

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die überschaubar konzipierten Anlagen den an den Ecken geschlossen umbauten Block als ein typisches Gestaltungselement nicht kannten. Gestaltungsmethoden, die, wie die mittelalterlichen, mit ursprünglicher Klarheit von der einzelnen Hofstätte des bürgerlichen Hauses als niederster Einheit ausgingen, mußte er fremd sein. Denn der konsequente Zusammenbau systematisch entwickelter Hofstättenzeilen konnte nur offene Ecken ergeben (Abb. 8). Geschlossene Blöcke sind aus zweifacher Veranlassung erst später entstanden. Wo Raummangel auftrat und die Ausschrotung des Bodens nicht maßvoll beschränkt werden konnte, bemühte sich die Verbauung der offenen Enden der Hausstellenzeilen und führte zur Unterteilung der Randparzelle¹. Und wo die Forderung nach einer Geschlossenheit der äußeren Räume (Straßen und Plätze) so sehr in den Vordergrund trat, daß man demgegenüber reine Zweckmäßigkeitsgründe vernachlässigte, wurden Lücken in den Hauszeilen vermieden und geschlossene Baublöcke geschaffen. Erst die jüngste Zeit greift zur Vermeidung von Eckbebauungen, welche sich sowohl hinsichtlich der Grundrißdisposition des Eckhauses, als auch hinsichtlich seines Anteiles an unverbautem Hofraum ungünstig auswirken müssen, wieder auf das Prinzip einer konsequenten Reihung gleicher Einzelbaustellen zurück (Zeilenbau).

Außer jenen Flächen, welche der Bebauung gewidmet waren (Bauflächen), wurden meist auch *Freiflächen* planmäßig in die Stadt einbezogen. Sie sind in den Stadtgrundrissen aus dem Beginn des XIX. Jahrhunderts auch dann noch deutlich erkennbar, wenn inzwischen davon einzelne Hausstellen abgeteilt und bebaut worden waren. Überall waren es an der Mauer liegende, durchgehende Flächenstreifen mit einer Tiefe, die annähernd gleich oder etwas kleiner als die übliche Baustellentiefe ist, und einer Längserstreckung, die mit der Mauer gleichlieft.

Die planmäßige Anordnung tritt besonders in den Städten mit Straßenmarkt, wie in Voitsberg und Windisch-Graz, deutlich in Erscheinung. Von den reiferen Anlagen besaßen Bruck, Fürstenfeld, wahrscheinlich auch Radkersburg (im Westen hinter den Baustellen der Langen Gasse) und Friedberg (im Norden) je einen derartigen Freiflächenstreifen. In Knittelfeld, wo schon die beschränkte Siedlungsstelle Freiflächen nicht zuließ, und in Leoben fehlen sie. Die hinteren Begrenzungen der bürgerlichen Hofstätten fallen dort ringsum mit der Stadtmauer unmittelbar zusammen.

Der Marktplatz. Vom durchgehenden Straßenmarkt, dessen Langseiten zwei mit ihm gleichlaufende Hofstättenzeilen begrenzen, wurde bereits gesprochen. Er unterscheidet sich kaum von den durchgehenden Marktstätten offener Orte. Als Abschluß und besondere Betonung der Schmalseiten traten in den Städten die beiden Tore auf. Sie trennten die Marktstätte von der Landstraße und machten den durchgehenden Markt zu einem geschlossenen Längsraum. Die Langseiten laufen entweder annähernd parallel (Voitsberg) oder sie führen gegen die Tore konisch zusammen (Windisch-Graz). Die leichte Krümmung der Platzachse in Voitsberg dürfte nicht unmittelbar als ästhetisches Gestaltungsmotiv zu werten sein. Sie ließe sich mit der gekrümmten Führung des Landstraßenzuges, in welchen der Markt zu liegen kam, allein begründen. In Anbetracht der Länge des Marktes und der niedrigen Umbauung kommt sie aber der räumlichen Wirkung des Platzes jedenfalls sehr zugute.

Späterhin, als der systematische Anbau an Straßen aufgenommen wurde, wandelte sich die Form der Marktfläche vom schmalen gleichlaufenden Flächenstreifen der durchgehenden Märkte zu einem querliegenden, von den Verkehrsführungen tangierten, langen oder quadratähnlichen Rechteck (Knittelfeld, Bruck, Friedberg usw.). Damit waren die wechselseitigen Störungen zwischen Verkehr und Marktbetrieb bestmöglich eingeschränkt, die Unübersichtlichkeit der langen Straßenmärkte überwunden und der Größebemessung ein weiter Spielraum gegeben. Denn ohne jede Abweichung von der charakteristischen Systembildung im ganzen konnte sich die Gestaltung des Marktplatzes allein durch eine entsprechende Breitenbemessung den Bedürfnissen ohneweiters leicht anpassen (man vergleiche den über das Quadrat breiten Marktplatz in Friedberg mit dem langgestreckt rechteckigen Marktplatz in Knittelfeld).

Auch in diesen reifen Stadtanlagen bildete der Marktplatz das beherrschende Element und den Kern der Gesamtanlage. Hier obwalteten denn auch gewöhnlich gewisse Gestaltungsabsichten ausgesprochen

¹ Beispielsweise bei der platzartigen Umbauung der auf die Kirche orientierten Querverbindungen in Windisch-Graz und Rottenmann, an der ehemaligen Mittergasse in Leoben, am Unteren Platz in Judenburg.



Abb. 9. Knittelfeld, der Marktplatz

raumbildender Natur. Sie kamen darin zum Ausdruck, daß die Platzfläche ringsum von Hofstättenzeilen umschlossen wurde, die dahin orientiert und dort verbaut waren (Leoben, Knittelfeld, Fürstenfeld, Friedberg). Einen Ausnahmefall bildet nur Bruck. Dort war der Platz im Osten — das verrät die Indikations-skizze deutlich — ursprünglich nicht von einer dahin orientierten Hofstättenzeile, sondern von den Endigungen der von Ost nach West bis an den Markt geführten Zeilen, also von den Langseiten der Randparzellen begrenzt. Nur an drei Seiten umbaut sind die Plätze von Schladming und Radkersburg.

In den Abmessungen bestehen weitgehende Verschiedenheiten. Ausgesprochen langgestreckt sind die



Abb. 10. Leoben, der Marktplatz

Plätze von Knittelfeld (rd. 35×155 m, Abb. 9), Leoben (rd. 40×200 m, Abb. 10) und Radkersburg (Abb. 29), wo im Osten eine Einengung besteht. Der Quadratform nähern sich die Plätze von Friedberg (rd. 54×64 m, Abb. 27), Fürstenfeld (rd. 88×100 m, Abb. 23) und Bruck (rd. 95×150 m, Abb. 25).

Die Tatsache, daß auch sehr kleine Städte (z. B. Friedberg) oder Stadtteile (Murau: Rindermarkt), die nach der Anzahl der Hofstätten ohneweiters wie andere mit durchgehendem Straßenmarkt hätten angelegt werden können, einen querliegenden Marktplatz erhielten und jene Hofstätten, welche daran nicht Platz fanden, an abseitige Straßen zu liegen kamen, bezeugt deutlich, daß die beiden Typen späterhin nicht mehr mit den Ausmaßen der Gründung wechselten, sondern daß sich mit der Aufnahme des Anbaues an Straßen eine grundlegende Wandlung in der Einstellung zu den Problemen der Gestaltung vollzogen hatte und demzufolge weiterhin diesem höherorganisierten System der Hofstättenanordnung der Vorzug gegeben wurde.

Da sich die Führung der *Straßen* aus der tunlichst rechtwinkligen Begrenzung der Bauflächen zwangsläufig ergab, kennzeichnet ein Netz einander rechtwinklig kreuzender, gerader Straßen das typische Grundrißbild der frei entfalteten Stadtanlagen. Es lag ja nahe, daß jene Zeit, welche die Achsen der Kreuzgänge und die Joche der Dome streng regulär ausmittelte, sich die Vorteile eines wohlorganisierten, regulären Zusammenbaues auch beim Bau der Städte zunutze machte. Sofern gekrümmte Straßen angelegt wurden, handelt es sich entweder um Entwicklungsgeschichtlich unreife Systeme (Radkersburg und Knittelfeld: Meridiansystem) oder um eine Anpassung an örtliche Gegebenheiten (Fürstenfeld).

A. E. Brinckmann schreibt: „Das Verlangen nach Klarheit ordnet auch den Stadtplan. Das Prinzip der gotischen Stadtbaumeister ist das der Regelmäßigkeit, nicht der Unregelmäßigkeit. . . Die Unregelmäßigkeit wird nicht gesucht. Etwas anderes ist es, wie man sich im Einzelfall mit ihr abfindet. Die Regelmäßigkeit aber ist kein starrer Tod. Der Unterschied zu amerikanischen Städten liegt formal darin, daß nicht ein und dasselbe Planbild den verschiedensten Bodenformationen aufgeprägt wird, sondern sich ihnen anpaßt!.“

Dringender als in offenen Märkten bestand in jenen Städten, deren Grundrißbildung durch den anschließlichen Anbau an den Markt charakterisiert ist, der Bedarf an *Quergassen*. Sie führen zwischen den Baustellen durch, um die dahinterliegenden Teile der Stadt, besonders dort befindliche Freiflächen, zugänglich zu machen (Abb. 12, Fig. 1).

Im Anschluß daran wurden in diesen Städten mit durchgehendem Straßenmarkt immer *Wirtschaftsgassen* angelegt, welche den hinteren Grenzen der Hofstätten entlangliefen. Sie ermöglichten, den Wirtschaftsverkehr vom Markte fernzuhalten, denn sie machten jede Hofstätte von der Hinterseite, die Wirtschaftszwecken diene, zugänglich. Sie ergaben aber auch die nicht zu unterschätzende Möglichkeit, im Erdgeschoß des Wohnhauses die Durchfahrt zum Wirtschaftshof zu erübrigen und die darauf entfallende Bodenfläche anderen Zwecken dienstbar zu machen.

Mit dem Markte standen diese Wirtschaftsgassen zunächst durch je ein Paar Quergassen in Verbindung, welche von diesem knapp innerhalb der Tore abzweigten. Je nach der Länge des Marktes wurden dazwischen noch ein oder zwei Paare weiterer Quergassen eingeschaltet. Ihre Anordnung erfolgte durchaus planmäßig. In Windisch-Graz geht je ein Paar Quergassen von der Mitte des Marktes nach beiden Seiten aus. Im nördlichen Teile Voitsbergs liegen sie in einem gleichen Abstand von je zwölf ursprünglichen Hofstättenbreiten. Ähnlich regelmäßig ist ihre Anordnung in Neumarkt.

In jenen Städten, deren Grundrißbildung auch den Anbau an Straßen abseits vom Markte vorsah, entstanden Quergassen und Wirtschaftsgassen zu denselben Zwecken, wie in den eben besprochenen Städten mit durchgehendem Straßenmarkt (Abb. 12, Fig. 2–4). Einzelne Quergassen dienten dort überdies der Verbindung bebauter Straßen untereinander. Nicht alle Quergassen, welche die Pläne aus dem Beginne des XIX. Jahrhunderts ausweisen, gehen aber so, wie es etwa von jenen der nördlichen Stadthälfte Voitsbergs angenommen werden kann, auf die ursprüngliche Anlage zurück. Einzelne entstanden bei Bedarf erst später (die Anzengrubergasse in Bruck²⁾), beispielsweise durch eine Verbreiterung von „Reichen“. Mehrfach, besonders an Plätzen, wurden die Eingänge überbaut. Wirtschaftsgassen treten in diesen reifen Städten nur in Verbindung mit Freiflächenstreifen auf (Bruck, Fürstenfeld, Radkersburg). Wo,

¹ A. E. Brinckmann, Stadtbaukunst, S. 31.

² Wagner, Bruck, S. 56.

wie in Leoben und Knittelfeld, hinter den äußeren Hofstättenzeilen keine Freiflächen eingeschaltet wurden, fehlen sie¹.

Da die Wirtschaftsgassen zwischen Freiflächenstreifen und Hofstättenrückseiten verliefen, waren sie, wie die Quergassen, zunächst überhaupt nicht selbständig bebaut. Erst spätere Baustellenabtrennungen in den Freiflächen und an den Rückseiten vorbestandener Hofstätten führten in der Folgezeit vielfach zu einer teilweisen, selbständigen Bebauung (Radkersburg, Voitsberg, Friedberg).

In allen Städten, deren Grundrißbildung sich des Anbaues an Straßen bediente, in welchen also alle jene Hofstätten, die nicht an den Marktplatz zu liegen kamen, durch Straßen zugänglich gemacht wurden, konnten sich zweierlei Anordnungen ergeben: entweder wurden die einzelnen Hofstättenzeilen mit den ihnen zugehörigen Straßen gleichgerichtet aneinandergereiht, so daß jede dieser Straßen den unvermittelten Zugang zu den Häusern der einen und zu den Gärten der nächsten Zeile vermittelte (Wohn=Wirtschafts=straßen, Abb. 8, Fig. 1), oder es wurden immer wieder je zwei Hofstättenzeilen so gegeneinander gestellt, daß eine gemeinsame Straße den Zugang zu den verbauten Langseiten zweier Zeilen vermittelte. Es war üblich, hiebei auf die Zugänglichmachung der Wirtschaftsseite zu verzichteten, so daß bei fortgesetzter An=einanderreihung die Hofstättenrückseiten je zweier Zeilen zusammenfielen (Abb. 8, Fig. 2). Dement=sprechend betrug der Abstand der Straßen im Grundrißbild der Stadt im ersten Fall das Maß einer Bau=stellentiefe, im zweiten Fall das Doppelte.

Wenn diese Straßen nur der Zugänglichmachung anliegender Hausstellen dienten, können sie als *Wohnstraßen* gelten. Einzelne von ihnen vermittelten überdies die Verbindung des Marktplatzes mit den Toren der Stadt. Sie gelangten dadurch zu erhöhter Verkehrsbedeutung und in den Rang von *Hauptstraßen*.

Die Situierung an Hauptstraßen bot den gewerbetreibenden Ansiedlern gewisse geschäftliche Vorteile, die denn auch im Rahmen der städtebaulichen Dispositionen zu einer unterschiedlichen Wertung führten. Im Winkel zweier Verkehrsflächen (Platz oder Straße) stand ja die Wahl offen, die Hofstätten nach der einen oder nach der anderen Verkehrsfläche zu orientieren und damit an der einen oder an der anderen zu bauen (Abb. 8, Fig. 3 – 5). Allgemein kam man dem Grundsatz nach, die Hofstätten nach der Verkehrsfläche höherer Ordnung zu orientieren, so daß die Bebauung dort ohne Unterbrechung durch freiliegende Hofstättenlangseiten durchlief. Hiebei folgten die Verkehrsflächen einander in dieser Rangfolge: Marktplatz, Hauptstraßen, Wohnstraßen. Raummangel und intensive Bodenausschrotungen führten, wie bereits ange=deutet, im Laufe der Zeit freilich fast überall dazu, daß die an der untergeordneten Verkehrsfläche zunächst offengelegenen Hofstättenlangseiten verbaut wurden und geschlossen umbaute Ecken entstanden (Rotten=mann und Windisch=Graz am Zugang zur Kirche, Leoben u. a.).

Wohl entspricht dem natürlichen Streben nach Einheitlichkeit und Klarheit der Form die Einhaltung einer durchgehenden Bauflucht, doch brachten die mannigfaltigen Wandlungen, welchen die Bebauung der einzelnen Hofstätten schon vom Mittelalter an ausgesetzt war, vor allem der Wiederaufbau nach Bränden, im Laufe der Zeit gewisse Unregelmäßigkeiten, wie Vor= und Rücksprünge in den Baufluchten, mit sich. Das Geäder der Straßen blieb erhalten, aber in den Bauflächen gingen ständige, stoffwechselartige Ver=änderungen vor sich, die auch Veränderungen in der Erscheinung des Straßenraumes mit sich brachten und durch die formalen Ausdrucksmittel der Entstehungszeit gekennzeichnet sind. Aus den baupolizeilichen Maßnahmen gegen das Vorbauen in die Verkehrsflächen geht hervor, daß der Einzelne mitunter seinem persönlichen Interesse an Bodengewinn nachzukommen suchte, daß dem aber die Interessen der Allgemeinheit entgegengestellt wurden². Vorbauten über Arkaden (Lauben) wurden sowohl an Straßen als auch an Plätzen aufgeführt, und zwar vornehmlich an jenen Eckbaustellen, an welchen unter besonderen räumlichen Beschränkungen die ehemals offene Langseite einer Randparzelle verbaut wurde. Dieser Veran=lassung danken wohl beispielsweise die bekannten spätgotischen Lauben am Kornmesserhaus in Bruck ihre Entstehung³. In Radkersburg und Knittelfeld (Abb. 9) traten Lauben inmitten der Platzfronten auf, nirgends aber wurden sie einheitlich und planmäßig als städtebauliches Gestaltungsmotiv angewendet

¹ Die Kirchgasse in Leoben kann wohl nicht als eine von vornherein planmäßig angelegte typische Wirtschaftsgasse gelten.

² Pettauer Stadtrecht vom Jahre 1376, Absatz 65: „Er (der Stadtrichter) schol nicht gestatten, daz iemander der stat grunt mit pau invach und sich der aigen.“

³ Vgl. Abbildung 24, Seite 44.

wie in einzelnen deutschen und böhmischen Städten¹ und einigen südfranzösischen Anlagen aus dem XIII. Jahrhundert².

Planmäßig angelegte, gleichmäßige oder konische Straßenverbreiterungen waren durch besonderen Bedarf an Verkehrsraum bedingt. So wurden vielfach die Hauptstraßen, um an Markttagen als Wagenabstellplätze dienen zu können, in entsprechender Ausdehnung breiter als andere Straßen gehalten: z. B. in Leoben die Krottendorfergasse zwischen Murtor und Marktplatz und die Langgasse an der Verbindung zwischen Jakobstor und Platz, in Bruck die Bismarckstraße im Anschluß an das Leobener Tor.

Die Breitenbemessung der Gassen und Straßen führte entwicklungsgeschichtlich von Abmessungen, welche ursprünglich individuell aus dem jeweiligen Zweck entwickelt worden waren, allmählich zu einer schematischen Anwendung gleicher Maße. Dies äußerte sich vor allem darin, daß Quergassen und Wirtschaftsgassen breiter als früher und annähernd gleich breit wie die Wohnstraßen ausgeführt wurden³.

Die Befestigung. Für Stadtanlagen, welchen, wie den hier zu behandelnden, bei typischer Formbildung ein planmäßiger Zusammenbau rechtwinkliger Gestaltungselemente zugrunde lag, mußte sich auf unbeschränkter Siedlungsstelle und bei freier Entfaltungsmöglichkeit die Umrisslinie zwangsläufig als ein Rechteck ergeben. Die zwangsläufige Anwendung des Rechtecks war jedoch nicht von vornherein selbstverständlich. Denn die zweckmäßigste Form der Verteidigungslinie war ursprünglich der Kreis. In Anbetracht der zunächst gepflogenen gleichmäßigen Verteidigung des Gesamtumfanges bot er wegen des relativ geringen Umfangs die günstigsten Verteidigungsmöglichkeiten. Die Rundform der Ummauerung mußte aber zu Konflikten mit dem regulären Zusammenbau der Hofstätten führen, denn in den Randblöcken schloß sie eine rechtwinkelige Bemessung derselben aus. Soldin in der Mark Brandenburg, als ein Beispiel von vielen, zeigt, daß man diese Nachteile in durchaus regulär entfalteten Anlagen mitunter in Kauf nahm (Abb. 11).

Die weitere Entwicklung des städtischen Wehrbaues wurde, wenn sich dies anfangs auch nur an Einzelheiten kundtat, von den Erfordernissen der Bekämpfung aus der Flanke beherrscht, die später in den neuzeitlichen Befestigungssystemen ihren reifsten Ausdruck fanden. Gestaltungstechnisch äußerte sich dies darin, daß man die konvexe Umrisslinie in eine Anzahl konkaver Teilstücke zerlegte. Türme, später Basteien und Ravelins wurden aus der durchgehenden Mauerlinie vorgezogen, um den Kampf aus der Flanke zu ermöglichen.

Der Befestigungskranz von Soldin mit seinen zahlreichen Vorbauten, die sich an den stark gekrümmten Stellen dicht drängen, verrät, wie schwierig es war, den gerundeten Umriss in konkave Verteidigungsabschnitte zu zerlegen. Demgegenüber mußte das Polygon mit einer aus der Schußweite abgeleiteten Seitenlänge ungleich günstigere Möglichkeiten bieten. So wie der Kreis wirkten in den Randblöcken allerdings aber auch alle Vielecke störend auf die Bauflächenbemessung⁴.

In den gegründeten Städten Steiermarks kam es zu solchen Störungen nicht. Den Interessen des inneren Zusammenbaues wurde hier durchwegs der Vorrang eingeräumt und trotz des größeren Stadtumfanges diente das Rechteck, welches sich zwangsläufig aus diesem Zusammenbau ergab, als Grundlinie des Stadtmauerzuges. Dies lag wohl schon deshalb nahe, weil in Anbetracht der bescheidenen Ausmaße dieser Anlagen die Nachteile einer polygonalen oder gar gerundeten Umrisslinie viel stärker fühlbar geworden wären als bei Großanlagen, in welchen doch die Mehrzahl der Bauflächen von der Umrisslinie nicht angeschnitten wurden (Abb. 11).

Der rechteckige Umriss trat besonders auf allen jenen Siedlungsstellen, die keine Zugeständnisse an die Örtlichkeit erforderten, deutlich in Erscheinung. Mehrfach wurde der reguläre Verlauf durch die Einbeziehung der Burg gestört (z. B. in Voitsberg, Neumarkt, Friedberg und Bruck). In anderen Städten waren gewisse Höhenunterschiede innerhalb der Siedlungsstelle, die man natürlich wehrtechnisch auszunützen bestrebt war, die Veranlassung zu einem mehr oder minder starken Abgehen von der Recht-

¹ Z. B. Budweis (Plan bei Hoenig, Deutscher Städtebau in Böhmen, S. 71).

² Z. B. Monpazier (Plan bei Gantner, Grundformen, S. 82).

³ Näheres bei der folgenden Besprechung des Quadratblocksystems.

⁴ Zahlreiche nachmittelalterliche Stadtpläne, deren Befestigungssysteme sich auf dem Polygon aufbauen, bringen dies deutlich zum Ausdruck (Beispiele bei Gantner, Grundformen, sowie bei Heiligenthal, Deutscher Städtebau u. a.).