

Abb. 30. Breslau, Mittelalterliche Großanlage im Quadratblocksystem
(nach Meurer, *Der mittelalterliche Stadtgrundriß im nördlichen Deutschland*)

Die Städte im Quadratblocksystem

Für nicht sehr ausgedehnte Anlagen entsprach im großen und ganzen das Parallelsystem mit querliegendem, zwischen den äußersten Hofstättenzeilen durchgehendem Marktplatz (Abb. 12, Fig. 4). Da im Alpenland die Voraussetzungen zu größeren Anlagen fehlten, wären hier neue Anforderungen an die Systembildung vielleicht nicht mehr in einem solchen Maß aufgetreten, daß sie selbst bedeutende neue Gestaltungsprobleme bringen und eine Fortentwicklung einleiten hätten können.

Im XIII. Jahrhundert waren aber innerhalb der ostdeutschen Kolonisation bereits territorial so weitgespannte gleichartige Einflüsse vorhanden, wie beispielsweise das Interesse Przemysl Ottokars von Böhmen für das Städtewesen in Österreich, daß sich neue Ergebnisse anderweitiger Entwicklungsgänge vereinzelt auch auf jüngere Gründungen hierzulande auswirkten.

Für jene umfangreichen Großanlagen, die in den nordostdeutschen Kolonisationsgebieten anzulegen waren, mußte auch das Langzeilensystem mit querliegendem Marktplatz unzuweckmäßig werden. Denn mit den Straßenmarktanlagen hatte es den Mangel gemeinsam, daß sich bei zunehmender Ausbreitung nach der einen betonten Grundrißkoordinate eine ungünstig entwickelte Umrisslinie und überdies eine allzu ungleichartige Lage der einzelnen Hofstätten zum Kern der ganzen Anlage, zum Markt, ergab. Dem Versuch, in der Richtung der anderen Koordinate des Grundrisses, also außerhalb der den Markt tangierenden Hofstättenzeilen, weitere Baustellen anzureihen, mußte der Mangel einer ungeeigneten Verbindung mit dem Marke anhaften, denn dieser Verbindung standen nur die nebensächlich behandelten Quergassen zur Verfügung. Ihnen und damit grundsätzlich der zweiten, bisher untergeordneten Koordinate des Grundrisses mußte im weiteren eine erhöhte, am besten die gleiche Bedeutung wie den Längsstraßen und ihrer Richtung zukommen.

In konsequenter Erfüllung dieser Erkenntnis kreuzten einander in den reifen Großanlagen schließlich zwei nach beiden Koordinaten des Grundrisses gleichwertig entwickelte Parallelsysteme. Die Gleichwertigkeit beider Koordinaten hatte zur Folge, daß die Straßen beider Richtungen herangezogen wurden, um daran zu bauen, sowie gleiche Straßenbreiten und nach beiden Richtungen gleiche Straßendichte, also quadratische Bauflächen, auftraten (Quadratblocksystem). In den zentralsymmetrischen Mittelpunkt der ganzen Anlage kam der gleichfalls quadratische Marktplatz zu liegen (siehe z. B. Breslau: Abb. 30).

Nach mannigfaltigen Zwischenlösungen, bei welchen unter den beiden Koordinaten des Grundrisses

die Richtung einer von ihnen irgendwie immer noch vorherrscht¹, war damit in der Entwicklungsgeschichte des mittelalterlichen Städtebaues das Endresultat, die sogenannte *ostdeutsche Zentralanlage*, entstanden. Sie ist besonders häufig im östlichen Pommern, in der Neumark und in Polen, aber auch in Schlesien, Böhmen und schließlich vereinzelt in Österreich vertreten². Im idealen Typus dieser Anlagen waren alle Möglichkeiten erschöpft, welche der sich nach zwei einander rechtwinklig kreuzenden Koordinaten entfaltenden Gestaltung gegeben waren. Das Formproblem der mittelalterlichen Stadt war gelöst, im lebendigen Ausgleich zwischen den Erfordernissen und deren zeitgemäßer Erfüllung „die einfachste Form“ gefunden.

Die Bauflächenbemessung war weitgehend schematisiert. Sie erschöpfte sich in der gleichmäßigen Anwendung des Quadrates. Die frei entwickelte Hofstättenzeile hörte auf, das maßgebende Element der Bauflächengestaltung zu sein. Die einzeilige Reihung wurde bei Großanlagen wohl wegen des bedeutenden Aufwandes an Verkehrsflächen im allgemeinen vermieden. Die Konzeption der Stadtanlagen erschöpfte sich nahezu vollkommen im Zusammenbau quadratischer Blockflächen, deren Seitenlänge annähernd konstant war und zwei Baustellentiefen entsprach. Innerhalb ihrer Grenzlinien wurden diese Quadratblockflächen zu Einzelbaustellen abgeteilt, wobei man im allgemeinen auch weiterhin die Verkehrsflächen höherer Ordnung bevorzugte und jedenfalls ursprünglich unverbaute Hofstättenlangseiten an die Verkehrsflächen niederer Ordnung zu liegen kamen (siehe Leoben: Abb. 31 und 33). Wo der Anbau an die Mauer gepflogen wurde, trat in den Randteilen auch weiterhin die durchgehende Hofstättenzeile auf.

Wie schon in den reiferen Anlagen im Langzeilensystem wurde auch in den Städten im Quadratblocksystem der Anschluß an die Landstraßen, der ja allseits leicht möglich war, dem frei entwickelten Netz der Stadtstraßen vollends untergeordnet und die Torstellen an entsprechende, vorgegebene Straßendigungen des Inneren angeschlossen. Dies führte wiederholt zu einer Abwinkelung der Hauptstraßenführungen (Schladming, Leoben), die dergestalt wohl den Anforderungen der vergangenen Jahrhunderte genügten, an denen aber der durchgehende Überlandverkehr nun schwere Hemmungen erleidet.

Daß auch die Anlagen im Quadratblocksystem gewöhnlich der Idealform nicht vollends entsprachen, sondern eine Fülle örtlicher und persönlicher Einflüsse Unregelmäßigkeiten verursachten, liegt in der Natur der mittelalterlichen Gestaltungsmethoden, die bei einem so bedeutend erweiterten Gestaltungsprogramm besonders häufig ihre Geneigtheit offenbarten, formbildenden äußeren Einflüssen organisch Rechnung zu tragen.

In Steiermark ist es, wie erwähnt, zu einer Gründung mittelalterlicher Großanlagen überhaupt nicht gekommen. Trotzdem zeigen Leoben und Schladming, wenn auch in sehr kleinem Maßstab, so doch unverkennbar, den Einfluß jener reifen Systembildung, die sich an den Großanlagen des norddeutschen

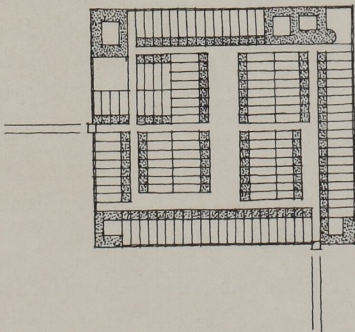


Abb. 31. Schema der Systembildung: Quadratblocksystem
(Schema der Stadt Leoben)

Ostens vervollkommnete. Ihre typischen äußeren Merkmale kommen auch hier im Zusammenbau gleich großer, quadratischer oder quadratähnlicher Blöcke an einem sich rechtwinklig kreuzenden Netz gerader Straßen zum Ausdruck. Die zentralsymmetrische Anordnung eines quadratischen Marktplatzes mußte in Anbetracht der bescheidenen Größenverhältnisse besonders wegen des hier auch weiterhin gepflogenen Anbaues an den rechtwinkligen Mauerzug unterbleiben. Denn die Mindestgröße einer Anlage dieser Art müßte acht den zentralen Marktplatz umschließende Quadratblöcke umfassen, die zusammen mit den vier Randzeilen an der Mauer rund 250

¹ Vgl. u. a. die zahlreichen Beispiele bei Siedler, Märkischer Städtebau, Meurer, Der mittelalterliche Stadtgrundriß, und Hoenig, Deutscher Städtebau in Böhmen.

² Auf die beiden niederösterreichischen Städte Bruck a. d. Leitha (Flugbilder in Brunner, Weisungen der Vogelschau, S. 88, 89, 110) und Wiener-Neustadt (Vogelschau ebendort, S. 110) sei in diesem Zusammenhang besonders hingewiesen.



Abb. 32. Schladming 1824¹

bis 300 Baustellen Raum bieten würden². Diese Zahlen übersteigen aber die Größenverhältnisse der Städte in Steiermark bei weitem.

Unter diesem Gesichtswinkel ist beispielsweise der so reife, doch vom Typus der Großanlagen auffällig absteckende Grundriß von Leoben zu beurteilen. Unter der Voraussetzung des Anbaues an die Mauer stellt sein Schema einen an Einfachheit und Klarheit nicht mehr zu überbietenden Typus einer Kleinstadt mit rund 130 Hofstätten dar (Abb. 31).

SCHLADMING (Abb. 32) wurde noch im Jahre 1288 ausdrücklich „villa“ (Dorf) genannt³. Als solches gehörte es zu den umfangreichen Ennstaler Besitzungen des Erzbistums Salzburg. Der im Schladminger Tal schon frühzeitig betriebene Bergbau auf Silber und Zink war die Veranlassung zur weiteren Begünstigung des Ortes. Nachdem das Dorf im Jahre 1288 an den Landesfürsten gekommen war⁴, erhielt es 1304 besondere Freiheiten, die im wesentlichen die selbständige Vermögens- und Rechtsverwaltung beinhalteten⁵, und im Jahre 1322 hat Friedrich der Schöne, „umb daß sie mit Ihrer Majestät Hilf die Statt bauen sollten, allergenädigst Stattrecht verliehen“⁶.

Während der Bauernkriege des XVI. Jahrhunderts (1525) wurde die Stadt gleich Weinsberg in Württemberg niedergebrannt und ihre Wehrbauten wurden geschleift. Beim Wiederaufbau ist jedenfalls vom Schema der alten Anlage nicht abgegangen worden, spricht doch die 1526 ergangene Bewilligung

¹ Hinsichtlich der südlichen Bauflucht am Platz nach einem neueren Stadtplan berichtigt.

² Bei einer Baustellentiefe von rund 50 Metern (Leoben: 45 bis 50 Meter) ergibt sich eine Blockseitenlänge von rund 100 Metern und unter Zugrundelegung einer Baustellenbreite von 10 Metern 20 Baustellen je Block, also für die acht Blöcke, von denen vier die Platzfronten bilden und vier überdeckt liegen, 160 Baustellen, wozu noch je rund mindestens 30 Baustellen in jeder der vier (drei Blocklängen, also rund 300 Meter messenden) Randzeilen kommen, also zusammen rund $160 + 120 = 280$ Baustellen.

³ Hutter, Geschichte Schladmings, S. 77.

⁴ Ebendort.

⁵ Ebendort, S. 97 u. f.

⁶ „Gründlicher und ausführlicher Bericht, wie es um Schladming von altersher ein G'stalt gehabt.“ Erster und anderer Artikel. Schladminger Rechts- und Privilegienbuch 1526—1620. Heft 1. Im St. L. A.

desselben ausdrücklich davon, daß den einzelnen am Aufruhr nicht beteiligten Bürgern „auf ihre Hofstatt wiederum zu bauen und Wohnung zu machen vergunt sei“¹.

Von dem ehemaligen Dorf Schladming verrät die klar konzipierte städtische Anlage nichts. Sie scheint vielmehr das Ergebnis einer Umsiedlung zu sein, denn für das Gelände vor dem östlichen Ortseingang tritt späterhin die Bezeichnung „Alter Markt“ auf². Die Stammsiedlung ist demnach vollends verfallen.

Die Neupflanzung erfolgte auf einem Mündungskegel, den der aus dem Schladminger Untertal tretende Talbach (ehemals Schladmingbach) gegen die Enns vorgeschoben hatte. Gegen Norden und Nordosten fällt diese Kegelfläche sanft ab, während sie im Westen gegen das heutige Bett des Talbaches eine verhältnismäßig steile Stufe bildet, die sich erst gegen Norden allmählich verflacht. Im Westen schmiegt sich die Stadt dieser Steilstufe an, im Süden begrenzte der aufsteigende Steilhang die Entfaltung.

Die Anlage weist nicht alle Merkmale eines typischen Quadratblocksystems auf. Sie besitzt nicht einen beiderseits von Straßen tangierten Marktplatz, sondern einen einseitigen Straßenmarkt, den im Osten das Grazer Tor abschloß. Die ehemaligen, mit dem Markte gleichlaufenden Freiflächenstreifen im Norden und im Süden samt den daran liegenden Wirtschaftsgassen und die östlichen Quergassen, welche knapp innerhalb des Tores abzweigen, verraten weitere Anklänge an das Langzeilensystem mit Straßenmarkt.

Trotzdem kann man erkennen, daß die späte Entstehungszeit nicht ohne Einfluß auf die Konzeption der Anlage geblieben ist. Es treten Gestaltungsmerkmale auf, die nur mit der Geläufigkeit jener reifen Gestaltungsprinzipien erklärt werden können, die das Quadratblocksystem kennzeichnen. Die Anlage ist im Sinne ihrer Entstehungszeit aus einzelnen annähernd quadratischen Blockflächen zusammengebaut, von welchen je zwei die Langseiten des Marktes einnehmen und zwei weitere außerhalb desselben an einer Wohnwirtschaftsstraße liegen. Den bescheidenen Verhältnissen entsprechend, sind sie nur einzeilig und infolgedessen sehr klein. In den Randparzellen dieser Blöcke und an den Parzellenrückseiten erfolgten jedenfalls erst im Laufe der Zeit zahlreiche Unterteilungen.

Nur die östliche Schmalseite des Marktes war durch ein Tor abgeschlossen. An der Westseite tangiert den Markt die Poststraße, jener Hauptstraßenzug, der vom südlichen Stadttor zum Salzburger Tor führte, das an der Endigung der nördlichen Randstraße liegt. Dort konnte jene Geländestufe, an welche sich die Westseite der Stadt legt, am leichtesten überwunden werden.

Auf dem westlichen und nordwestlichen Vorgelände, zwischen Stadt und Talbach, entwickelte sich vollends irregulär die Vorstadt. Im deutlichen Gegensatz zum regulären Grundrißbild der Stadt prägt sich der planlose Entwicklungsgang hier besonders stark aus.

LEOBEN (Abb. 10, 33 und 34). Nach der Chronik des Anonymus Leobensis geht Leoben auf eine Umsiedlung und auf das Jahr 1268 zurück³. Die Bedeutung der Stadt ist mit der Eisengewinnung am steirischen Erzberg eng verknüpft. Inmitten des Gebirges zwischen Mur und Enns erfolgte der Abbau des Erzes und seine hüttenmännische Verarbeitung und dort, wo die aus den Bergen tretenden Seitentäler Anschluß an durchgehende Handelsstraßen gewannen, entstanden die Eisenstädte Leoben und Steyr in Oberösterreich, die eine im Süden, die andere im Norden. Zu Ende des X. Jahrhunderts (982) wurde Leoben schon erwähnt⁴. In der zweiten Hälfte des XII. Jahrhunderts (1173) ist bereits jener Markttort⁵ bezeugt, den Ulrich von Liechtenstein im „Frauendienst“ besang⁶. Es bestanden dort die Kirchen St. Jakob in Leoben und Maria am Waasen⁷.

¹ Hutter, Geschichte Schladmings, S. 179.

² Ebendort, S. 100.

³ Anonymi Leobensis Chronicon. Nach dem Original herausgegeben von J. v. Zahn.

⁴ Urkunde Nr. 24 des St. L. A.

⁵ Urkunde Nr. 196 des St. L. A.

⁶ „Ze Leoben reit ich al zehant, / dâ ich wol zweinzic ritter vant

In min herberge reit ich duo: / dâ was ich biz des morgens fruo, / des morgens, dō diu sunne uf gie, / in den gassen dort und hie,
ich sach die ritter zogen schön / hört ich holerfloyten dōn / uf daz velt gezimirt gar: / ir wäpenkleit was lieht gevar.

⁷ Urkunden Nr. 260a und Nr. 261a (1188), bzw. Urkunde Nr. 277a (c. 1192) des St. L. A.

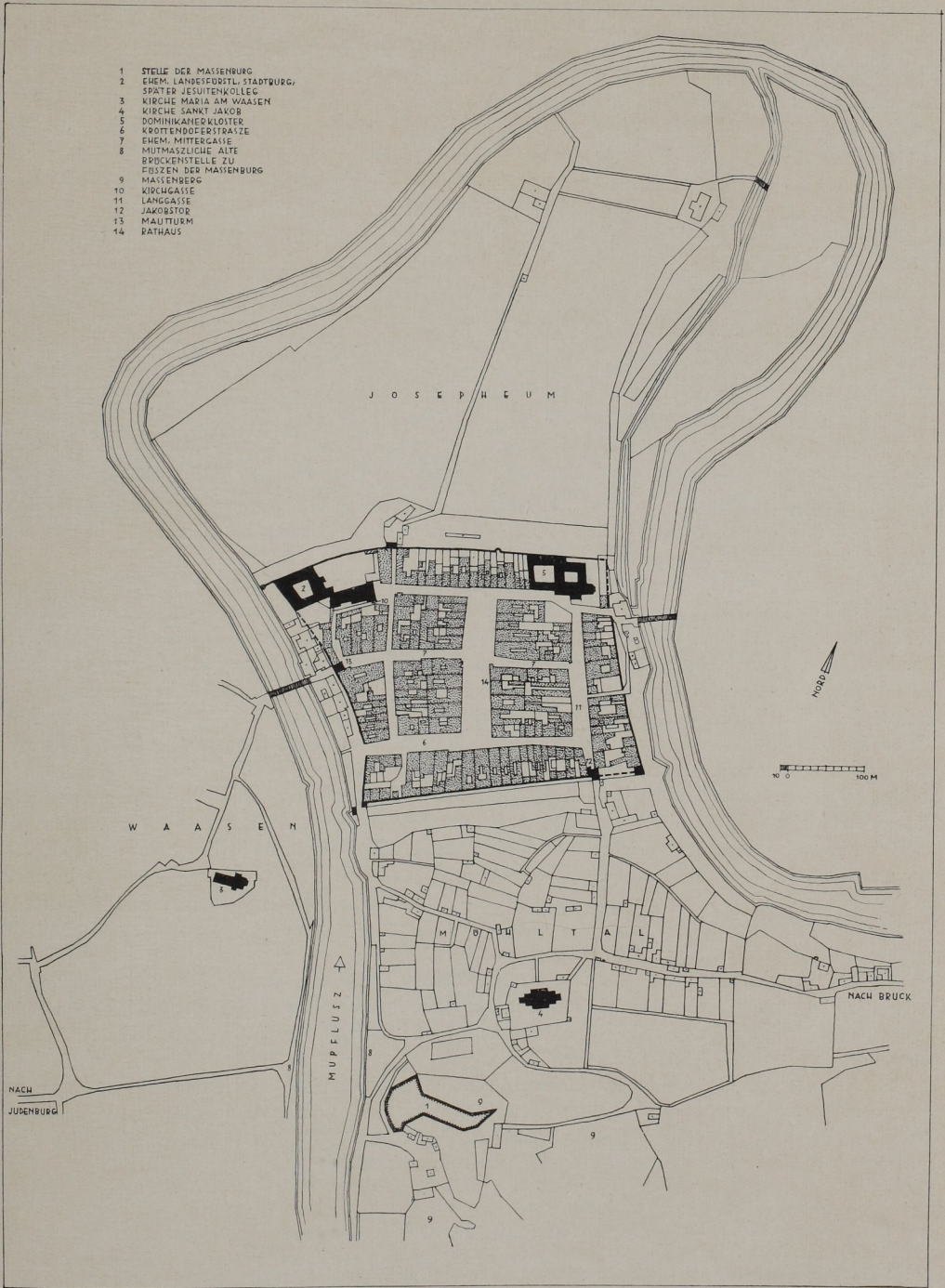


Abb. 33. Leoben 1824 mit dem Vorort Mühltal

Die Flurteilung auf dem Boden der Stammsiedlung, des südlich anschließenden Vorortes Mühlthal, weist deutlich auf ihre außergewöhnliche Entstehungsgeschichte hin (Abb. 33). Nach Reich ist fast jedem alten Bürgerhaus der Stadt Leoben eine der dort befindlichen kleinen Gartenparzellen zugeeignet¹, die zwar nicht nach einem wohlorganisierten Gesamtplan, doch keineswegs willkürlich abgeteilt erscheinen. Entweder geht diese Grundstückteilung im großen und ganzen unvermittelt auf den alten Ort zurück oder es erfolgte nach der vollzogenen Umsiedlung eine Kommissierung der alten Baustellen und eine Neuabteilung zu Gartenparzellen. Im übrigen blieben von der Stammsiedlung bis auf die Gegenwart nur die beiden immerhin weitgehend umgebauten Gotteshäuser erhalten. Selbst der ehemalige, durchgehende Landstraßenzug ist in jenem Teil aufgelassen, der im unmittelbaren Anschluß an die Massenburg den Kern des alten Ortes gebildet haben mag. Mit der Ansiedlung wurde auch die Verkehrsführung umgelegt und dieses Teilstück vollends ausgeschaltet.

Von den Nachteilen der alten Siedlungsstelle erwähnt der Chronist nur, daß der Ort nicht befestigt werden konnte. Er schreibt: Anno domini MCCLXVIII Leuben ciuitas Stirie transplantata est uersus aquilonem propter montem qui uersus meridiem eandem tangebatur ciuitatem ex quo muniri non poterat², und zwar soll vor allem die Ausdehnung des Ortes auf die beiden Ufer der Mur die Ummauerung erschwert haben³. Es mögen aber wohl auch anderweitige, im baulichen Gefüge gelegene Mängel des alten Suburbiums mit Veranlassung zur Schaffung einer allen Bedürfnissen entsprechenden Neugründung gewesen sein.

Man wähle die engste Stelle der Halbinsel, welche sich knapp nördlich der Stammsiedlung in eine Schleife des Murlaufes vorschiebt. Zwei, im weiteren Sinn drei Seiten der Stadt, waren hier durch den Fluß geschützt. Die Massenburg blieb außerhalb der städtischen Befestigung, ebenso die beiden alten Kirchen.

Die annähernd gleichseitige Umrißlinie, die quadratähnlichen, von Haupt- und Wohnstraßen umschlossenen Bauflächen, die ausgeglichenen Straßenbreiten⁴ und der nach den zwei Hauptachsen des Stadtgrundrisses symmetrische Marktplatz kennzeichnen den Zusammenhang mit den Zentralanlagen. Die Quadratform des Marktplatzes schloß sich infolge der geringen Ausdehnung der Anlage erwähnenswertenmaßen von vornherein aus. Er geht querliegend von der nördlichen bis zur südlichen Randzeile durch und wird an den beiden Langseiten von je zwei Baublockflächen begrenzt (Abb. 10). In der Mitte kreuzt ihn ein Straßenzug (ehemals Obere und Untere Mittergasse genannt), welcher die zweite geometrische Achse des Schemas bildet (vgl. Abb. 31). Die vier inneren Blöcke und die um sie ziehenden Straßen werden von vier Randzeilen umschlossen, deren hinterer Begrenzung die Ummauerung folgt. Die nordwestliche Ecke mit der ehemaligen landesfürstlichen Burg ist dem Verlauf des Murflusses entsprechend so weit vorgeschoben, daß sie durch einen sackartigen Gassenzug (Kirchgasse) aufgeschlossen werden mußte, der aus dem Schema herausfällt. In der Mitte der Westseite tritt die Landstraße über eine Brücke mit dahinterliegendem Torturm („Mautturm“) ein. Sie verläßt die Stadt nahe der Südostecke, beim ehemaligen Jakobstor, wieder, um Anschluß an den einst zu Füßen des Massenberges durchgegangenen Landstraßenzug zu gewinnen.

Die beiden Enden der Nordseite dürften, wie erwähnt, schon seit der Gründung betonte Sonderbauwerke eingenommen haben: das Dominikanerkloster und die ehemalige landesfürstliche Stadtburg, später Jesuitenkolleg mit Kirche⁵. Als Pfarrkirche diente der Stadt bis 1810⁶ die außerhalb der Neugründung gelegene alte Jakobskirche.

Seit der Erbauung des Bahnhofes, welcher im Norden der Stadt liegt, war die Entwicklung im wesentlichen dorthin gerichtet und im Jahre 1889 wurde an der Nordfront des Hauptplatzes eine Verbindungsstraße zum Bahnhof (Kaiser-Franz-Josef-Straße) durchgebrochen (Abb. 34). Seither fehlt dem Platze jene großzügig konzipierte Geschlossenheit, die ihn vordem auszeichnete.

¹ Reich, Leoben, S. 120.

² Vgl. Fußnote 5 auf Seite 12.

³ Siehe Fußnote 2 auf Seite 29.

⁴ Die Langgasse und die Krottendorfergasse dürfen, wie erwähnt, als Wagenabstellplätze angesehen werden.

⁵ Wichner-Schmelzer, Beiträage, S. 98 u. f.

⁶ Ebendort, S. 125.