"

KONTAKTE
CONTACT PERSONS:

Stadt Maribor City of Maribor
Leadpartner Lead partner
Mag. Monika Kirbis
Nina Djurovic
nina.djurovic@maribor.si

Stadt Graz City of Graz
Dipl.Ing. Gerhard Ablasser
Mag. Christian Nussmüller
Dipl.Ing. Heike Falk
heike.falk@stadt.graz.at

Regionalmanagement Graz & Graz Umgebung Regional Management Graz and the surrounding area
Dr. Bernd Gassler
Dipl.Ing. Sarah Rajh
office@graz-umgebung.at

Weitere Programme der Stadt Graz zur grenzüberschreitenden Kooperation Further programmes of the City of Graz related to cross-border co-operation:

URBACT City Region Net:
www.urbact.eu/Cityregion.net

URBAN plus:
www.urban-link.at



Überlegungen zum Verkehr im Zentrum von Bratislava

Thoughts on traffic in the centre of Bratislava

Die durchlaufende Gestaltung und Realisierung der Politik des Autoparkens im Zentrum Bratislavas bringt heute positive Ergebnisse mit sich. Die Ordnung im ständig wachsenden Verkehr und das Interesse an der Humanisierung der öffentlichen Räume bilden Voraussetzungen, um authentische Werte der Stadt zu bewahren. Der öffentliche Raum wurde wieder verstärkt zum Erlebnisraum umgeformt.

The continuous design and implementation of car parking policies in the centre of Bratislava are now having positive results. Steadily growing traffic and the interest in humanizing public spaces are necessary to perceive the city's authentic values. Public space is being turned into space for experiences.

Veränderungen im Bild des historischen Stadtkerns von Bratislava

Im Interesse des Denkmalschutzes kam es Ende der 70er Jahre und im Laufe der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts zu positiven Veränderungen im Stadtbild. Damals wurden mehrere öffentliche Räume im historischen Stadtkern unter der Aufsicht des Stadtinstitutes für Denkmalschutz rekonstruiert. Die ausgewählten Straßen und Plätze bekamen eine neue Gestalt. Nach Abschluss der archäologischen Untersuchungen und dem Ausbau und der Bündelung der technischen Infrastruktur unter der Erde wurden die Asphaltflächen durch Steinpflaster ersetzt, Gehsteige im herkömmlichen Sinn sind verschwunden. An den Fassaden der Erdgeschosse wurden atypische architektonische Gestaltungen von renommierten Architekten realisiert.

Der Hauptplatz Hlavné námestie wurde vollkommen neu gestaltet – anstatt der Grünflächen, die den Platz seit Beginn des 20. Jahrhunderts prägten – bekam er wieder den Charakter eines durchgehend gepflasterten mittelalterlichen Marktplatzes.

Nach dem Wandel des politischen Systems im Jahre 1989 (nach dem Sturz des kommunistischen Regimes) kam es zu einem starken Anwachsen des Verkehrs. Die Folgen waren ständig überfüllte Straßen, benachteiligte Fußgänger und viel zu wenige Parkplätze. Die Ansprüche und neuen Funktionen an den Verkehr im

Stadtzentrum sind enorm gestiegen. Der ruhende Individualverkehr wurde mit Hilfe verschiedener Absperrungen reguliert, die leider den öffentlichen Raum visuell gestört haben. Gleichzeitig wurden neue Tiefgaragen gebaut. Der Verkehr im Zentrum verlangte offensichtlich eine konzeptionelle Neuordnung. Obwohl die öffentlichen Verkehrsmittel nicht durch den historischen Stadtkern fahren, ist er durch sie sehr gut erschlossen. Mit den Straßenbahnen kann man aus allen Richtungen und mit den Bussen vom Westen und Süden den Stadtkern erreichen. Die Haltestellen sind im Prinzip gut plaziert und tagsüber ist die Intensität des öffentlichen Stadtverkehrs akzeptabel.

Einfluss der Parkstrategie auf das Bild des Stadtkerns

Wenn wir über das Verhältnis von Verkehr und Stadtbild sprechen, hilft zur Verbesserung des Stadtbildes ein konzeptioneller Zugang zum ruhenden Verkehr.

Seit 1996 beschäftigt sich die Gesellschaft BPS Park, a.s mit dem komplexen Thema Parken im Stadtzentrum. Im Jahre 1998 begann die Gesellschaft mit der Auswertung einer Reihe durchgeführter Verkehrsuntersuchungen und Analysen.

Neben den Ansprüchen und Bedürfnissen der Verkehrsbedienungen (wirtschaftliche Versorgung, Erreichbarkeit der Geschäfte, Wohnungen etc.) wurden die verfügbaren Kapazitäten des Straßenraumes in mehreren Kennziffern festgehalten. Berücksichtigt wurden die Untersuchungen

Changes in the image of the historic centre of Bratislava

At the end of the 1970s and during the 1980s there were positive changes in the cityscape in the interest of monument preservation. At that time several public spaces in the historic centre were reconstructed under the supervision of the City Institute for Monument Preservation. The streets and squares chosen were redesigned. After the archaeological investigations had been completed and the technological infrastructure had been extended and bundled below ground the asphalted surfaces were replaced by cobblestones. Traditional pavements have disappeared. Atypical architectural designs by well-known architects have been carried out on ground-floor facades.

Hlavné námestie, the main square, was entirely redesigned – instead of the green areas which have characterized the square since the beginning of the 20th century – it has been given the character of a completely cobblestoned mediaeval market square again.

After the transformation of the political system in 1989 (after the fall of the Communist regime) traffic increased significantly. As a result the streets were constantly overcrowded, pedestrians were underprivileged and there were far too few parking spaces. The demands made on and the new functions of traffic in the city

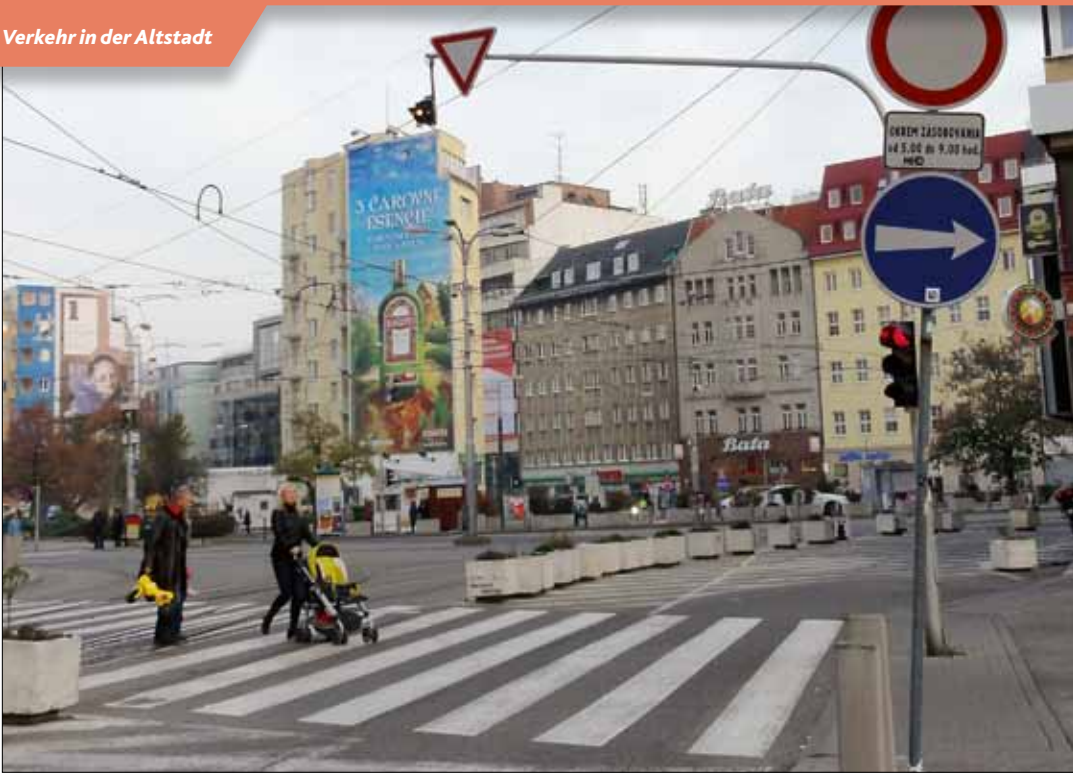


Abb. 1:
Abspernung der Durch-
fahrt über den zent-
ralen Platz der Stadt
– Námestie SNP. Der
Durchgangsverkehr
wurde reduziert und die
Sicherheit der Fußgän-
ger wurde erhöht
Ill. 1:
Cordoning off of the
thoroughfare over the
city's central square –
Námestie SNP. Through
traffic was reduced and
the safety of pedestri-
ans increased

© Beata Polomová

Abb. 2:

Ansicht des Platzes Hurbanovo námestie. Flächenhafte Erweiterung der Fußgängerzone. Durch Beseitigung des Wartens an der Ampel wurde die Straßenbahnfahrt fast um eine Minute verkürzt

Ill. 2:

View of Hurbanovo námestie Square. Extension of pedestrian zone. By eliminating the wait at the traffic lights, the tram journey has been shortened by almost a minute © Beata Polomová



centre have increased massively. Stationary private motor vehicles were regulated by means of various barriers which unfortunately impaired the public space visually. At the same time new underground garages were built. The traffic in the centre obviously needed conceptual rethinking. Although public transport routes do not go through the historic centre, it is easily accessible. The city centre can be reached by tram from all directions and by bus from the west and the south. In principle the stops are well located and during the day the level of intensity of the public transport system is acceptable.

Influence of parking strategy on the image of the city centre

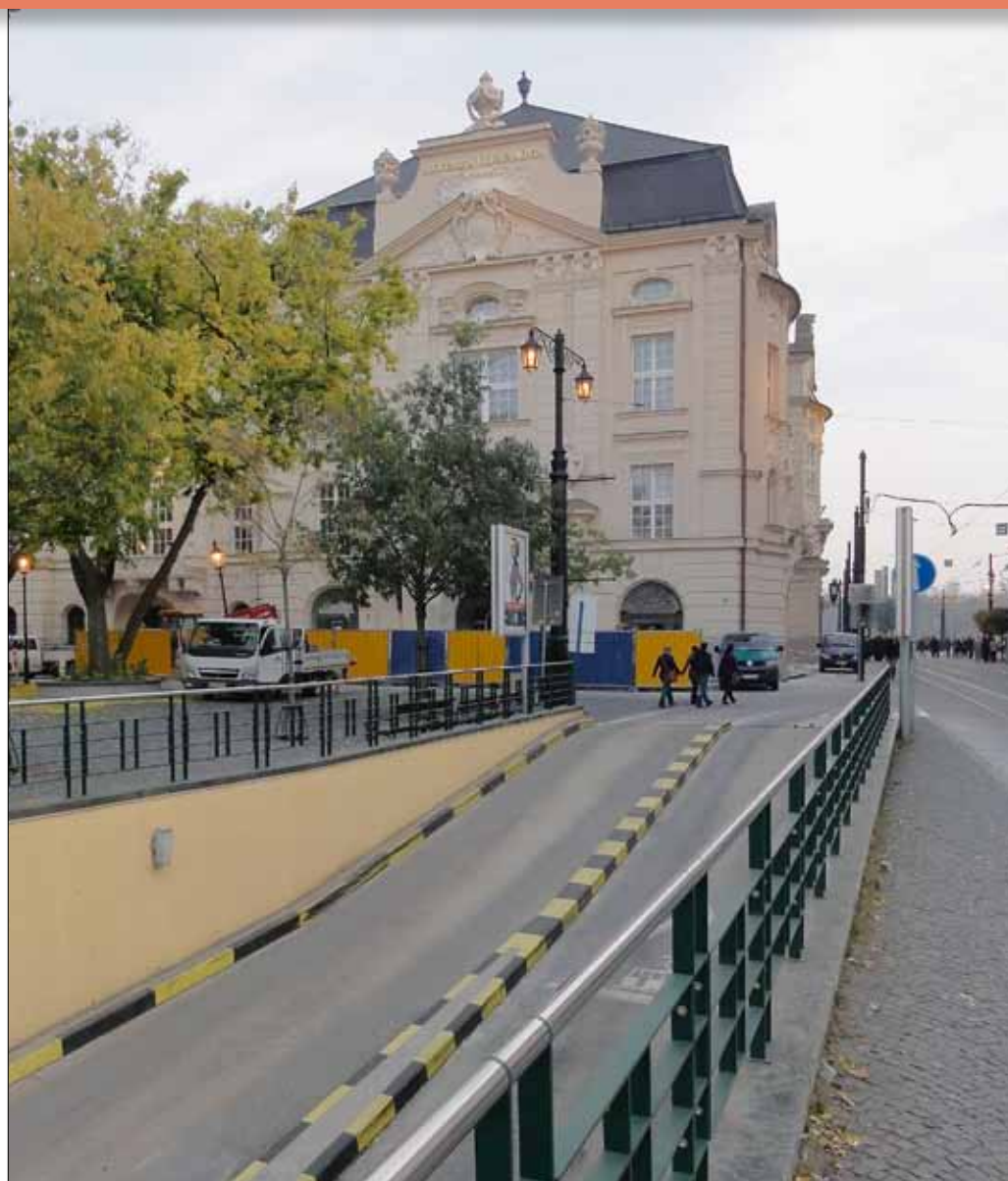
If we talk about the relationship between traffic and the cityscape, a conceptual approach helps in order to improve the parking situation.

Since 1996 BPS Park, a.s has focussed on the complex topic of parking in the city centre. In 1998 the company began to evaluate a series of traffic studies and analyses which had been carried out.

In addition to the demands and requirements of the transport services (economic supply, accessibility of shops, apartments, etc.) the available capacities of road space were recorded in several ratios. The studies of moving private transport and of public transport in the city centre were taken into account.

The overall concept „Strategy of parking in the historic centre of Bratislava“ was adopted by the city authorities in 2000. This document contains several objectives and principles which are being implemented step by step.

After years the parking strategy has shown success such as the satisfaction of pedestrians, the humanization of public space, regulations concerning access to the restricted zone (pedestrian zone), etc. The reduction of many vertical traffic signs has improved the view of the historic buildings. The removal of barriers on the ground and the redesign and planning of parking spaces have led to the improvement of the traffic situation in the historic centre of Bratislava. In the “traffic regulated zone“ a maximum speed of 30 km/h has been introduced thus increasing the sense of safety of the pedestrians. Outside the historic centre pedestrian zones were introduced. All these measures were implemented while making the least



des fließenden Individualverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs im Zentrum.

Das Gesamtkonzept „Strategie des Parkens im Stadtteil Bratislava – Altstadt“ wurde von der Stadtvertretung im Jahre 2000 angenommen. Dieses Dokument enthält mehrere Ziele und Grundsätze, die schrittweise umgesetzt werden. Die Strategie des Parkens hat nach Jahren Erfolge gebracht, wie z. B. die Zufriedenheit der Fußgänger, die Humanisierung der Stadträume, die Regelung der Zufahrt in die Sperrzone (Fußgängerzone) usw. Die Reduktion vieler vertikaler Verkehrszeichen hat die Sicht auf die historischen Gebäude verbessert. Die Beseitigung von Bodenbarrieren und die Neugestaltung und Planung von Parkplätzen haben zu einer Verbesserung der Verkehrssituation in der Altstadt von Bratislava beigetragen. In der „Regulierten Zone der Verkehrsbeschränkung“ ist die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingeführt worden, die das Sicherheitsgefühl von Fußgängern erhöht. Außerhalb des Stadtkerns wurden Fußgängerzonen errichtet. Alle diese Maßnahmen

Abb. 3:
Die frequentierte zweibahnige Einfahrt der Carlton Garage musste leider vor der Reduta platziert werden

Ill. 3:
The two-lane entrance to the Carlton Garage had to be located in front of the Reduta

© Beata Polomová



Abb. 4:
Der wichtige vierspurige Verkehrsweg führt direkt im Graben an der mittelalterlichen Stadtbe-
festigung vorbei. Teile der Stadt-
mauer waren in den 70er Jahren
rekonstruiert worden. In der Ba-
rockzeit war der Graben bebaut.
Ill. 4:
The major four-lane highway runs
directly along the moat alongside
the mediaeval city fortifications.
Parts of the city walls were re-
constructed in the 1970s as the
moat had been filled in and built
on in the Baroque period

© Beata Polomová

possible number of changes to the streets and cityscape of the historic centre in order to guarantee the protection and conservation of the heritage (Ill.1.)

Compromises between traffic and the historic centre

In the last ten years several public spaces have been redesigned. Pedestrians are favoured vis-à-vis motor traffic and open spaces offer room to linger briefly.

At Hurbanovo námestie Square you can see where parking spaces have been eliminated in favour of new barrier-free areas (Ill.2)

There are, however, also examples where the old buildings in the historic centre had to give way to traffic.

In this way the entrance to the underground garage had to be moved from Paulinyho Street to Hviezdoslav Square, directly next to the main entrance of the Reduta, the home of the Slovakian Philharmonic Orchestra. (Ill.3) As a result pedestrian traffic to the Danube is hindered.

A well-known and necessarily tolerated compromise in terms of traffic technology is the separation of the historic centre and the castle hill by an arterial road (Ill.4)

Directly under New Bridge (Nový most) is a central interchange linking the historic core to Petržalka, a housing development with more than 100 thousand residents.

This functional space, which is not aesthetically pleasing, is still waiting to be redesigned at the regional level.

wurden unter Berücksichtigung geringstmöglicher Veränderungen des Straßen- und Stadtbildes der historischen Altstadt umgesetzt, um den Schutz und die Erhaltung des historischen Erbes zu garantieren. (Abb.1)

Kompromisse zwischen Verkehr und Altstadt

In den letzten zehn Jahren wurden mehrere öffentliche Räume neu gestaltet. Die Fußgänger werden nun gegenüber dem Autoverkehr bevorzugt und Freiflächen bieten Platz zum kurzzeitigen Verweilen.

Am Platz Hurbanovo námestie sieht man sehr gut, wo zu Gunsten neuer barrierefreier Flächen Parkplätze beseitigt wurden. (Abb.2)

Es gibt aber auch Beispiele, wo der historische Bestand in der Altstadt dem Verkehr weichen musste. So musste die Zufahrt der Tiefgarage von der Paulinyho Straße auf den Hviezdoslav – Platz, genau neben dem Haupteingang der Reduta, dem Sitz der Slowakischen Philharmonie, verlegt werden. (Abb.3) Dadurch wird auch der Fußgängerverkehr zur Donau behindert.

Ein bekannter und heute notwendigerweise geduldeter verkehrstechnischer Kompromiss ist die Trennung des historischen Stadtkerns und des Burghügels durch eine Verkehrsader. (Abb.4)

Genau unter der Neuen Brücke (Nový most) ist eine zentrale Umsteigstelle angesiedelt, die den historischen Kern mit der über 100-Tausend-Einwohner-Siedlung Petržalka verbindet.

Dieser funktionelle Raum, der nicht ästhetisch ist, wartet noch auf eine Umgestaltung auf regionaler Ebene.

Anmerkungen:

Quelle zum ruhenden Verkehr und Parken: Broschüre BPS PARK, a.s., 15. Jahrestag der Entstehung 1996 – 2011. BPS PARK, AG ist Mitglied der Slowakischen Parkassoziation – SPA und der European Parking Association – EPA.

Sources on parked traffic and parking: SPA und der European Parking Association – EPA. Brochure published by BPS PARK, a.s, 15th Anniversary of its establishment 1996 – 2011. BPS Park, a.s. is a member of the Slovakian Parking Association – SPA and of the European Parking Association.

Übersetzung aus dem Slowakischen Translation from Slovakian into German:
PhDr. Jana Záhorcová

Dipl. Ing. arch. Beata Polomová, PhD., Studium der Architektur. Tätig an der Fakultät für Architektur der Slowakischen Technischen Universität; Institut für Geschichte und Theorie der Architektur und Denkmalpflege.

Beata Polomová, PhD studied Architecture. Works at the Faculty of Architecture of the Slovak University of Technology; Institute of History and Theory of Architecture and Monument Restoration.

www.stuba.sk

Das Fahrrad in der Altstadt

Bikes in the Historic Centre

Die Nutzung des Fahrrads boomt. In London, Paris und New York hat sich die Nutzung des Fahrrads in den letzten Jahren verdoppelt. Der gleiche Trend ist auch in vielen kleineren Städten zu beobachten. Das Fahrrad erreicht in Europa in einer ganzen Reihe von Städten Anteile von 20 bis 30 % (z.B. Freiburg, Parma, Amsterdam, Odense), in Innenstädten bis zu 60 % (z.B. Groningen, Münster). Dies hat sehr große Vorteile: es führt zu einer enormen Verbesserung der Lebensqualität und des urbanen Umfelds (wesentlich weniger Raumbedarf für parkende Autos, kein Autolärm, Öffnung von urbanem Raum für Fußgänger), einem Aufschwung der lokalen, städtischen Wirtschaft (im Gegensatz zu Shoppingzentren auf der grünen Wiese) und eine generelle Hebung der Gesundheit (vor allem weil Menschen sich regelmäßig mehr bewegen).

The use of bicycles is booming. In London, Paris and New York the use of bikes has doubled over the past years. The same trend can also be observed in many smaller cities. In a series of cities in Europe (e.g. Freiburg, Parma, Amsterdam, Odense) the bike has achieved a share of 20–30 % of total traffic, in city centres up to 60 % (e.g. Groningen, Münster). This has many advantages, it leads to a significant improvement in the quality of life and in the urban environment (far less space needed than for parked cars, no noise from cars, urban space is opened up to pedestrians), an upturn for the local urban economy (as opposed to shopping centres on green-field sites) and a general improvement in health (in particular since people have more regular exercise).

Das Fahrrad in der Altstadt – Utrecht, Niederlande

Bikes in the historic centre – Utrecht, Netherlands © Karl-Heinz Posch





Rad-Abstellanlage in Nijmegen, Niederlande
Bike parking area in Nijmegen, Netherlands © Karl-Heinz Posch



Vergleich im Platzbedarf Fahrrad gegen Auto, Reggio Emilia, Italien oder in Utrecht
Comparison of space requirements – bike vs. car, Reggio Emilia, Italy or Utrecht
© Karl-Heinz Posch

Wie können Städte, insbesondere dichte europäische Innenstädte, diesen Trend am besten fördern, aber auch bewältigen? In vielen Städten führt der stärkere Fahrradverkehr zu Interessenskonflikten, Problemen mit Abstellplätzen, wild geparkten Rädern, Fahrraddiebstählen, überlasteten Fahrrad- und Fußgängerübergängen und Problemen an Kreuzungspunkten mit dem Autoverkehr.

Die Autoren stellen für diese typischen Probleme Lösungen vor, die sich vielfach bewährt haben.

Nicht zu Lasten des Fußverkehrs

In „Anfängerstädten“ werden oft Radwege auf Fußwege „aufgepinselt“. Dies führt häufig zu Konflikten und sehr lückenhaften Netzen, wodurch bei einer Zunahme des Radverkehrs der vorhandene Platz dann oft nicht ausreicht. In fortgeschrittenen Städten wird der Platz für das Fahrrad oftmals durch Transformation von

vormalen dem Auto zugeschriebenen Flächen gefunden. Schlussendlich ist das der gewünschte Effekt – mehr Platz und mehr Verkehrsanteil für das kostengünstige, raumsparende und umweltfreundliche Fahrrad und weniger Raum und weniger Verkehrsanteil für das raumfressende, gefährliche und Abgas- und Lärm produzierende Auto.

In vielen Städten in Europa gibt es Straßen, die ausschließlich Fahrradfahrern und Fußgängern vorbehalten sind. Es gibt auch ausgewiesene Fahrradstraßen, in denen das Fahrrad grundsätzlich Vorrang vor dem Auto hat.

Von kurzen Wegen und gemeinsamen Flächen

Gerade in engen Altstadtgassen ist es leicht möglich, durch Öffnen von Einbahnen oder Fußgängerzonen kurze und attraktive Wege für den Radverkehr zu schaffen. Während sich in den Fußgänger-

How can cities, in particular densely-built European inner cities encourage this trend best and also cope with it? In many cities the increase in bike traffic leads to conflicts of interest, problems with parking spaces, bikes parked all over the place, bike theft, overburdened pedestrian crossings and problems at intersections with cars. The authors present solutions, which have proved to be successful, to these typical problems.

Not at the expense of pedestrians

In “novice” cities bike paths are often “painted” onto foot paths. This often leads to conflicts and extremely patchy bike path nets resulting in the available space being insufficient if bike traffic increases. In more advanced cities space is often made for bikes by transforming spaces which had previously been attributed to cars. In the end, that is the desired effect – more space and a higher proportion of overall traffic for cheap, space-saving and environmentally friendly bikes and less space and a lower proportion of overall traffic for space-guzzling, dangerous cars which produce exhaust fumes and noise.

In many European cities there are streets reserved exclusively for bikes and pedestrians. There are also bike streets in which bikes have priority over cars.

Short routes and joint spaces

Especially in narrow lanes in historic centres it is easily possible to create short, attractive routes for bike traffic by opening up one-way streets or pedestrian precincts. While considerate joint use is to be established in pedestrian zones by way of their self-explanatory design and their attractiveness is defined by the pedestrian traffic – the more pedestrians, the fewer cyclists, one-way systems can also make a contribution by reducing car traffic which is less suitable for historic centres. Many countries are experimenting with the “Shared Space Concept” in order to accentuate the social components of space, to make all road users equal and to slow down traffic – to date this has been successful.

Essential – well organized parking for bicycles

With the increase of bike traffic the need for parking areas has grown rapidly. This ought to be channeled along the proper paths as early as possible. Functional parking areas enable the bike frames to be locked and the bike to be comfortably parked. Even in the centre of a historic city

zonen das rücksichtsvolle Miteinander durch eine selbsterklärende Gestaltung etablieren soll und ihre Attraktivität durch das Fußgängeraufkommen bestimmt wird – je mehr Fußgänger, desto weniger Radfahrer, können Einbahnsysteme dazu beitragen, den für die Altstadt weniger geeigneten Autoverkehr zu reduzieren. In vielen Ländern wird auch mit dem Shared Space Konzept experimentiert – um die soziale Komponente des Raums hervorzuheben, die Verkehrsteilnehmer gleichzusetzen und den Verkehr zu entschleunigen – bisher überall mit Erfolg.

Essenziell: Fahrradparken gut organisieren

Mit einer Zunahme des Fahrradverkehrs steigt der Abstellbedarf sprunghaft an. Dies sollte so früh wie möglich in gute Bahnen gelenkt werden. Funktionale Abstellanlagen ermöglichen das Anschließen des Rahmens und komfortables Abstellen. Auch inmitten einer Altstadt ist es möglich, nur wenig Platz verbrauchende, hoch-

wertige Radabstellmöglichkeiten zu bieten – die auch ästhetisch in das Stadtbild passen. Hier gibt es sehr viele exzellente Beispiele.

Insbesondere in Altstädten sollte bei jeglicher Neuplanung und bei größeren Umbauten – seien es Wohn- oder Geschäftsbauten – das Fahrradparken berücksichtigt werden, um so von Anfang an die Nutzung des Fahrrads zu fördern.

Eine weitere wichtige, oft zu wenig berücksichtigte Maßnahme ist das Management von verwaisten Fahrrädern. Sie sind meist in erbärmlichen Zustand, und vorstellen niederländischen Untersuchungen zufolge bis zu 20 % der Abstellplätze. Daher müssen diese sehr regelmäßig – und rechtmäßig! – entsorgt werden.

Nicht das Rad neu erfinden

Viele Verkehrs- und Planungsabteilungen von Städten haben wenig Erfahrung in der Planung für das Fahrrad. Sie haben oft jahrzehntelang hauptsächlich für das Auto geplant. Eine Umstellung ist nicht einfach



Reine Fahrradstraße in Amsterdam, Niederlande
Street reserved for bikes in Amsterdam, Netherlands © Karl-Heinz Posch

it is possible to offer high value bike parking areas which take up little room and also fit into the cityscape from an aesthetic point of view. There are many excellent examples of this.

In each re-planning process and in the case of major building alterations whether housing or commercial, it ought to be possible to take bike parking into consideration in historic centres in particular, in order to encourage bike usage right from the beginning. A further significant measure which is often given too little consideration is the management of abandoned bikes. They are usually in a pitiful state and according to Dutch studies block about 20 % of the parking areas. For this reason they have to be disposed of regularly and lawfully!

The wheel does not have to be reinvented

Many city transport and planning departments have little experience in planning for bikes. They have often been planning mainly for cars for decades. The change-over is not easy and German literature is often out of date. Internationally, there are excellent facilities offering field trips, training and workshops. For example the Dutch Cycling Embassy, the Danish Cycling Embassy, the European Cycling Federation and ELTIS, which was set up by the EU. We would recommend carrying out training in all the departments (not just

the transport department) which play a significant role in bike planning and giving these departments the opportunity of visiting good examples of bike planning. The above-mentioned organisations may also be of assistance for matters which cannot be treated here due to reasons of space such as bike sharing, bike stations, public transport bikes, electric bikes and high-performance routes for bikes.

– und deutschsprachige Literatur dazu oft veraltet. International gibt es aber exzellente Einrichtungen, die Exkursionen, Trainings und Workshops vermitteln. Genannt seien hier the Dutch Cycling Embassy, the Danish Cycling Embassy, die European Cycling Federation und das von der EU eingerichtete ELTIS. Es ist empfehlenswert, alle Abteilungen, die für die Fahrradplanung wichtig sind (nicht nur die Verkehrsabteilung) in Sachen Fahrrad zu schulen und ihnen auch die Besichtigung guter Beispiele zu ermöglichen.

Diese können auch in Punkten weiterhelfen, die hier aus Platzgründen nicht behandelt werden konnten: wie Bikesharing, Fahrradstationen, ÖV-Fahrrad, Elektrorad und Rad-Hochleistungsstrecken.



DI Karl-Heinz Posch, Mitgründer von Pentaplan, 1999–2008 Geschäftsführer der FGM, seit 2006 Koordinator der Europäischen Plattform für Mobilitätsmanagement EPOMM.

Karl-Heinz Posch, co-founder of Pentaplan, 1999–2008 Managing Director of AMOR, since 2006 co-ordinator of the European Platform on Mobility Management EPOMM.



DI Karl Reiter, Mitgründer der Forschungsgesellschaft Mobilität FGM, 1993–1999 Geschäftsführer, seit 2008 Teamleiter Mobilitätsmanagement.

Karl Reiter, co-founder of the research company AMOR, 1993–1999 Managing Director, since 2008 Head of the Mobility Management Team.

www.fgm.at

Internationales Seminar für Verkehr und Städtebau – universitäre Ausbildung mit internationalen Stationen

Das Seminar für Verkehr und Städtebau (Workshop „City and Traffic“) wurde erstmalig 1996 an der Fachhochschule (FH) Erfurt, Fakultät für Bauingenieurwesen durchgeführt. Bis 1990 waren die Hochschulen und Universitäten beiderseits der strategischen Trennungslinie in Europa mehr oder weniger streng auf ihren eigenen politischen und fachlichen Wirkungskreis begrenzt. Der Gedankenansatz des ersten Workshops war deshalb nach der Wiedervereinigung Deutschlands eine Brücke zwischen östlichen und westlichen Partnern aufzubauen.



Mollersdorf (2008) vor ...
Mollersdorf (2008) before ...

© Hartmut Münch, FH Erfurt

Aufbruch nach 1990

Die neuen politischen Rahmenbedingungen im wiedervereinten Deutschland ermöglichten langjährige persönliche Beziehungen und Partnerschaften östlicher Prägung von Erfurt aus in den Aufbau neuer Strukturen und Verbindungen in westlicher Richtung einzubringen. Insbesondere auf der Hochschul- und Universitätssebene etablierten sich nach 1990 enge Kooperationen. Parallel damit einher geht und ging auch in den europäischen Ausbildungskonzepten eine vielgestaltige Annäherung, eingeleitet durch den Bologna-Prozess (z.B. Bachelor, Master) der u.a. auch die Studentenmobilität befördern soll. Der Workshop ist Bestandteil dieses Prozesses.

Die Ideen von „City and Traffic“

Sehr unterschiedliche Aspekte führten zur Realisierung des ersten Seminars (Workshops):

so sollten

- nach 1990 die fachlichen und die studentischen ersten Beziehungen zwischen den Universitäten in Ost und West aufrecht erhalten und vor allem weiter vertieft werden

- die Ausbildung der Verkehrsingenieure, der Planer, Bauingenieure, Architekten und anderen an der Stadtgestaltung beteiligten Fachdisziplinen am Gegenstand konkreter Entwürfe verifiziert werden
- durch Teamarbeit Verständnis geweckt werden für unterschiedliche Lehrmeinungen, verschiedene technische Regeln in den Ländern und fachlich differenzierte Auffassungen der Beteiligten
- den Kommunen Ideen und Lösungsansätze für fachliche und inhaltliche interdisziplinäre Aufgabenstellungen angeboten werden
- persönliche Kontakte zwischen den Studenten und Mitarbeitern über Ländergrenzen hinweg gepflegt und fachlicher und kultureller Austausch befördert werden

Das erste Seminar im Jahr 1996 war nicht als Fortsetzungsveranstaltung geplant, das große Interesse führte jedoch zur Planung einer Veranstaltungsserie. Die auf großes Interesse stoßende inhaltliche Aufbereitung sowie die gefüllten europäischen Fördertöpfe ermöglichten daher die Abhaltung des Workshops in 16 aufeinanderfolgenden Jahren und auch die nächsten

zwei Veranstaltungen (2012/13) sind schon festgelegt. Gastgeber und Organisator für das Seminar waren bisher im Reigen eines gewissen „Rundlaufes“: FH Erfurt und Szechenyi Istvan Universität Győr (dreimal); STU Bratislava, BOKU Wien, TU Krakau und TU Maribor je zweimal sowie die Gediminas Universität Vilnius und die TU Prag je einmal. Zusätzlich zu den Studenten aus den genannten Universitäten beteiligten sich Studenten als Gruppen oder „Einzelkämpfer“ aus Frankreich, Großbritannien, Kroatien, Niederlanden, Russland, Spanien sowie Syrien.

Studium und Ausbildung legen die Interdisziplinarität nahe

Die Ausbildung der Verkehrsingenieure ist in der Regel in das Bauingenieurstudium integriert. Damit ist sie eng mit der klassischen Ingenieurausbildung gekoppelt, die weitgehend auf einem vorgegebenen und verbindlichen Algorithmus und Formelwerk beruht. Im Bereich Verkehrswesen in Verbindung mit Stadtplanung trifft diese Aufgabenstellung bzw. Lösungsstrategie aber nur für bestimmte Bereiche wie z.B. in der Bemessung von Anlagen und der Verkehrstechnik zu. Andere Bereiche des

International Seminar for Traffic and Urban Development – University Education at International Locations



... und nach der Umgestaltung (2010)
... and after the transformation (2010)

© Wolfgang Berger, BOKU

The seminar for traffic and urban development (workshop „City and Traffic“) was held for the first time in 1996 at the University of Applied Sciences in Erfurt, Faculty of Civil Engineering. Until 1990 the universities on both sides of the strategic demarcation line in Europe were more or less strictly limited to their own political and professional sphere. After the reunification of Germany, the conceptual approach of the first workshop was thus to build a bridge between the partners from east and west.

New start after 1990

The new political conditions in reunified Germany made it possible to use year-long personal relationships and partnerships, eastern in character, from Erfurt in building up new structures and links towards the west. After 1990 close co-operation was established at university level in particular. Parallel to this, there were and are many forms of rapprochement in European education concepts which were initiated by the Bologna process (e.g. Bachelor, Master) which aims to encourage, among other things, student mobility. The workshop is part of this process.

The concepts of “City and Traffic”

Very different aspects led to the realization of the first seminar (workshop) – in this way

- *after 1990*, the first contacts of a professional and student nature between universities in the West and in the East are to be maintained and in particular intensified further
- *training of traffic engineers*, planners, civil engineers, architects and other specialist disciplines involved in urban development are to be verified by way of concrete designs

- *via team work* understanding is to be awakened for different schools of thought, different technical rules in the Länder and the technically differentiated perceptions of those involved
- *the municipalities* should be offered ideas and solutions for interdisciplinary problems as regards technical aspects and contents
- *personal contacts* between students and employees across borders should be nurtured and professional and cultural exchanged encouraged

The first seminar in 1996 was not planned as a follow-up event but the great interest in it led to the planning of a series of events. The contents met with great interest and the well-endowed European subsidy programmes enabled the workshop to be held in 16 successive years. The next two events (2012/13) have also been planned. The hosts and organizers of the seminar have been, in a certain rotation – the University of Applied Sciences in Erfurt and the Szechenyi Istvan University in Győr (each three times), the Slovak University of Technology in Bratislava, the University of Natural Resources and Life Sciences in Vienna, Cracow University of

Technology and Maribor University of Technology have each hosted the workshop twice, as well as the Gediminas University in Vilnius and the Prague University of Technology which have each hosted it once. In addition to students from the universities mentioned above, groups of students or individual students from France, Great Britain, Croatia, the Netherlands, Russia, Spain and Syria have attended.

Course of study and training suggest interdisciplinarity

Training of traffic engineers is usually integrated into civil engineering courses. It is thus closely connected with classical engineering education based on predefined and mandatory algorithms and formulae. In the field of transport and urban planning this task and this solution strategy respectively only apply to certain areas such as the dimensioning of plants and traffic engineering. Other sectors of transport such as the development of mission statements or traffic planning as part of urban planning in co-operation with other specialist disciplines (environment, monument preservation, sociology, econ-

Verkehrswesens wie die Entwicklung von Leitbildern oder die Verkehrsplanung als Teil der Stadtplanung in Kooperation mit anderen Fachdisziplinen (Umwelt, Denkmalpflege, Soziologie, Wirtschaft, ...) bzw. die Gestaltung und Einordnung von Anlagen des Verkehrs in den städtebaulichen Raum respektive auch der Entwurf der Anlagen selbst lassen sich nicht nach einem vorgegebenen Schema – wie das die Bauingenieursausbildung lehrt – planen und gestalten.

Das Seminar sollte und kann einen Beitrag dazu liefern, unterschiedliche Vorgehensweisen und Lösungsstrategien zu thematisieren sowie eine offene Denkweise, Kreativität und Interdisziplinarität zu fördern und damit der deterministischen Vorgehensweise der Ingenieursausbildung gegen zu steuern.

Praktische Bedeutung für Kommunen

Die Aufgabenstellungen der in Arbeitsgruppen organisierten Studierenden konzentrieren sich hauptsächlich auf die Gestaltung von Plätzen und Knotenpunkten sowie die Umgestaltung von Straßenabschnitten, jeweils in innerstädtischen, bebauten (Altstadt-) Gebieten. Die Lösungsansätze der Studierenden sind auf Grund der begrenzten Bearbeitungszeit natürlich nur Ideenskizzen. Inhaltlich dagegen sind sie sehr wohl eine fachliche Bereicherung innerhalb der kommunalen Planungspraxis. Die „Außenstehenden“ sehen zunächst ungeschminkt und durch die Betreuer auch angeregt, das rein fachliche Problem und formulieren darauf aufbauend eigene Lösungsansätze. Das ist gut und erfrischend, „außen vor“ bleiben finanzielle Zwänge der Stadtkämmerer oder auch parteipolitische Optionen innerhalb einer Kommune. Erst im Rahmen der Präsentation – die ein wichtiger Bestandteil des Seminars ist – reiben sich Fachplaner, Kommunalpolitiker, Betreuer und Studierende an den durch den Workshop vorgelegten Ideen und Lösungen. Es weht (mindestens für einen Moment) ein frischer Wind in die Städte hinein. In den meisten Fällen werden die Ideen jedoch über weiterführende Studien, Diplomarbeiten und Ausarbeitungen qualifiziert und zum Teil auch realisiert, beispielsweise die „Neuordnung des Parkierregime in der Smetanova ulica in Maribor“ (2004, TU-Maribor), die „Ortsdurchfahrt Mollendorf bei Tulln“ (2007, BOKU-Wien). Hier wurden die Entwürfe des Workshops direkt als Vorlage zur Ausführung genutzt. Auch die 2008 in Erfurt geplante Umgestaltung Nordhäuserstr. mit Straßenbahn wurde



Gruppenbild: Studierende in Erfurt 2008
Group photo: students in Erfurt in 2008

© Sylvia Rödiger, FH Erfurt

als Idee im Seminar skizziert, später in der Diplomarbeit einer Teilnehmerin ausformuliert (FH Erfurt) und schließlich durch ein Ingenieurbüro zur Planungsreife gebracht.

Resümee und Aussicht

Das Seminar öffnet für die Teilnehmer den Blick auf europäische Verhältnisse und relativiert das eigene Denken, den eigenen Kulturkreis und den fachlichen Horizont: eine gute Basis für angehende Stadt- und Verkehrsplaner, die wesentlich zur Qualität unserer Städte beitragen können.

omy...) and the design and inclusion of transport facilities in urban space as well as the design of the facilities themselves cannot be planned and designed according to a prescribed formula – as is taught when training civil engineers.

The seminar should and can make a contribution by helping to broach the issue of various approaches and solution strategies as well as by encouraging openness, creativity and interdisciplinarity thus counteracting the deterministic approach taken in the training of engineers.

Practical relevance for municipalities

The tasks allotted to the students, who are divided up into groups, concentrate mainly on designing squares and intersections as well as on redesigning sections of roads in inner-city, built-up (historical) areas. Due to the limited time available, the approaches of the students are of course only sketched out. With regard to content, however, they are an enrichment within the municipal planning process. First of all the „outsiders“ see the purely professional problem clearly and, motivated by the tutors, can formulate their own solutions based on this. That is both good and refreshing, any financial constraints imposed by city treasurers or party political options within a municipality are excluded. Not until the presenta-

tions – an important part of the seminar – are made do specialist planners, local politicians, tutors and students argue about the ideas and solutions presented in the workshop. The winds of change blow (for a moment at least) into the cities. In most cases the ideas are, however, pursued in studies, degree theses and are elaborated. Some of them are even implemented such as the „Reorganisation of the Parking System in Smetanova ulica in Maribor“ (2004, Maribor University of Technology), the „Road passing through Mollendorf near Tulln“ (2007, University of Natural Resources and Life Sciences, Vienna). In these cases the drafts of the workshop were used directly as implementation models. The transformation of Nordhäuserstrasse with a tram which was planned in 2008 in Erfurt was sketched as an idea at the seminar, then later described in detail in the degree thesis of a participant (Erfurt University of Applied Sciences) and finally brought to maturity by an engineering firm.

Résumé and outlook

The seminar opens up the view of European conditions for the participants and puts one's own thoughts, culture and professional horizon into perspective – a good basis for future urban and transport planners who can make a fundamental contribution to the quality of our cities.



Prof. Dr.-Ing. Hartmut Münch, Studium des Bauingenieurwesens an der TU Dresden; Ingenieurtätigkeit im Verkehrswesen in Thüringen, 1984 Univ.-Dozent in Weimar und seit 1993 Professor für Verkehrswesen an der FH Erfurt, seit 2009 im Ruhestand.

Prof. Hartmut Münch, studied Civil Engineering at the Dresden University of Technology; active as an engineer in transport in Thuringia, 1984 university lecturer in Weimar and from 1993 on held the Chair of Transport at the University of Applied Sciences in Erfurt, retired in 2009.

Interview mit Dr. Wolfdieter Dreibholz, Vorsitzender der ASVK

Interview with Wolfdieter Dreibholz, Chairman of the Commission of Experts for the Historic City (ASVK)

Wolfdieter Dreibholz leitet seit Februar 2011 die Altstadt-Sachverständigen Kommission (ASVK), die zuständig ist für die Einhaltung des Grazer Altstadterhaltungsgesetzes. Er leitete bis 1998 die Hochbauplanung des Landes Steiermark und etablierte in dieser Zeit für den steirischen Wohnbau das „Modell Steiermark“, das die Qualität des Wohnbaus erheblich verbesserte und einen permanenten Diskussionsprozess über Architekturqualität führte. Nach seinem freiwilligen Ausscheiden aus dem Landesdienst wurde er Partner von Coop Himmelb(l)au und war in den letzten 12 Jahren an der Realisierung von weltweit herausragenden Bauprojekten, beispielsweise die Europäische Zentralbank in Frankfurt am Main, das Dalian International Conference Center (China), die BMW Welt in München, das Busan Cinema Center (Süd Korea) oder das Akron Art Museum (Ohio, USA) bzw. das Multifunktionale Geschäfts-Zentrum in Baku, Azerbaijan maßgeblich beteiligt.

Since February 2011 Wolfdieter Dreibholz has chaired the Commission of Experts for the Historic City, which is responsible for compliance with the Law on the Preservation of the Historic City of Graz. Until 1998 he was head of Styria's Building Construction Department and set up the "Styrian Model" for housing in Styria during this period. This significantly improved the quality of housing and led to permanent discussions about the quality of architecture. After voluntary retirement from public employment he became a partner in Coop Himmelb(l)au and has been significantly involved in the implementation of outstanding building projects worldwide, such as the European Central Bank in Frankfurt, the Dalian International Conference Centre (China), BMW World in Munich, the Busan Cinema Centre (South Korea) or the Akron Art Museum (Ohio, USA) and the multifunctional business centre in Baku, Azerbaijan over the past 12 years.

LUSER: Du warst bis Oktober 2011 Partner bei Coop Himmelb(l)au, einem Büro das weltweit tätig ist und vor allem für seine spektakuläre Architektur internationale Bekanntheit und Anerkennung erhält. Was hat Dich bewogen, die Position des Vorsitzenden der ASVK anzunehmen?

DREIBHOLZ: Ich habe während meiner Zeit in der steirischen Hochbauabteilung in der Vergangenheit 20 Jahre mit vielen heimischen, aber auch ausländischen Architekten für gute Architekturqualität gestritten, und einiges aufgestellt, was jetzt noch Gültigkeit hat. Erst gestern traf ich eine hochrangige 15-köpfige Münchner Architektengruppe, die angeleitet von Professor Riepl Graz besuchte und vom Kontrast zwischen historischer und zeitgenös-

LUSER: Until October 2011 you were a partner in Coop Himmelb(l)au, an architecture office which is active worldwide and which is internationally renowned and recognized, above all, for its spectacular architecture. What induced you to accept the position as Chairman of the ASVK?

DREIBHOLZ: During my time in the Styrian Building Department I spent 20 years arguing with many Austrian architects as well as with many foreign ones in favour of good architectural quality and set up quite a lot which is still valid. Only yesterday I met a high-ranking group of 15 architects from Munich, who were visiting Graz with by Professor Riepl, and were extremely impressed by the contrast

between historical and contemporary architecture. They visited the historic centre and the university buildings, of course the Kunsthaus and many other buildings. Opinions were naturally divided regarding the Kunsthaus, but the basic tenor was real acknowledgement that a building like that is possible in Graz.

The second incentive for taking on the Chairmanship of the ASVK is personal. After having travelled on average about 300,000 miles by air each year over the past 12 years, from Mexico to China and America and having been active on all continents with the exception of Australia, there comes a point when everything is repetition. Moreover I love being a grandfather, I have great fun seeing my grand-

sischer Architektur sehr angetan war. Sie haben die Altstadt und die Universitätsbauten besucht, natürlich das Kunsthaus uvm. Zum Kunsthaus gab es durchaus geteilte Meinungen, aber der Grundtenor war echte Anerkennung, dass so etwas in Graz möglich ist.

Die zweite Motivation, den Vorsitz der ASVK zu übernehmen, ist persönlicher Natur: Nachdem ich in den letzten 12 Jahren durchschnittlich 300.000 Meilen pro Jahr im Flugzeug zurückgelegt habe, von Mexiko über China, Amerika und mit Ausnahme von Australien auf allen Kontinenten tätig war, wird das alles irgendwann zur Wiederholung. Außerdem bin ich leidenschaftlicher Großvater, es macht mir Riesenspaß das Aufwachsen meiner Enkel miterleben und genießen zu können und dafür Zeit zu haben.

Darüber hinaus habe ich das Architekturgeschehen in Graz immer beobachtet und durchaus mit Bedauern ein gewisses Abflachen der Architekturqualität in der Steiermark festgestellt. Besonders die Anspruchslosigkeit des Wohnbaus, der ja in der Landesverantwortung liegt und das sukzessive Abgleiten der Landesimmobilien-gesellschaft (LIG) in einen ambitionslosen, simplen Bauausführungsbetrieb fallen mir auf. Bei der LIG merkt man, dass ein wesentlicher Teil der ursprünglichen Zielsetzung dieser ausgegliederten Gesellschaft, nämlich für Architekturqualität bei landeseigenen Bauten zu sorgen, kaum vorhanden ist. Oberflächlichkeit wird mit der Ausrede von ökonomischen Zwängen begründet. Deshalb fand ich den Anruf von Landesrat Buchmann, der für die Bestellung des Vorsitzenden der ASVK zuständig ist, sehr interessant.

LUSER: Hast Du beim zuständigen Landesrat Dr. Buchmann Ansätze gesehen, den beschriebenen Qualitätsverlust in der Architektur verändern zu wollen, als er Dir anbot, den Vorsitz der ASVK zu übernehmen?

DREIBHOLZ: Herr Buchmann hat schon beim ersten Gespräch über meine mögliche Bestellung klar festgehalten: Es ist dein Job, wenn du etwas verändern willst, tu es! Ich habe ihn darauf hingewiesen, dass Qualitätskontrolle sich auch in negativen Schlagzeilen niederschlagen kann, die für ihn als politisch Verantwortlichen unbequem sein können. Zugleich habe ich aber auch erklärt, dass ich keinen Euro, den die Wirtschaft in Graz in Architektur investieren will, verhindern möchte, solange die Qualität passt und die Investoren

children grow up, being able to enjoy them and having time for them.

Furthermore, I have always observed the architectural scene in Graz and with regret have definitely noted a certain leveling off of the quality of architecture in Styria. Especially the modesty of housing, which lies in the responsibility of the province and the gradual slipping of the Styrian Real Estate Company (LIG) into a simple construction company lacking in ambition has struck me. In the case of the LIG you can see that a significant part of this outsourced company, i.e. ensuring the quality of architecture in the province's own buildings barely exists. Shallowness is justified with the excuse of economic constraints. For this reason I found the telephone call from Dr. Buchmann, Member of the Styrian Provincial Government, who is responsible for appointing the Chairman of the ASVK, very interesting.

LUSER: Did you see first signs of wanting to change the loss of quality in architecture as described above in Dr. Buchmann, the responsible member of the Styrian Government?

DREIBHOLZ: In the very first conversation with me about a possible appointment, Mr. Buchmann made it clear that it

ihre Verantwortung für den besonderen Ort der Grazer Altstadt wahrnehmen. Es muss klar werden, dass nur besondere Sorgfalt und nicht politischer Druck zu einem Ergebnis führen.

LUSER: Ist Graz der richtige Ort, um diese Ansätze zu verwirklichen und sind sie auf Graz allein beschränkt oder siehst Du auch Möglichkeiten in einem weiteren Einflussbereich – für die Steiermark – etwas zu verändern.

DREIBHOLZ: Die Steiermark hat qualitative Kapazitäten und das kreative Potential, um die beschriebenen Ziele zu erreichen und als Leitlinie für die ASVK zu etablieren. Dazu müssen auch qualifizierte Leute eingesetzt werden, um erfolgreich zu sein. Das Kulturhauptstadtprojekt, die UNESCO Anerkennungen als City of World Heritage und City of Design beruhen auf den hohen architektonischen Qualitäten, die vor allem in der Wirkungszeit von Josef Krainer als Landeshauptmann und Landes-

would be my job and if I wanted to change anything I should do so! I pointed out that quality control can also end in negative headlines which might be uncomfortable for him as the politically responsible person. At the same time I stated that I did not intend to prevent a single Euro from being invested in architecture by business in Graz as long as the quality is suitable and the investors understand their responsibility for the special location of the historic centre of Graz. It has to be clear that only particular care and not political pressure will lead to a result.

LUSER: Is Graz the right place to implement this approach and is it restricted to Graz or can you see other opportunities to change things in a further sphere of influence – for Styria?

DREIBHOLZ: Styria has qualitative capacities and the creative potential to achieve the goals described and to establish them as guidelines for the ASVK. To this end qualified persons also have to be employed in order for this to be successful. The Capital of Culture project, UNESCO's acknowledgement of Graz as a City of World Heritage and City of Design are based on the high architectural quality which was promoted, in particular, in the years in which Josef Krainer was Governor

rat Herrmann Schaller besonders gefördert wurden. Das hat Graz und die Steiermark wirklich weitergebracht und ist heute in dieser Intensität nicht mehr zu spüren. Mit dem Bau des RESOWI Gebäudes (Rechts- Sozial- und Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät der Karl-Franzens-Universität Graz) etwa wurde in Graz ein Bauwerk realisiert, das im selben Format genauso gut auch in Paris stehen könnte. Es gibt einige Punkte in der Stadt – auch innerhalb der Schutzzonen – wo eine derart mutige Vorgangsweise anzustreben ist. Leider besteht die Tendenz, die Architekten aus dem Bauprozess hinauszudrängen, weshalb die ASVK versucht, die Bauausführung, Fassadendetails bzw. die Farbgebung laufend zu kontrollieren, um Projekte nicht aus dem Ruder laufen zu lassen. Die Schwierigkeit, die bei Bauvorhaben zu großen Veränderungen in der Ausführung führt, liegt darin begründet, dass nicht die entwerfenden Architekten das Projekt umsetzen, sondern andere Büros.



Karl-Franzens-Universität mit dem Gebäude der Rechts- Sozial- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät (RESOWI) im Hintergrund

Karl Franzens University with the building housing the Faculty of Law and Faculty of Social and Economic Sciences (RESOWI) in the background © Ute Hörmann

LUSER: Wie arbeitet die ASVK unter Deinem Vorsitz, haben sich die Arbeitsmethoden verändert?

DREIBHOLZ: Ich möchte festhalten, dass ich den Vorsitz der ASVK vom ersten Moment an aus einer Netzwerkperspektive heraus gesehen habe: Das sofortige Vernetzen der ASVK mit dem Planungs- und Baugeschehen der Stadt Graz ist wichtig! Sobald ein Bauprojekt Auswirkungen auf den öffentlichen Raum oder die städtebauliche Situation hat, muss Abklärung mit der Stadtplanung bzw. der Baudirektion erfolgen. In jeder 2. Sitzung ist daher der Stadtplanungschef Heinz Schöttli eingeladen, die anstehenden Projekte der ASVK zu besprechen, und seit Mai sitzt auch ein Vertreter der ASVK am Projektisch der Baudirektion. Die vor meiner Zeit isolierte Arbeitsweise der ASVK war nicht zielführend. Wir haben daher schon zwei interne Workshops abgehalten, um gemeinsame Zielsetzungen zu formulieren, unsere Arbeit effektiver zu gestalten und

vor allem die Gutachten so zu formulieren, dass sie juristischen Angriffen standhalten. Es ist frustrierend, wenn fachlich richtige Aussagen mit formal-rechtlichen Gründen ausgehebelt werden. Für eine gute Architektur lohnt es sich zu streiten, aber nicht über juristische Formulierungen. Ich habe den Leiter der Bau- und Anlagenbehörde der Stadt Graz kontaktiert und ihn gebeten: „Sei unser Ansprechpartner!“ Aber auch mit dem Chef der Bauinnung, Vertretern der Architektenkammer und natürlich mit den Verantwortlichen für das UNESCO Welterbe, Baudirektor Werle haben wir Kontakt aufgenommen. Der Altstadt-Anwalt Dr. Rupprecht ist zu jeder Sitzung eingeladen. Natürlich haben wir auch Bürgermeister Nagl als zuständigen politischen Referenten über diese Vorgangsweise unterrichtet. Eine gute Zusammenarbeit in diesem Netzwerk setzt voraus, dass nicht hinter verschlossenen Türen gearbeitet wird, sondern alle Projektbetreiber den gleichen Zugang vorfinden. Sie können in der ASVK Geschäftsstelle ihre Projekte

of Styria and Hermann Schaller a Member of the Styrian Government. That really helped Graz and Styria and no longer exists in the same intensity. When the RESOWI building (Faculty of Law, Social and Economic Sciences of the University of Graz) was constructed, for example, a building was put up which could just as easily have been built in Paris in the same format. There are some places in the city – within the protection zones as well – where a courageous approach of this nature should be aspired to. Unfortunately there is a tendency to elbow the architects away from the building process, for which reason the ASVK is trying to monitor the construction work, details of the facades and colour schemes respectively in order not to let the projects get out of hand. The difficulty which leads to major changes in the implementation can be explained by the fact that it is not the architects who implement the projects but other offices.

LUSER: How does the ASVK work under your Chairmanship, have work methods changed?

DREIBHOLZ: I would like to say that from the very first moment on I saw the Chairmanship of the ASVK from a network point of view. It is important to network

the ASVK to the planning and building activities in Graz immediately. As soon as a building project has an impact on public space or on the urban planning situation there has to be clarification with the City's Planning Department and Construction Office. Heinz Schöttli, the Head of Urban Planning, is invited to every second meeting to discuss the ASVK's forthcoming projects and an ASVK representative has been involved in the Construction Office's project table since May. The isolated working methods of the ASVK before my time were not productive. For this reason we have already held two internal workshops in order to formulate common objectives, to make our work more effective and above all to formulate the reports so that they stand up to legal onslaughts. It is frustrating when technically correct statements are levered out for formalistic reasons. It is worth arguing in favour of good architecture but not about legal wording. I have contacted the head of the building and investment authorities of the City of Graz and asked him to be our contact person. We have also contacted the head of the construction guild, representative of the Chamber of Architects and of course the Director of Building, Mr. Werle, who is responsible for the UNESCO World Heritage Site. Dr. Rupprecht, the lawyer responsible for the historic centre, is invited to each meeting. Of course, we have also informed Mayor Nagl as the responsible politician about this approach. Good co-operation in this network requires that work is not carried out behind closed doors, i.e. that all those involved in the projects have the same access. They can submit their projects directly to the ASVK offices – they have to provide good illustrative material so that members are informed comprehensively in order to make clear, speedy decisions.

LUSER: In earlier commissions the tendency was often seen for the traditionalists – for example art historians – to separate themselves from the architects. As a result it appeared that they had quite different objectives. Has that been stopped by the new method of working?

DREIBHOLZ: That is certainly no longer the case, we all act in concert. We have got qualified people in our ranks – art historians, architects, lawyers – we all start with the same knowledge and are all committed to the same thing. My deputy, Michael Syszkowitz and I have agreed that we ride tandem and take part jointly in all impor-

einbringen – dazu müssen sie gutes Anschauungsmaterial vorlegen, damit die Mitglieder umfassend informiert sind, um eine klare und rasche Entscheidung zu treffen.

LUSER: In früheren Kommissionen gab es oft die Tendenz, dass sich die Traditionalisten – Kunsthistoriker beispielsweise – von den Architekten absetzten, wodurch der Eindruck ganz verschiedener Zielsetzungen entstand. Ist das durch die neue Arbeitsweise abgestellt?

DREIBHOLZ: Das ist jetzt auf keinen Fall so, wir ziehen alle am gleichen Strang. Wir haben qualifizierte Personen in unseren Reihen, KunsthistorikerInnen, ArchitektInnen, JuristInnen, wir alle gehen vom gleichen Kenntnisstand aus und setzen uns für die gleiche Sache ein. Mit meinem Stellvertreter – Arch. DI Michael Syszkowitz – ist vereinbart, dass wir im Tandem fahren und alle wichtigen Termine gemeinsam wahrnehmen, um eine Kontinuität der Arbeit zu gewährleisten. Besondere Aufmerksamkeit verlangt der Umstand, dass die ASVK keine Baueinstellungen bewirken kann, also nach dem Bau-

tant meetings in order to guarantee continuity of work. The fact that the ASVK cannot cause any construction to be stopped, i.e. is no longer involved after planning permission has been granted, requires particular attention. For this reason we often require models in advance in order to get as much information as possible about a project and we want to be informed regularly about construction progress and any possible alterations concerning significant projects which are striking as regards urban development. Only in this way can we prevent a project which is being implemented on the basis of a positive report from the ASVK from becoming a quite different building which no longer corresponds to the original qualities due to planning changes.

LUSER: For 35 years the ISG has been committed internationally to high quality architecture (both historical and contemporary) and next year we shall investigate the topic of "Townscapes and Villages". Is this topic also important for the ASVK?

DREIBHOLZ: Of course! Because city and townscapes and the appearances of

bewilligungsverfahren nicht mehr involviert ist. Deshalb verlangen wir im Voraus manchmal sogar Modelle, um möglichst breite Kenntnis über ein Projekt zu erreichen und wir wollen bei wichtigen Projekten, die städtebaulich markant sind, auch laufend über die Bauausführung und mögliche Veränderungen unterrichtet werden. Nur so kann verhindert werden, dass ein Projekt mittels positiven Gutachtens der ASVK zur Umsetzung gelangt, die Änderungsplanungen dann aber zu einem gänzlich anderen Gebäude führen, das den ursprünglichen Qualitäten nicht mehr entspricht.

LUSER: Das ISG setzt sich seit 35 Jahren international für qualitätvolle Baukultur ein (historische wie zeitgenössische) und wir werden uns im nächsten Jahr mit den Themen „Stadt- und Ortsbild“ befassen. Ist das auch für die ASVK ein wichtiges Thema?

DREIBHOLZ: Natürlich! Denn das Stadt- oder Ortsbild unterliegt permanenten Veränderungen. Es ist die Besonderheit der Architektur in der Weltbestadt Graz, dass Altes und Neues mit hoher Qualität

villages are permanently subject to change. It is a feature of architecture in the World Heritage City of Graz, that high-quality old and new buildings can be found next to one another. The city would be well-advised to continue along this path. Some large, buildings from more recent architectural history have reshaped the cityscape, such as for example the previously mentioned RESOWI building designed by the architects Günther Domenig and Hermann Eisenköck or the Stadthalle by Klaus Kada. Other buildings are lesser gems which appear to take up less urban space but are of high quality such as the Institute for Plant Physiology by Klaus Kada or Volker Giencke's greenhouses in the Botanical Gardens. Unfortunately the quality of housing, which has a significant effect on the city, has more or less come to a standstill and is being even further ruined under the guise of "sustainability" and "energy efficiency". Building service providers are currently more important than architects and a distorted picture of architecture is developing which is often terrifying,

nebeneinander zu finden ist. Die Stadt ist gut beraten, wenn Sie diese Schiene weiterfährt. Einige Großbauten der neueren Architekturgeschichte haben das Stadtbild neu geprägt, wie etwa das schon erwähnte RESOWI von den Architekten Günther Domenig und Hermann Eisenköck oder die Stadthalle von Klaus Kada. Andere Bauten sind kleinere Juwelen, die weniger stadträumlich wirken, jedoch von hoher Qualität sind wie z.B. die Pflanzenphysiologie von Klaus Kada oder die Gewächshäuser des Botanischen Gartens von Volker Giencke. Leider ist die Qualität des stark stadt-wirksamen Wohnbaus weitgehend zum Erliegen gekommen und wird unter dem Deckmantel der Schlagworte „Nachhaltigkeit“ und „Energieeffizienz“ weiter zunichte gemacht. Die Haustechniker sind zur Zeit wichtiger als die Architekten, es entsteht ein Zerrbild der Architektur, das manchmal schreckenerregend ist.

Es ist mir ein Anliegen, zwei Anforderungen an die Stadt Graz zu richten: Erstens sollte es ein Lichtkonzept für die gesamte Stadt geben. 2003 wurde zwar auf künstlerischer Ebene bereits mit einem solchen Projekt begonnen, leider sind danach alle Bemühungen wieder eingeschlafen,

es gibt jedoch international hervorragende Beispiele wie z.B. Turin oder Lyon. Zweitens sollte die Stadt mit einem Grundsatzbeschluss dringend die Flut von Werbung und Ankündigungen eindämmen, die sich markant negativ auf das Stadtbild auswirkt. Die ASVK wird gemeinsam mit der City of Design zu diesem Thema massiv Stellung nehmen, denn es ist ein Dauerthema bei vielen Punkten unserer Arbeit. Wenn sich auch das ISG dem Thema Stadtbild widmet, ist das sehr begrüßenswert.

LUSER: Das nächste ISG-Magazin widmet sich dem Thema „Mobilität in der historischen Stadt“, wie siehst Du diese Problematik?

DREIBHOLZ: Nach meinem Empfinden könnten wir das Auto noch viel weiter aus der historischen Kernzone hinausdrängen. Die Dimension der Grazer Altstadt ist leicht zu Fuß zu bewältigen, hier braucht man kein Auto. Für die Erlebbarkeit des Stadtraumes ist für mich ein Festival wie La Strada besonders wichtig, weil es den urbanen Raum in seiner ursprünglichen Bedeutung wieder ins Zentrum rückt. Ich

kann z.B. keine Notwendigkeit erkennen, dass am Freiheitsplatz noch immer 15 – 20 Parkplätze vorhanden sein müssen, wieso kann dieser Platz nicht den Menschen gehören?

Auch wie der Lieferverkehr im Stadtzentrum erfolgt, ist problematisch. Lieferwagen sind heute schon viele Tonnen schwer und sie sind eigentlich für die Innenstadt unzulässig. Hier wäre ein massives Umdenken in der Logistik notwendig.

LUSER: Wird die E-Mobilität daran etwas ändern?

DREIBHOLZ: Nur zum Teil, denn die Größe der Fahrzeuge ändert sich dadurch nur unwesentlich. Wir haben uns zu Gunsten einer guten Lebensqualität mit dem Lärm beschäftigt, mit der Luftgüte, dem Wasser – jetzt sind die Augen dran! Wir müssen unsere Sinne schärfen, um Qualitätsverlust im Alltagsleben aufzudecken und unser Bewußtsein für urbane Lebensqualität und gute Architektur wahrzunehmen.

LUSER: Danke für dieses interessante Gespräch.

I would particularly like to make two demands on the City of Graz. First of all, there should be a lighting concept for the whole city. In 2003 a project of this nature was set up at an artistic level but unfortunately afterwards all the efforts came to nothing. There are, however, excellent examples in Turin or Lyon.

Secondly the City ought to pass a resolution to curb the flood of advertising and announcements which have a negative effect on the cityscape. Together with the City of Design, the ASVK will take a stand on this as it is a permanent topic in much of our work. It would be very welcome if the ISG were also to deal with the topic of the cityscape.

LUSER: The next issue of the ISG magazine will be devoted to the topic of “Mobility in the Historical Centre”. What do you think about this problem?

DREIBHOLZ: I feel that we ought to force cars even further out of the historic core zone. The size of the historic centre of Graz can easily be covered on foot, a car is not needed. I think that a festival such as La Strada is particularly important to ex-

perience urban space because it puts urban space back in the centre again, in its original meaning. I, for example, cannot see any necessity for there still to be 15-20 parking spaces at Freiheitsplatz. Why can't this square belong to the people?

The movement of goods in the city centre also poses a problem. Goods vehicles weight quite a few tons today and are really inadmissible in the city centre. In this case a massive rethinking in logistics is necessary.

LUSER: Will e-mobility change this?

DREIBHOLZ: Only in part because the size of the vehicles will only change negligibly. We have occupied ourselves with noise, air quality and water in favour of a good standard of living and it is now the turn of our eyes. We have to sharpen our senses in order to see the loss of quality in daily life and to use our awareness for urban quality of life and for good architecture.

LUSER: Thank you for this interesting discussion.



Arch. DI Dr. Wolfdieter Dreiholz
Geschäftsstelle der Grazer Altstadt-Sachverständigenkommission und der Altstadtanwaltschaft:
Amt der Stmk. Landesregierung,
Abteilung 9 – Kultur
Paulustorgasse 4/III, 8010 Graz
E-Mail: a9-2.0@stmk.gv.at
Fax: (0316) 877-5414

www.steiermark.at

Das Jahr 2011 im ISG Rückblick!

2011 for the ISG in Retrospect

Der Jahresschwerpunkt 2011 unter dem Motto: „Ambiente Altstadt – Wohnen/Wirtschaft/Öffentliches Leben“ hat dem ISG ein sehr erfolgreiches Vereinsjahr gebracht. Die steigende Anzahl an Aktivitäten ist nicht zuletzt dem seit 2009 unter der Präsidentschaft von Bürgermeister Mag. Siegfried Nagl agierendem ISG Vorstand zu verdanken, der aktiv das Jahresprogramm, die lokalen und internationalen Veranstaltungen sowie die Herausgabe des ISG-Magazins unterstützt. Das ISG kann in seinem 35. Bestandsjahr deshalb eine besonders erfreuliche Rückschau bieten:

In 2011 the ISG focussed on “The Atmosphere of the Historic City – Housing/Economy/Public Life” and this motto made 2011 a very successful year for the association. The growing number of activities is not least thanks to the Board of the ISG acting under the presidency of Mayor Siegfried Nagl since 2009, which supports the annual programme, local and international events as well as the publication of the ISG Magazine. For this reason, in its 35th year of existence, the ISG is able to look back with particular pleasure:

- Im April war das ISG Anlaufstelle für die Exkursion der Salzburger Fachtagung Architektur+Denkmalpflege. Die Kunsthistorikerin Gertraud Strempl-Ledl hielt ein Referat über die historische Stadtentwicklung von Graz und leitete damit eine Exkursion zu den Besonderheiten des UNESCO Welterbes Historisches Zentrum Graz ein.
- Die Steiermark „europäisch“: Am 9. Mai nahm das ISG an der anlässlich des Europatages in der Aula der Alten Universität organisierten Ausstellung von Internationalen Vereinen und Organisationen in der Steiermark teil.
- Von 30. Juni bis 2. Juli fand das international erfolgreiche Symposium „Denkmalpflege – Baukultur – Tourismus“ statt, das gemeinsam mit der Stadt Graz, der Technischen Universität Graz und Europa Nostra Austria veranstaltet wurde und 120 Teilnehmer verzeichnen konnte. Im Rahmen dieser Veranstaltung fand auch die jährliche Generalversammlung des Vereines mit einer abschließenden Führung durch das in Generalsanierung befindliche Franziskanerkloster statt.
- Die Kunsthistorikerin Wiltraud Resch, die Verfasserin der Kunsttopographie für die historische Altstadt von Graz (wissenschaftliche Grundlage für die Aufnahme von Graz in die UNESCO Welterbeliste) und Vorstandsmitglied des ISG überantwortete Gertraud Strempl-Ledl ihr über einen Zeitraum von 10 Jahren angelegtes Forschungsmaterial. Sie stellt es dem ISG bis auf Widerruf zur Verfügung.
- Das ISG arbeitete an der Konzeption des von der Forschungsstelle Kunstgeschichte Steiermark organisierten Symosiums „Denk!Mal Zukunft“, das Anfang Oktober an der Technischen Universität Graz stattfand, seit Anfang des Jahres mit.
- Im Oktober waren das ISG und Europa Nostra Austria Anlaufstelle für eine internationale ECOVAST Delegation, deren Interesse der nationalen Vertretung von Europa Nostra (Geschäftsführung Margit Uray-Frick) und dem Digitalisierungsprojekt des European Union Prize for Cultural Heritage / Europa Nostra Award – Archivs galt.
- Das ISG beteiligte sich am Tag des Denkmals an der Sonderaktion „Wiki Loves Monuments“ mit 2 Preisen, die am 17.11. bei einer Gala in der Wiener Hofburg verliehen wurden!
- Für das ISG sind die Kunsthistorikerinnen Wiltraud Resch und Gertraud Strempl-Ledl Mitglieder der Arbeits-
- In April the ISG was the contact point for a field trip by the specialist conference in Salzburg on architecture and monument preservation. The art historian, Gertraud Strempl-Ledl gave a lecture on the historical development of Graz as the introduction to a field trip about the particular features of the historic centre of Graz, the UNESCO World Heritage Site.
- “European” Styria – on Europe Day on May 9th the ISG took part in an exhibition of international associations and organisations in Styria held in the auditorium of the Old University.
- The internationally successful symposium “Monument Preservation – Building Culture – Tourism” was held from June 30th until July 2nd. It was hosted together with the City of Graz, the Graz University of Technology and Europa Nostra Austria and there were 120 participants. The association’s Annual General Meeting was held as part of this event and afterwards there was a guided tour through the Franciscan monastery which is currently undergoing major renovation work.
- The art historian Wiltraud Resch, author of the list of works of art and architecture for the historic centre of Graz (scientific basis for the inclusion



of Graz on UNESCO's World Heritage List) and Board Member of the ISG has entrusted Gertraud Strempl-Ledl with her research material which has been collected over a period of 10 years. She has made it available to the ISG until further notice.

- From the beginning of the year the ISG worked on the concept of the symposium organised by the Forschungsstelle Kunstgeschichte Steiermark entitled "Denk!Mal Zukunft" which took place at the beginning of October at the Graz University of Technology.
- In October the ISG and Europa Nostra Austria were the contact point for an international ECOVAST delegation, who were interested in Europa Nostra's Austrian branch (Managing Director Margit Uray-Frick) and in the archive digitisation project of the European Union Prize for Cultural Heritage/Europa Nostra Award documentation.
- On European Heritage Day the ISG was involved in the campaign "Wiki Loves Monuments". There were two prizes which were awarded on 17.11. at a Gala in the Vienna Hofburg
- The art historians Wiltraud Resch and Gertraud Strempl-Ledl represent the ISG in a working party which is revising the Management Plan of the UNESCO World Heritage Sites in Graz and Eggenberg Palace. They are authoring the architectural findings.
- The local series of events spotlighting cultural heritage took many interested ISG members and visitors to Leoben (Leoben City Shopping in the former Dominican monastery) and to the only Renaissance square in Graz, Karmeliterplatz (archaeological survey, underground car park project, design of the square, new Karmeliterhof). The general redevelopment of the Franciscan monastery in Graz and its energy

project offered a particularly interesting spotlight on cultural heritage for the second time after 2010. The series was concluded by a circuit of some of the hidden gems of religious architecture in Graz. We were generously supported in the series "Spotlight on Cultural Heritage" by the building researcher Markus Zechner, the art historian Wiltraud Resch, the architects Manfred Fuchsbuchler, Jörg Krasser, Norbert Müller, Erich Kleinhapl, Father P. Matthias Maier and the Managing Director and Vice President of the ISG, Hansjörg Luser.

- The four issues of the ISG Magazine dealt with the topics of **Historical Centre Atmosphere: Shopping**

[Articles from Berne (CH), Ansbach (D), Maribor (SL), Gothenburg (S), Leoben (A)]

- **Bright Prospects: Monument Preservation – Tourism**

[Articles from Darmstadt (D), Bregenz (A), Lucerne (CH), Salzburg (A), Eisenstadt (A)]

- **Living in the Historic Centre: a Privilege?**

[Articles from Berne (CH), Heidelberg (D), Erfurt (D), Esslingen am Neckar (D) and Graz (A)]

- **Traffic in the Historic Centre**

[Articles from Bratislava (SK), Vienna (A), St. Gallen (CH), Weimar (D) and Graz (A)]

The international collaboration of the ISG with its members, partners and network works extremely well. We would like to thank all the authors for their commitment and dedication.

gruppe zur Überarbeitung des Managementplans des UNESCO Weltberbes Graz und Schloss Eggenberg. Sie verfassen die baukünstlerische Befundung.

- Die lokale Veranstaltungsreihe Spotlight Kulturerbe führte viele interes-

sierte ISG-Mitglieder und Besucher nach Leoben (Leoben City Shopping im ehemaligen Dominikanerkloster) und auf den einzigen Renaissanceplatz von Graz, den Karmeliterplatz (archäologische Untersuchung, Projekt Tiefgarage, Platzgestaltung, neuer Karmeliterhof). Die Generalsanierung des Franziskanerklosters Graz und das Energieleitprojekt des Klosters bot nach 2010 zum zweiten Mal ein besonders interessantes Spotlight Kulturerbe. Den Abschluss der Reihe wird ein Rundgang zu einigen verborgenen Juwelen sakraler Architektur in Graz bilden. In der Reihe Spotlight Kulturerbe unterstützten uns dankenswerterweise: Bauforscher Markus Zechner, Kunsthistorikerin Wiltraud Resch, Diözesanarchitekt Manfred Fuchsbuchler, die Architekten Jörg Krasser, Norbert Müller, Erich Kleinhapl, Pfarrer P. Matthias Maier und der ISG Geschäftsführer und Vizepräsident Architekt Hansjörg Luser!

- Die vier ISG-Magazine des Jahres widmeten sich den Themen:

Ambiente Altstadt: einkaufen

[Beiträge aus: Bern (CH), Ansbach (D), Maribor (SL), Göteborg (S), Leoben (A)]

Schöne Aussichten: Denkmalpflege und Tourismus

[Beiträge aus: Darmstadt (D), Bregenz (A), Luzern (CH), Salzburg (A), Eisenstadt (A)]

Wohnen in der Altstadt: ein Privileg?

[Beiträge aus: Bern (CH), Heidelberg (D), Erfurt (D), Esslingen am Neckar (D) und Graz (A)]

Verkehr(t) in der Altstadt!

[Beiträge aus: Bratislava (SK), Wien (A), St. Gallen (CH), Weimar (D) und Graz (A)]

Die internationale Zusammenarbeit des ISG mit den Mitgliedern sowie den Partnern und unserem Netzwerk funktioniert hervorragend! Wir danken allen Autorinnen und Autoren für ihr Engagement und ihren Einsatz!

ISG-Jahresschwerpunkt 2012: Stadtbild / Ortsbild

ISG focus in 2012: Townscapes / Villages

Altstadterhaltung und Ortsbildschutz sind in die Jahre gekommen. Viele Forderungen aus den Anfangsjahren des Altstadt- und Ortsbildschutzes wurden erfüllt, gesetzliche Rahmenbedingungen zum Schutz der historischen Stadtkerne wurden geschaffen, Kommissionen wachen seither über die Bewahrung des historisch wertvollen Bauerbes und befinden über die architektonische Qualität von zeitgenössischer Architektur und ihre Einfügung in das historische Stadt- bzw. Ortsbild. Findet sich eine Stadt auf der UNESCO Welt- erbeliste, dann gibt es neben lokalen und nationalen Schutzmaß- nahmen und Bestimmungen auch internationale Regeln, die dazu beitragen sollen, dass überlieferte Stadtbilder ihr Gesicht nicht ver- lieren. Friedrich Achleitner leitete vor einigen Jahren eine Tagung zum Thema mit den Worten: "Du sollst Dir kein Ortsbild machen ..." ein! Er meinte wohl: Ist mit dem Schutz der historisch wertvollen Baukultur in Stadt und Land schon alles getan, um im Zusam- menspiel von Bauwerk und Ort unverwechselbare Identität zu gewährleisten?

The preservation of the historic sections of towns and of historic sites has seen better days. Many demands from the early years of the preservation of historic centres and sites have been fulfilled, legal framework conditions to protect the historic centres created, commissions now watch over the preservation of the historically valuable heritage and decide on the architectural quality of con- temporary architecture and whether it fits into the cityscape, town- scape or village. If a city is included on UNESCO's World Heritage List then it is subject to international regulations in addition to local and national protective measures which should make a contribu- tion towards the traditional townscapes not "losing face". Several years ago Friedrich Achleitner started a conference on this topic by saying, "Thou shalt not make any images of places...,"! What he meant was – has everything been done to guarantee the unmistak- able identity in the interaction between the building and the loca- tion by preserving the historically valuable architecture in cities, towns and in the country?

Denkmalschutz, Ensembleschutz, Stadtentwicklung

Stets gehen dynamische Entwicklungsprozes- se auf Kosten des Bestehenden und zugleich nährt der Verlust die Wertschätzung für das noch Verbliebene - ohne permanente Bedro- hung durch zeittypische Veränderungstenden- zen fänden Denkmal- und Ensembleschutz keinen Nährboden. Die prinzipielle Frage lau- tet also: Wie viel Schutz ist notwendig, um das typische Gepräge unserer gewachsenen Kulturlandschaft – das Stadt- und Ortsbild – zu erhalten und wieviel Raum muss bleiben, um heute etwas entstehen zu lassen, das un- seren Nachfahren schützenswert erscheinen könnte?

Historische Bilder der Stadt

Viele historische Stadtansichten werden heute in Fragen des Denkmalschutzes und der Altstadterhaltung als Paradigma vorgeführt. Daran zu rütteln und Veränderungen vorzu- schlagen wird vielfach als Sakrileg betrachtet. Dabei wird übersehen, dass "gewohnte" Stadtbilder oft nicht älter als 100 - 200 Jahre sind und über das Aussehen der Städte davor nur wenige Ansichten bekannt sind. Im Europa des 19. Jhs. wurden in der Folge der Aufklä- rung unsere Städte und Orte dramatisch um- gebaut: Befestigungsanlagen wurden ge- schleift, bebaut oder begrünt, Klosteranlagen säkularisiert, umgenutzt oder abgerissen, mi- litärische Freiflächen begrünt oder bebaut, Vorstädte mit den historischen Kernstädten architektonisch verbunden. Im Gegenzug wurden qualitativ hochwertigerer Wohn- und Lebensraum und beeindruckende Stadtstruk- turen geschaffen. Die Eingriffe in die Substanz waren zum Teil rigoros, ihre Ergebnisse werden heute als signifikante Symbole der histo- risch gewachsenen Stadt vorgeführt. Ob die Zeitgenossen es ähnlich positiv gesehen haben?

Das Problem des Stadt- und Ortsbildschutzes liegt im Detail

Unbestritten bewirkt und bewirken die Schutzmechanismen der europäischen Denk- malbewegung viel Positives: Die Highlights der Architektur und die bedeutenden Zeug- nisse der europäischen Stadtlandschaften sind wohl alle unter Schutz gestellt und nicht mehr bedroht. Aber wird das Bauen in histo- risch gewachsenen Städten und Orten nicht vielleicht schon überfrachtet mit Anliegen und Kontrollen des Schutzes und eine Weiter- entwicklung dadurch behindert? Ist nicht der beste Garant für lebendige Städte und Ortszentren ihr wirtschaftliches Florieren und damit auch der einhergehende funktionale und bauliche Wandel? Müssen unsere Städte und Orte nicht phasenweise „weitergebaut“ werden, um sie den Anforderungen der Zeit und neuen Lebensrealitäten entsprechend an- zupassen und zu verhindern, dass wesentliche Funktionen an die unkontrollierte Peripherie ausweichen? Wie sollen die historischen Stadtkerne die Ansprüche eines multifunktio- nalen Zentrums erfüllen, wenn die Strukturen nicht der Gegenwart angeglichen werden? Die Frage lautet: An welcher Stelle ist der Zug anzuhalten?

Eine Fülle täglich stattfindender Veränderun- gen greift heute gravierend in das Bild der Städte und Gemeinden ein, ohne dass wir es bewußt wahrnehmen – oft auch vom Bestre- ben der handelnden Personen geprägt, am „Denkmal- und Altstadtschutz“ möglichst un- bemerkt vorbei zu manövrieren. Im Stadtbild störend wirken nicht nur unangemessene bauliche Eingriffe, sondern auch Auswüchse der „Stadtvermarktung“: Reklametafeln, Vi- deowalls, Werbeständer und Fahnen auf Fas- saden, in Fenstern und auf Straßen entwerfen und missbrauchen die Qualität der Architek- tur. Die beabsichtigte Signalwirkung geht in der Überfrachtung des Stadtbildes unter. Me-

Preservation of monuments, conservation of ensembles, urban development

Dynamic development processes always take place at the cost of what already exists and at the same time the loss nourishes the appre- ciation for what is left – without a permanent threat from changing trends typical for the era the preservation of monuments and en- sembles would not have anything to nurture it. So the main question is, how much preser- vation is necessary in order to maintain the typical characteristics of our cultural land- scape – the townscapes and villages – and how much space has to be left for things to be built today which could appear to our de- scendants to be worth preserving?

Historic images of the city

In questions of monument preservation many townscapes are brought forward today as paradigms. It is often considered to be a sac- rilege to question them and propose changes. However, it is often forgotten that these townscapes to which we have become accus- tomed are often only 100 – 200 years old and that few views of the appearance of towns prior to this are known. In 19th century Eu- rope, as a result of the Enlightenment, our towns and villages were radically rebuilt – fortifications were razed to the ground, built up or covered with greenery, monasteries were secularized, converted or pulled down, former military areas covered with greenery or built on, suburbs linked architecturally to the historic core city. Conversely, high quality housing space and living space and impressive urban structures were created. Encroachment on the building substance was sometimes rigorous, the results are today considered to be significant symbols of cit- ies which have grown throughout history. Did the people of the day also see this in a positive light?

The problem of preserving cityscapes, townscapes and villages lies in the detail

It was and is undisputed that the preservation mechanisms of the European monument movement achieve much that is positive. Architectural highlights and the significant testimonies of European cityscapes have all been placed under protection and are no longer threatened. But is building in towns and villages which have grown historically perhaps already overloaded with concerns and controls regarding preservation and is further development thus hampered? Isn't the best guarantee for lively cities and town centres a flourishing economy and also functional and architectural change as a consequence thereof? Shouldn't we continue to build in our cities and towns in phases in order to adapt them to the demands of the times and to the new realities of life and to prevent significant functions from moving out to the uncontrolled periphery? How should the historic city centres fulfill the demands made on multifunctional centres when the structures are not adapted to the present? The question is when should we stop the train? A wealth of changes which take place daily seriously encroach on the image of towns and villages without our consciously being aware of it – often characterized by the efforts of the persons involved in order to manoeuvre past "the preservation of monuments and historic centres" as unobtrusively as possible. Not only inappropriate structural changes are disruptive to the townscape but also negative spin-offs of "city marketing" such as billboards, video walls, advertising stands and flags on facades, in windows and on streets devalue and abuse the quality of the architecture. The intended signal effect is lost in the overloading of the townscape. Metre-high flags and billboards are to ensure that confusable architectural boxes get the attention which is still bestowed upon the historic church tower.

EXTERNAL view

An external view often creates a formerly unknown perspective and provides knowledge about historic structures and aesthetic connections as an asset for town and village. Major events such as European Capital of Culture Year, awards like UNESCO World Heritage or the UNESCO City of Design enable re-orientation, which in the long term makes a positive contribution to the development of the city. For years, the Internationale Städteforum in Graz has devoted itself to building up international contacts and to the exchange of ideas and experience in the field of urban development in a historical context.

ISG Magazine and Symposium 2012

The ISG's annual programme for 2012 focuses on the process of change in townscapes and villages, it analyses and compares preservation tools and methods of work and offers examples of preservation and of changes in historical towns and villages. Together with Maribor, one of our member cities, which is a European Capital of Culture in 2012, and together with further partners, the opportunity for the architectural realignment of a "Cul-

terhohe Fahnen und Werbetafeln sollen verwechselbaren Architekturboxen jene Beachtung sichern, die dem historischen Kirchturm immer noch zuteil wird.

Der Blick von AUSSEN

Nicht selten schafft der Blick von außen eine bis dahin unbekannte Perspektive und bringt Erkenntnisse über historische Gefüge und ästhetische Zusammenhänge als Gewinn für Stadt und Ort. Großveranstaltungen wie das Jahr der Europäischen Kulturhauptstadt, Auszeichnungen wie das UNESCO World Heritage oder die UNESCO City of Design ermöglichen Neuorientierungen, die langfristig einen positiven Beitrag für die Stadtentwicklung bringen. Das Internationale Städteforum in Graz widmet sich seit Jahren dem Aufbau internationaler Kontakte und dem Gedanken- und Erfahrungsaustausch im Bereich der Stadtentwicklung im historischen Kontext.

ISG-Magazine und Symposium 2012

Das Jahresprogramm 2012 des ISG stellt den Veränderungsprozess der Stadt- und Ortsbilder in den Fokus, analysiert und vergleicht

tural Capital" will be questioned in the first issue of the ISG magazine. Does a major event of this nature leave behind more fertile traces for the city/province apart from those of individual buildings?

In the second issue of the magazine and at the symposium we would like to pursue the question of opportunities to "Continue building the townscape and villages". In which way can new things arise without endangering the authenticity of what already exists? That is an urgent topic in light of the growing cities and sprawling villages on the one hand and shrinking towns and disappearing villages on the other. The incorporation of contemporary architecture in historic cities, towns and villages is a manifest problem of historic European cities. Many of them are set on their "historic image" from a tourist point of view and contemporary architecture upsets this image and is thus side-lined and dressed up historically respectively. In the end, however, historical architecture is also devalued by this. What do townscapes and villages profit from or by what are towns and villages affected? We want to examine these questions in the third and fourth issues of the ISG magazine next year. An altered environment, changing functions as well as the palette of technical opportunities do not only reshape the substance of villages and towns but also their surface. New building materials, new surfaces, different colour spectra characterize townscapes and villages far more than is evident at first sight. Entire districts may be changed by a different colour on a characteristic building or by the way in which the lighting changes the impression – not always in a positive manner. "Tidying up the townscape and villages" will also be a topic for the ISG in 2012. The usual "junk advertising" appears to be expendable in the historic centre in particular and in view of the often low sensitivity of businesses really ought to be restricted. But

Schutzinstrumente und Arbeitsweisen und zeigt Beispiele der Erhaltung und des Wandels historischer Städte und Orte auf. Gemeinsam mit unserer Mitgliedsstadt Maribor, Kulturhauptstadt Europas 2012 und weiteren Partnern, werden im ersten ISG-Magazin Chancen einer architektonischen Neuausrichtung einer "Kulturhauptstadt" hinterfragt. Hinterlässt eine Großveranstaltung dieser Art außer in einzelnen Bauwerken weitere fruchtbare Spuren für die Stadt/das Land?

Im zweiten Magazin sowie beim Symposium wollen wir der Frage nach den Möglichkeiten des "Weiterbaus am Stadt- und Ortsbild" nachgehen. Auf welche Weise kann Neues entstehen, ohne die Authentizität des Vorhandenen zu gefährden – das ist eine Thematik, die sich angesichts der wachsenden Städte und ausufernden Orte einerseits und schrumpfender Städte und verschwindender Orte andererseits als dringliches Thema darstellt. Das Einfügen zeitgenössischer Architektur in die historischen Stadt- und Ortsbilder ist ein manfestes Problem der historischen europäischen Städte. Viele von ihnen sind touristisch auf ihr "historisches Image" festgelegt, zeitgenössische Architektur durchbricht dieses Bild und wird daher an den Rand gedrängt, respektive historisch verbrämt. Letztlich wird dadurch aber auch die historische Architektur entwertet.

Wovon profitiert ein Stadt- und Ortsbild oder wodurch werden Städte und Orte beeinträchtigt? Diesen Fragen wollen wir im dritten und vierten ISG-Magazin des nächsten Jahres nachgehen. Geänderte Lebenswelten, sich wandelnde Funktionen, aber auch die Palette der technische Möglichkeiten formen Orte und Städte nicht nur substanziell, sondern auch an der Oberfläche um. Neue Baumaterialien, neue Oberflächen, geänderte Farbspektren prägen Stadt- und Ortsbilder viel stärker, als auf den ersten Blick ersichtlich. Ganze Stadtviertel können durch die farbliche Neufassung eines prägenden Gebäudes oder durch die Art und Weise der Beleuchtung im Eindruck verändert werden – nicht immer zum Positiven hin.

Das "Aufräumen im Stadt- oder Ortsbild" wird 2012 im ISG ebenfalls ein Thema sein: so scheint der übliche "Werbemüll" gerade im historischen Stadtraum verzichtbar und sollte angesichts der leider oft geringen Sensibilität der Wirtschaftstreibenden wohl eingegrenzt werden. Aber auch Über-Design im öffentlichen Raum kann den Blick auf das Wesentliche verstellen. Welches Gewicht letztlich dem Postulat der „Schönen Stadt“ eingeräumt wird, ob historische Brüche und interessante Unebenheiten als interessante Spuren der Stadtgeschichte erkennbar bleiben, auch das soll den Stoff für die kommenden vier Magazine geben.

excessive design in public spaces can also hide the view of what is essential. The weight which is finally attached to the postulation of a "beautiful city" and whether historic ruptures and interesting unevenness remain recognizable as interesting traces of the history of the city are also to provide the material for the next four magazines.

Monumento SALZBURG

Fachmesse für Denkmalpflege

monumento
salzburg MATERIAL & EMOTION
FACHMESSE FÜR DENKMALPFLEGE



12.-14. Jänner 2012

Do, Fr 10⁰⁰-18⁰⁰, Sa 10⁰⁰-17⁰⁰

www.monumento.at

BDA
BUNDESDENKMALAMT

BAYERISCHES LANDESAMT
FÜR DENKMALPFLEGE



ABTEILUNG DENKMALPFLEGE
RIPARTIZIONE BENI CULTURALI



Salzburger Nachrichten

RESTAURO

Veranstalter:

mesezentrum
salzburg
salzburgarena