

DAS BETT AM MARKT
MARKTHALLE UND HOSTEL
IM ALTEN ZOLLAMT GRAZ

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs
Studienrichtung: Architektur

Manuel Konrad

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer:
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Hans Gangoly
Institut für Gebäudelehre

Graz, Mai 2014

EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, Unterschrift

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, Signature

KURZFASSUNG

Diese Arbeit befasst sich mit der Weiterentwicklung der Stadt Graz und beleuchtet die derzeitige Situation in einer Gegend nahe dem Hauptbahnhof. Als Ausgangspunkt dient das ehemalige Zollamt, welches aufgrund der Lage und den räumlichen Adaptionsfähigkeiten als Bindeglied zwischen gegenwärtiger und zukünftiger Stadt fungiert. Die Verbindung einer anpassungsfähigen Markthalle mit einer günstigen Nächtigungsmöglichkeit für junge Reisende entwickelt sich dabei zur Basis. Abschließend gibt das städtebauliche Konzept für das umliegende Gebiet einen Ausblick, wie künftiges Wachstum einen selbstständigen Stadtteil hervorbringen kann.

ABSTRACT

This thesis is discussing the urban development for the city of Graz and is highlighting the current situation of an area near the central station. Starting point is the former customs office. The building is versatile and able to act as a connecting link between existing- and future city. The combination of a flexible market hall with an affordable night stop for young travellers is thereby evolving as the basis. Finally the urban concept for the surrounding territory gives a perspective of how the upcoming growth can create an independent part of the city.

Mit allen in diesem Dokument verwendeten Personenbezeichnungen sind Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	9		
Der Ort	11	Die Herberge	41
Das Zollamt	12	Die Anfänge	42
Der Impuls	22	Der Tourismus	44
		Der Massenbetrieb	46
Der Markt	25	Das Hostel	49
Der öffentliche Raum	26	Die Situation	53
Der Basar	28		
Die Stadt als Markt	29	Der Entwurf	57
Die Hallen	31	Die Maßnahmen	58
Die Globalisierung	33	Der Außenraum	63
Die Tendenzen	37	Der Innenraum	81
Die Märkte in Graz	37	Die Zukunft	103
		Anhang	113
		Literaturverzeichnis	114
		Internetverzeichnis	115
		Sonstige Quellen	116
		Abbildungsverzeichnis	116

EINLEITUNG

Die Stadt stellt heute einen komplexen Lebensraum für eine ständig steigende Population dar. Städtebauliche Entwicklungen der Vergangenheit haben an Randgebieten zunehmend zu einer Zersiedelung bzw. Suburbanisierung geführt. Deutlich wird dies nicht nur unter Betrachtung der entstandenen Siedlungsgebiete, sondern auch im Stadtzentrum. Ein strukturell nahezu unveränderter Stadtkern vermag es auf Dauer nicht, der wachsenden Stadtbevölkerung gerecht zu werden. Erschwerend kommt hinzu, dass sich auch die Rahmenbedingungen für die Umwelt nachteilig entwickeln. Aufgrund der anhaltenden Verschmutzung und Ressourcenausbeutung auf der Erde, sind die Entscheidungsträger für die städtische Weiterentwicklung vor weitere unumgängliche Herausforderungen gestellt, die in den kommenden Jahren immer mehr ins Zentrum rücken.

Stadt muss als eine Einheit verstanden werden, die es mit Hilfe von facettenreichen Stadtkernen vermag, kontinuierlich zu reifen. Aus diesen Gründen ist es notwendig, alternative Stadtquartiere in Betracht zu ziehen, die im Stande sind, die Grenzen des monofunktionalen Wohnbaus zu überschreiten. Ein wichtiger Schritt in Richtung effektiver Stadtplanung ist die Inanspruchnahme von bereits bestehenden Bauten und deren Wechselwirkung mit verschiedensten Raumprogrammen. Aus diesen Vorgängen entsteht letzten Endes eine „Lokale Identität“ der wiederbelebten Orte, welche sich durch die Wechselwirkung der Menschen definiert.¹ Ziel dieser Arbeit ist es somit durch das gezielte Bespielen von vorhandenen, wie auch ergänzenden Strukturen auf die Anforderungen des Stadtwachstums zu reagieren. Vertiefend wird im Laufe dieser Ausarbeitung auf ein Einzelobjekt eingegangen, jedoch steht der Bezug zur Stadt stets im Vordergrund der Planung.

¹ Vgl. Murlasits/ Prasenc/ Reisinger 2009, 85.



1 ^ Altes Zollamt, Graz

DER ORT

Einen leerstehenden Baukörper in Graz ausfindig zu machen, scheint auf den ersten Blick ein einfaches Unterfangen zu sein, da ein geeignetes Gebäude im überschaubaren Stadtgefüge die Aufmerksamkeit auf sich ziehen müsste. Manchmal bedarf es jedoch kleiner Hinweise, um die vergessenen Orte wahrzunehmen und sich dessen potentielle Rolle in der zukünftigen Stadtentwicklung bewusst zu werden.

Einen solchen Anstoß gab das jährlich stattfindende Festival „steirischer herbst“, welches durch die künstlerisch interdisziplinären Veranstaltungsreihen ein wichtiges Standbein des österreichischen Kulturprogramms geworden ist. Ein Bestandteil jeder Ausgabe ist es, einen neuen Standort für das Festivalzentrum zu finden, der Platz für Ausstellungen, Workshops, Diskussionen, Konzerte und den Betrieb einer Bar bietet. Im Idealfall soll dieser Ort ein Nebeneinander dieses Angebots ermöglichen. Die Organisatoren haben im Jahr 2013 einen Schauplatz ausfindig gemacht, der einerseits große Flexibilität in Bezug auf den Raumbedarf bot und andererseits einen weniger gefragten Stadtteil in den Mittelpunkt rückte. Es handelte sich dabei um das ehemalige Zollamt Graz.^{1 (2 ^)}

DAS ZOLLAMT

Der Handel mit Waren ist seit seiner Entstehung eng mit dem Zoll verknüpft. Neben Begleiterscheinungen wie Konzessionen, Gebühren, Abgaben, Tributen und Monopolen, entwickelte sich auch die mit dem Handel verbundene Reglementierung durch Zölle. Seither waren Zoll und Maut die einzigen zuverlässigen Einnahmequellen des Gemeinwesens.² Seit der Einführung eines einheitlichen Zollsystems von Kaiser Friedrich II im 12. Jahrhundert des damals „römisch-deutschen Reichs“, gab es jedoch immer wieder Anpassungen im österreichischen Zollwesen.³

1 Nachfolgend als „Zollamt“ bezeichnet.

2 Krenn/Hirsch 2004, 15-18.

3 Ebda., 205.

Die Veränderungen in der Wirtschaft und die stetig wachsenden Stadtgefüge betrafen auch die bisherigen Standorte der Finanzverwaltung in Graz. Diese wurden den räumlichen Ansprüchen der Zeit jedoch nicht mehr gerecht, deshalb mussten im Jahr 1805 neue, zweckmäßige Unterkünfte gefunden werden. Die Idee, alle Organe der Finanzverwaltung in einem Zentralgebäude zu vereinen, stieß auf Zuspruch, weshalb im Jahr 1857 ein Bauplatz vor dem ehemaligen „Neutor“ gesichert wurde. Der Bau konnte jedoch erst 50 Jahre später fertiggestellt werden - einzig das Hauptzollamt wurde bereits 1875 errichtet.⁴

Die 1844 in Betrieb genommene Eisenbahnlinie Graz-Mürzzuschlag machten die Bereiche rund um den neuen Südbahnhof zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort.⁵ Zugleich waren die Preise für Baugrund relativ niedrig, weshalb für das Zollamt ein Grundstück nordöstlich des Südbahnhofs erworben wurde. Neben einem U-förmigen Gebäude, welches Magazine, Kanzleien und Büros umfasste, befand sich auch ein dreigeschossiges Wohngebäude für die dort tätigen Beamten.



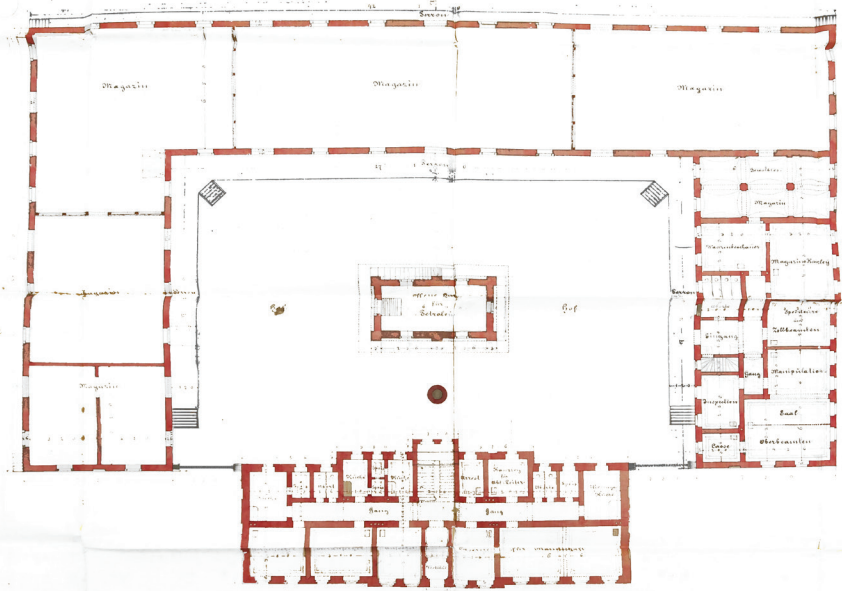
2 ^ steirischer herbst 2013, Graz

4 Gedächtnis-Urkunde 1904, 2.

5 Vgl. Murlasits/ Prasenc/ Reisinger 2009, 20-23.

Ergänzt durch einen kleinen Lagerraum im Zentrum des Hofes, bildeten die Bauwerke ein gut aufeinander abgestimmtes Ensemble. Entgegen den eingereichten Plänen wurde die Dachkonstruktion aber nicht in einer Eisenkonstruktion, sondern vermutlich aus Kostengründen, als Kehlbalkendachstuhl in Holz ausgeführt. Das Magazin-Gebäude ist in seiner Funktion hauptsächlich für die Lagerung und den An- bzw. Abtransport von zollpflichtigen Waren aller Art ausgerichtet. Die Erdgeschossenebene ist hierfür etwa einen Meter vom Straßenniveau erhöht und umfasst auch die Gebäudeaußenkanten in Form eines überdachten Laubengangs. Die fixverglaste Öffnungen sind in regelmäßigen Abständen an der Außenfassade angeordnet, wobei an die Stelle jedes dritten Fensters ein üppig dimensioniertes Tor tritt.⁶ (3 ^)

In dieser Beschaffenheit war das Zollamt bis Mitte des Zweiten Weltkriegs in Betrieb. Durch die zahlreichen Bombenangriffe der Alliierten, deren Hauptziel der Hauptbahnhof war, wurde auch das umliegende Gebiet schwer getroffen. Mehrere



3 ^ Grundrissplan Erdgeschoss Zollamt 1873, Graz

6 Stadtarchiv Graz 1873.



4 ^ Standort am Luftbild, Graz



5 ^ Situation am Luftbild, Graz

Bombeneinschläge zerstörten das Beamtenwohnhaus sowie einen Teil des Zollamt-Südtrakts. Mitte der 1950er Jahre wurde an der Stelle des dreigeschossigen, ein sechsgeschossiges Wohngebäude errichtet, dessen Erdgeschoss wiederum einen Teil der zerstörten Büroräumlichkeiten beinhaltet. Ebenso wurden im Südtrakt des Zollamts Arbeitszimmer und Archive hinzugefügt, die sich über zwei Geschosse erstreckten.⁷ In den darauffolgenden Jahren wurden weitere Arbeitsräume und ein Lastenlift, der das Erdgeschoss mit dem Keller verband im Nordflügel eingebaut. Schlussendlich wurde durch den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union, der Aufgabenbereich des Zollamtes stark limitiert und im Zuge von Sparmaßnahmen geschlossen.

Begrenzt vom Bahnhofgürtel, Teil einer Hauptverbindung zwischen dem Norden und dem Süden von Graz, der Babenbergerstraße sowie der Zollgasse, erstreckt sich die Fläche auf dem sich das Projektgebiet dieser Arbeit befindet. Obgleich die Blockrandbebauung nahe dem Hauptbahnhof einen beträchtlichen Anteil an Wohnungen aufweist, sind viele Bereiche rund um das Zollamt von Gewerbe- und Industriebauten dominiert. In der nördlichen Parzelle befand sich bis 2002 ein Betrieb für Milchprodukte, welcher im Zuge der Schließung abgerissen wurde. Ein Gebäude zwischen ehemaligem „Milchhof“ und dem Zollamt, wird zum jetzigen Zeitpunkt als Jugendzentrum („Explosiv“) genutzt. Die südlich angrenzende, leicht höhenversetzte Parkfläche verläuft unter das dazugehörige Bürogebäude und trennt das Zollamt von der Zollgasse (9 ^). Erst in den vergangenen Jahren ist der gegenüberliegende Blockrand durch einen Wohnbau geschlossen worden. Zusammen mit einem Elektrogroßhandel, sind an der Ostseite drei Mehrfamilienhäuser und ein Heim für obdachlose Frauen situiert. Hinter den Gebäuden der gegenüberliegenden Straßenseite, welche sich wiederum aus Gewerbe- und Wohngebäuden sowie einem Seniorenwohnhaus zusammensetzt, beginnt das Gelände abzufallen. Dieser Umstand führt dazu, dass auch die Beziehung mit dem dahinterliegenden Gebäudebeständen in den Hintergrund rückt.

7 Ebd. 1962.



6 ^ Grundstück nördlich des Jugendzentrums Explosiv (rechts) mit Blick Richtung Osten



8 ^ Bahnhofgürtel mit Blick Richtung Westen



7 ^ Wohngebäude westlich des Zollamts



9 ^ Blick von der Zollgasse auf den Parkplatz mit Bürogebäude (links) südlich des Zollamts



10 ^ Innenansicht Zollamt



12 ^ Gang des Zubaus aus den 1960ern



11 ^ Laubengang mit Blick Richtung Süden



13 ^ 'Rückseite' des Zollamts mit Blick Richtung Norden

DER IMPULS

Die aktuelle Situation in der Umgebung zeigt ein bedrückendes Bild. Ein unvollständiger, vernachlässigter Teil des „Bahnhofviertels“, dessen derzeitige räumliche Identität ebenso verschwommen zu sein scheint, wie die zukünftigen Entwicklungen des Gebiets. Der Handlungsspielraum für Anrainer ist stark eingeschränkt und die Übermacht an Büro- und Gewerbeträgern führt auf lange Sicht zu einer Homogenisierung in der Bebauung. Die unzusammenhängenden Funktionen erfüllen alle Vorurteile eines Stadtrandgebietes und es scheint, als würden die Ansprüche der Anrainer auf den einzigen dafür geeigneten Ort verschoben werden, den Hauptbahnhof. Dieser hat durch die Renovierung der letzten Jahre und die Kulturinitiative rund um das „Annenviertel“ wieder an Popularität gewonnen. Mit der damit verbundenen Präsenz in Medien und Diskussionen, wird auch diesem „vergessenen“ Teil der Stadt neue Aufmerksamkeit geschenkt.

Im Zuge der urbanen Entfaltung ist es wichtig, bereits vorhandene Strukturen hervorzuheben und die Möglichkeiten von selbstständigen Stadtteilen zu thematisieren. Das Hauptaugenmerk muss hierbei weniger auf die Organisation von Räumen, als vielmehr auf die Organisation von Beziehungen gerichtet werden. Auf diese Weise ist Architektur in der Lage, Lebensräume nachhaltig zu transformieren und das Nebeneinander von Akteuren zu einem Miteinander zu verwandeln. Die notwendigen Kommunikationsprozesse begünstigen die Gestaltung eines flexiblen und sich ständig weiterentwickelnden Stadtraums.⁸ Der Ausgangspunkt des Prozesses ist das Zollamt, das sowohl im neu entstehenden lokalen-, als auch im bereits existierenden, großstädtischen Kontext eine Rolle spielt. Die dafür zugewiesenen Funktionen werden in den folgenden Kapiteln näher erörtert und anschließend in einen städtebaulichen Bezug gesetzt.

8 Vgl. Murlasits/ Prasenc/ Reisinger 2009, 85-87.



14 ^ Babenbergerstraße mit Blick Richtung Osten



DER MARKT

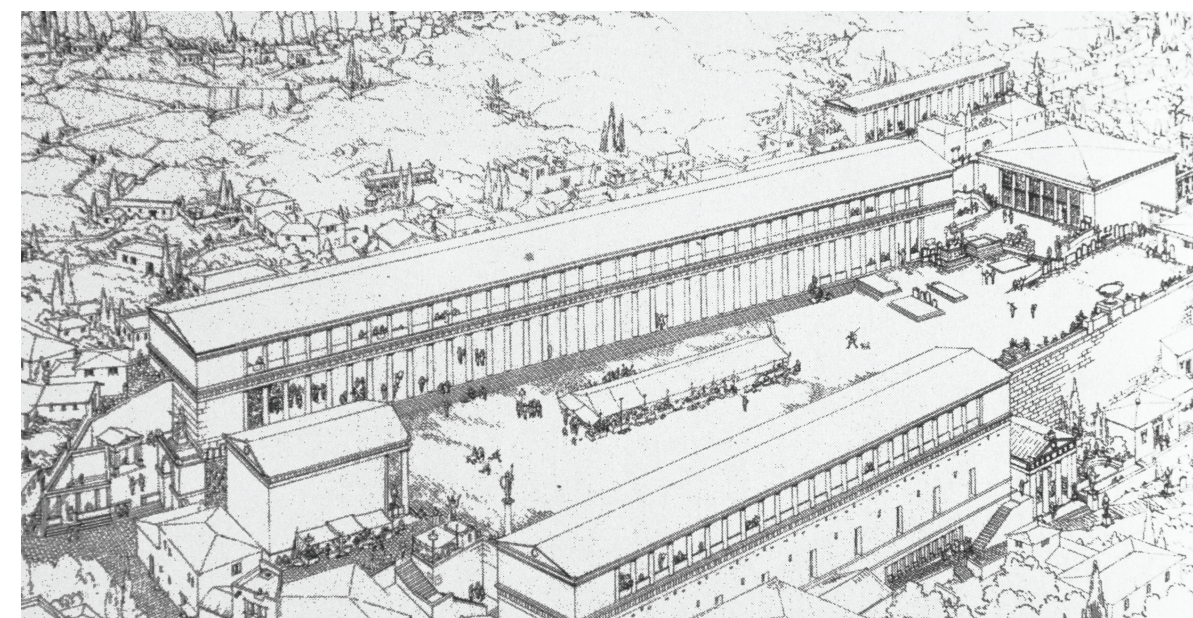
Wasserversorgung, Stadtentwässerung, Beleuchtung und Beheizung sind infrastrukturelle Elemente in Großstädten, die mit elementaren menschlichen Bedürfnissen verknüpft sind. Zur Umsetzung benötigt es jedoch schon bei relativ kleinen Städten technische Lösungen, die einen dauerhaften Betrieb in einem beständigen und durchgehenden Netz sicherstellen müssen. Die Organisationsform der Lebensmittelversorgung durch Märkte hingegen, hat sich über Jahrtausende hinweg kaum verändert.¹ „Der Begriff Markt (von lat.: „mercatus“ Handel, zu „merx“ Ware) bezeichnet allgemeinsprachlich einen Ort, an dem Waren regelmäßig auf einem meist zentralen Platz gehandelt werden.“² Diese Orte sind öffentlich und ansässige Händler versorgen die Stadtbevölkerung mit überwiegend regionalen Produkten. Der öffentliche Raum nimmt eine zentrale Rolle in der Entstehung und der Gestalt von Märkten ein, infolgedessen soll dieses Kapitel einen Überblick über dessen Entwicklung und die Einbindung in städtische Gefüge geben.

DER ÖFFENTLICHE RAUM

Die Ursprünge können bis zu den ersten menschlichen Siedlungen zurückgeführt werden. Bei temporären sowie permanenten Siedlungen gab es immer eine Trennung von einzelnen privaten Rückzugsbereichen und Schlafstätten zu einem öffentlichen Bereich im Freien. Der Außenbereich war eine Notwendigkeit um verschiedene Tätigkeiten durchführen zu können und zugleich die Erschließung des privaten Bereichs. Feste, Begräbnisse und Versammlungen, sowie das Trocknen der Ernte oder die Zubereitung von Lebensmittel fanden im Freien statt. Bereits in der frühen Form des öffentlichen Raums erfolgte eine Unterteilung nach Nutzungsart und Zugehörigkeit. So gab es zum Beispiel bestimmte Flächen deren Zutritt und Nutzung nur einer bestimmten Gruppe der Gemeinschaft gestattet waren. Die Räume des Außenbereichs dienten einerseits den gemeinschaftlichen und

somit öffentlichen Aktivitäten, ebenso aber als Erschließung des privaten Raums. Diese Urform des öffentlichen Raums kann auch heute noch bei verschiedensten Naturvölkern und Kulturkreisen beobachtet werden und ist für das Zusammenleben von Menschen offensichtlich essentiell.³

Als wichtiger Meilenstein in der Veränderung gilt die Stadtstruktur im antiken Griechenland. Durch die Einbindung eines öffentlichen Platzes als gesellschaftliches Zentrum der Stadt rückte das griechische Volk das öffentliche Leben in den Mittelpunkt. Die „Agora“ war ein Ausdruck von freien Bürgern der Stadt-Staaten und ein wesentlicher Teil der „Polis“, der demokratischen und kulturellen Struktur griechischer Städte. Auf der Agora wurden nicht nur Märkte abgehalten, sondern auch verstärkt politische Versammlungen und Kundgebungen.⁴ Die Griechen pflegten eine strenge Trennung zwischen öffentlichem und privatem Leben. Da sie in Letzterem nur ein „Am-Leben-Bleiben“ im Haushalt sahen, wurde der öffentliche Raum eindeutig bevorzugt.⁵ Parallel dazu gab es im römischen Reich das „Forum“,



16 ^ Agora, Assos

1 Csendes 2003, 151.

2 Wikipedia 2014.

3 Vgl. Bornberg 2003, 33.

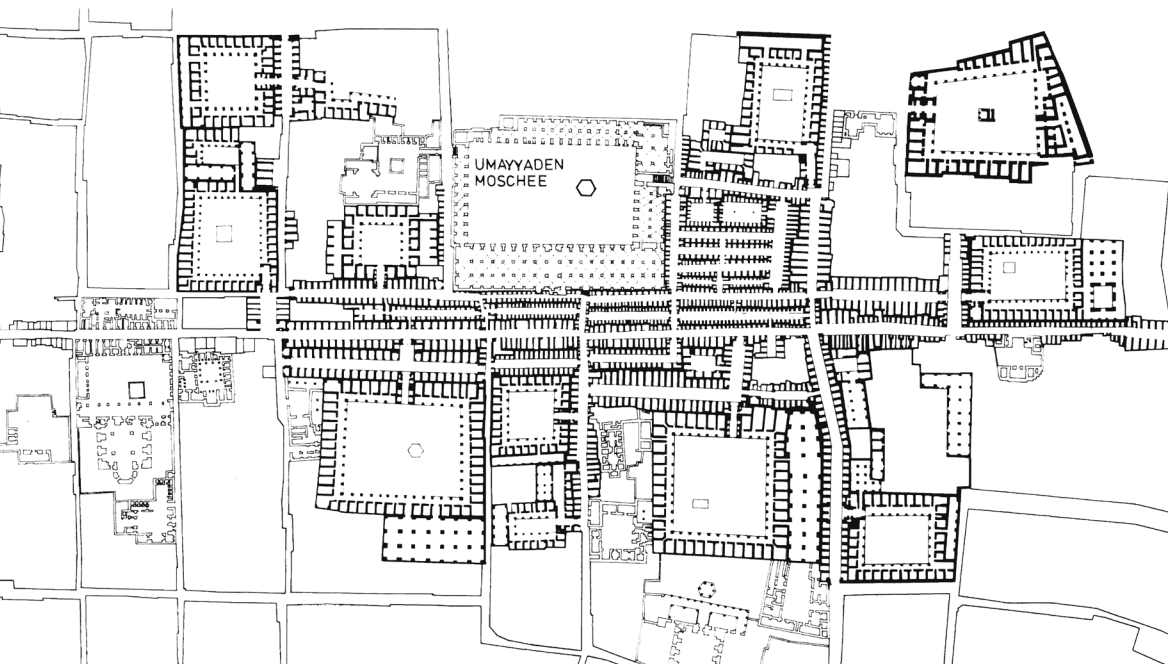
4 Benevolo 2000, 92.

5 Vgl. Fraunschiel 2009, 18.

auf dem im Gegensatz zur Agora nur selten Märkte stattfanden, da es mitunter dafür vorgesehene Erweiterungen und separate Platzanlagen gab. Ein Beispiel ist das „Forum Traiani“ mit den dazugehörigen Trajansmärkten. Dieser zweistöckige, überdachte Gewölbesaal diente bis zu Beginn des 21. Jahrhunderts als Markt und kann als die älteste Form der Arkaden gesehen werden.⁶ Die Ausdehnung des römischen Imperiums brachte einen weitgreifenden Handel mit sich, der maßgebend für den Reichtum der Römer war.

DER BASAR

Seide, Myrrhe und Weihrauch waren sehr beliebte Stoffe, jedoch nur durch Händler aus dem Osten erhältlich. Die Arabische Halbinsel bildete schon vor der Antike



17 ^ Suq, Aleppo

6 Vgl. Ebda., 183-204.

eine Drehscheibe des Welthandels.⁷ Im Gegensatz zu den antiken Städten gab es hier keinen Platz im Sinne der Agora oder des römischen Forums, jedoch waren für gewöhnlich Plätze für periodische Märkte in der Nähe der Stadtmauer anzutreffen. Der Handel fand vorwiegend in „Suqs“ (arabisch für „Märkte“) statt, die auch unter dem Begriff „Basar“ bekannt sind. Es waren Stadtviertel in deren Gasse geflecht sich Händler mit vielfältigsten Waren ununterbrochen aneinanderreihen. Die beiderseits bebauten Straßen waren als städtische Baueinrichtungen von zentraler Bedeutung. Sie verknüpften das Stadtzentrum mit regionalen sowie überregionalen Stadt- und Landwegen und banden das Stadtgefüge zu einem geschlossenen Organismus zusammen.⁸ Die Verbreitung des Islams, ab der zweiten Hälfte des 1. Jahrtausends, nahm einen wesentlichen Einfluss auf die arabischen Städte. Die Moschee mit den dazugehörigen Unterrichtsstätten und Bädern wurde zum Ausgangspunkt der islamischen Stadtplanung. Von hier ausgehend erstreckt sich seither der Basar über welchen man wiederum zu den privaten Wohnviertel gelangt. Diese können weitere kleinere Moscheen und Suqs beinhalten, die jedoch nur für die dort ansässigen Familien zugänglich sind.⁹ Die Unterteilung von öffentlichen und privatem Raum ist verwobener als in europäischen Städten. Der Handel und die Märkte sind die dominierenden Elemente des öffentlichen Raums - diese Eigenschaft der islamischen Städte ist bis in die heutige Zeit weitgehend erhalten.¹⁰

DIE STADT ALS MARKT

Während im Mittelalter des fernen Ostens die Städte und Märkte kontinuierlich Form annahmen, zeichnete sich in Europa ein einschneidender Wandel ab. Durch den Zerfall des römischen Reiches, wanderten viele der städtischen Bewohner auf das Land ab. Um vor feindlichen Angriffen Schutz zu suchen, wurden die bauli-

7 Weiss 1994, 24.

8 Scharabi 1985, 53-54.

9 Weiss 1994, 60-61.

10 Vgl. Scharabi 1985, 78-79.

chen Strukturen der römischen Städte innerhalb der noch erhaltenen Stadtmauern zu Festungen umgebaut.¹¹ Mit der Expansion der Städte mussten auch die ringförmigen Stadtmauern erweitert werden, weshalb mittelalterliche Städte oft mehrere Mauerringe aufwiesen. Die Stadt wurde zum Organismus mit einem System aus Straßen und Plätzen, deren Gestaltung sich an der Praxis und den Bedürfnissen der städtischen Wirtschaft orientierte.¹² Das durch den Wettbewerb der gesellschaftlichen Gruppen geprägte Stadtbild machte die Städte zu einem pulsierenden Lebensraum in seinen vielfältigsten Formen.¹³ Märkte waren nicht selten der Anlass für die Entstehung und das Wachstum von mittelalterlichen Städten, somit diente im Grunde die gesamte Stadt als Markt. Es gab einen einheitlichen öffentlichen Bereich, der einen Rahmen für öffentliche und private Gebäude bildete. Die Erzeugung und der Handel existierten in allen Teilen der Stadt, auf geschlossenen und offenen, sowie auf privaten und öffentlichen Plätzen. Die Straßen waren die lineare Erweiterung von Plätzen, die ebenso eine langgezogene Form aufwiesen. An ihren Rändern fügten sich Häuser nahtlos aneinander und in deren Erdgeschossen wurden vermehrt Läden eingebaut, die sich zu den Plätzen und Straßen hin öffneten.¹⁴ Kaufleute und Ratsherren, die am Markt wohnten, betrieben hier auch des Öfteren Schenken oder Herbergen, gefolgt von den Häusern der führenden Zünfte mit Apotheken und Handwerkern.¹⁵ Häufig wurden Bogengänge an den Erdgeschosszonen angeordnet, um einerseits eine Verbindung vom öffentlichen zum privatem Bereich herzustellen, andererseits fungierte sie als Überdachung für Verkaufsstände.¹⁶

Im späten Mittelalter wurden in spanischen und italienischen Städten wie Florenz, Arezzo oder Pisa bereits die ersten Markthallen betrieben. Gelegentlich wurden auch die Vorhallen oder Untergeschosse der Rathäuser zu Marktzwecken

11 Benevolo 2000, 327-330.

12 Vgl. Deflante 1999, 66

13 Mitscherlich 1965, 42.

14 Vgl. Deflante 1999, 68-70.

15 Vgl. Andrä 1990, 18-25.

16 Schachner 1914, 8.



18 ^ Der Marktplatz als Zentrum der Stadt, Teterow

genutzt.¹⁷ Im deutschen Raum waren überdachte Märkte als Schmetterhäuser bekannt und dienten fernen Leinwandhändlern als Handelsplatz.¹⁸

DIE HALLEN

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts waren Markthallen allerdings nur ein vereinzeltes Phänomen, da sich der Geschäftsverkehr weiterhin auf öffentlichen Marktplätzen konzentrierte.¹⁹ In der Renaissance verstand man den Platz nicht nur als multifunktionales Lebenszentrum einer Stadt, sondern als räumliche Komposition, folglich neuer Kriterien räumlicher und ästhetischer Werte. Bestehende Plätze wurden absorbiert und neue hinzugefügt. Mehrere Plätze einer Stadt formten har-

17 Mende 2008, 19-24.

18 Schram 1954.

19 Vgl. Schachner 1914, 10.



19 ^ Halles Centrales, Paris

monische Platzfolgen, deren Charakter einerseits durch neue Möblierungen wie Säulen, Springbrunnen oder Statuen, andererseits durch das Bezug nehmen auf die umliegenden Gebäude geformt wurde.²⁰ In Städten mit einem barocken Einfluss wurde der öffentliche Raum dekoriert und Straßen wurden auf das Schloss ausgerichtet, das als Zentrum fungieren sollte. Mit Königsstatuen versehene Plätze dienten vermehrt zur Machtdemonstration der absolutistischen Herrscher denn für Märkte.

Beginnend in der Mitte des 18. Jahrhunderts erlebten Städte weltweit ein explosionsartiges Einwohnerwachstum und dadurch einen entsprechend hohen Bedarf an Lebensmitteln. Im Zuge der französischen Revolution wurde es als öffentliche Aufgabe gesehen, für die „Wohlfahrt“ der Bevölkerung zu sorgen.²¹ Die Frequenz

20 Deflante 1999, 105-106.

21 Mende 2008, 16.

von Marktzeiten musste angehoben werden, sodass Tagesmärkte keine Seltenheit mehr waren und es immer häufiger zu Verkehrsstörungen kam. Bis zu diesem Zeitpunkt erfolgte der Verkauf von Waren auf Märkten von einer Fuhre, einem Gestell, oder vom Boden aus. Dies entsprach jedoch nicht mehr den hygienischen Bedingungen der Moderne und durch das dezentralisierte System von Märkten wurde die behördliche Qualitätskontrolle von Lebensmitteln zusätzlich erschwert. Durch die Errungenschaft von weit gespannten Eisenkonstruktionen und den damit verbundenen Möglichkeiten in der Ingenieursarchitektur entstand ein neuer Gebäudetyp: die Markthalle.²² Der „New Hungerford Market“ in London sowie die 1857 in Paris eröffneten Zentralmarkthallen „Halles centrales“ (19 ^) dienten als Vorbilder für Markthallenbauten in ganz Europa.²³ Vorteile von Markthallen waren die zentrale Kontrolle der Lebensmittel und die Unabhängigkeit gegenüber Witterungen und Temperatur - während sowie zwischen den Marktzeiten. Moderne Infrastrukturen, wie Kühlanlagen oder abschließbare „Buden“ machten die Mietplätze attraktiv. Um der Geruchsentwicklung entgegenzuwirken musste für eine Durchlüftung gesorgt werden, weshalb jedoch Zugerscheinungen nicht zu vermeiden waren. Die Akzeptanz der Markthallen in der Bevölkerung war gering, weshalb das Markthallenwesen auch in Österreich keine große Ausbreitung fand.²⁴ Einzig in Wien wurde 1868 eine Großmarkthalle und darauffolgend einige kleine Detailmarkthallen errichtet, von denen heute nur mehr eine, unter privater Nutzung, erhalten blieb.²⁵ Die erwartete Preissenkung für Lebensmittel durch die Zentralisierung des Handels in Markthallen trat nicht ein, weshalb sich der erhoffte Erfolg in Grenzen hielt. Einerseits verloren sie aufgrund von städtebaulichen Verkehrsumwandlungen an Wirksamkeit, andererseits auch wegen wirtschaftspolitischer Entwicklungen an Bedeutung.

22 Vgl. Csendes 2003, 151.

23 Vgl. Schachner 1914, 11-13.

24 Ebd., 26-27.

25 Stadt Wien 2014, 1.

DIE GLOBALISIERUNG

Die industrielle Revolution veränderte in vielerlei Hinsicht die Welt in der wir heute - etwa 250 Jahre nach ihrem Einzug - leben. Vor allem in Bezug auf den Handel von Gütern hatte sie wesentliche, ja fast irreversible Veränderungen mit sich gebracht. Die räumliche Ausweitung der neuen Industrien hatte direkten Einfluss auf die Boden- und Agrarpreise. Verkehrssysteme, Wohngebiete und Industrieanlagen benötigten große Flächen und ließen dadurch den Wert für Grund und Boden ansteigen. Ein örtliches Nebeneinander von herkömmlicher Landwirtschaft und „früher“ Industrie war deshalb immer seltener. Eine räumliche und gesellschaftliche Arbeitsteilung war somit die Folge.²⁶ Produzenten und Händler für alltägliche Waren operieren seither vermehrt getrennt voneinander. Das Ergebnis war eine Konsumgüterindustrie, die eine zunehmende Warenproduktion mit einem breiteren Warenangebot mit sich zog. Die Versorgung der rasch wachsenden Bevölkerung durch Märkte reichte nicht mehr aus und wurde anfangs bewerkstelligt, indem sich in Erdgeschosszonen neuer mehrgeschossiger Wohnhäuser Läden ansiedelten. Sowohl in neuen Wohnviertel als auch in Stadtzentren entwickelte sich ein umfangreiches Verkaufsstellennetz.²⁷ Positiv wirkte sich dies auf die Neustrukturierung der städtischen Erdgeschosszone aus, die seither das Bild vieler Straßen prägt.

Neben gesellschaftlichen, bautechnischen und städtebaulichen Bedingungen, waren es hauptsächlich ökonomische, wirtschaftliche und handelstechnologische Faktoren, weshalb sich nach dem 2. Weltkrieg neue Formen von Verkaufsräumen durchsetzten. Großraumverkaufsstellen und Supermärkte erfreuten sich immer größerer Beliebtheit und in den Vereinigten Staaten entstand das Shopping Center. Da die USA lediglich indirekt vom Krieg betroffenen waren, konnte sich das Land sozial sowie wirtschaftlich beinahe ohne Unterbrechung weiterentwickelten. Die Größe der Verkaufsräume und die Vielfalt der Waren unterschieden sich deutlich

von bestehenden Läden. Die Sortimente wurden komplex sortiert und vorrangig in Selbstbedienung angeboten. Die Differenzierung und Ausweitung des Bedarfs sowie die Veränderung der Konsumgewohnheiten kurbelten die Verbreitung von Großraumsystemen an. Eine Massenproduktion von Waren für den Massenkonsum erforderte somit einen Massenvertrieb. Typisch für den industriell organisierten Handel waren große Handelsunternehmen, die syndikatartig zahlreiche Filialen zunächst auf nationaler Ebene führten.²⁸ In Bezug auf die städtischen Entwicklungen ist zu beobachten, dass sich der öffentliche Markt-Raum des Mittelalters zunehmend zu einer Verkehrsfläche verwandelte, mittels der man zu privaten Shopping Tempeln gelangte.

Seit den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts haben sich die Märkte zunehmend globalisiert. Konsument und Produzent haben sich immer weiter voneinander entfernt. Produktion, Handel und Transport hängen eng zusammen und werden von



20 ^ The Super Giant, Rockville

²⁶ Kaschuba 2004, 109.

²⁷ Wolf/Bönewitz 1967, .

²⁸ Wolf/Bönewitz 1967, 20-25.

großen Lebensmittelkonzernen kontrolliert. Ein konstantes Warenangebot wird von Großunternehmen propagiert - Konsumenten werden von Supermärkten abhängig. Das führt jedoch zu einer Überproduktion von Waren und so müssen täglich Unmengen an Lebensmitteln entsorgt werden, obwohl zur selben Zeit an einem anderen Teil der Welt Menschen verhungern. Das Bild, dass sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts zeigt ist erschreckend, besonders im Hinblick darauf, wie aufgeklärt die Gesellschaft eigentlich sein möchte. Führungspersonen diverser Industriestaaten sehen es als ihren Auftrag die Welt zu ernähren, dabei wird jedoch vergessen, dass dies gar nicht notwendig ist. Eine vorwiegend lokale und regionale Landwirtschaft ohne den Zwang des Exports ist ein Modell, dass bereits seit Jahrtausenden funktioniert hat. In der heutigen, globalisierten Weltwirtschaft scheint es beinahe unmöglich sich gegen die Systeme der „Global Player“ auszusprechen.



21 ^ Markthalle IX, Berlin

DIE TENDENZEN

Die Versorgung durch regionale Produzenten wird erst im Kontext zur Stadt ein Problem. Allein die Bodenpreise und der Mangel an Freiflächen machen es unmöglich, den Eigenbedarf der Bewohner von Städten auf eigenem Grund zu decken. Diverse „Urban Gardening“-Bewegungen nehmen noch einen kleinen Einfluss auf die gesamte Versorgung einer Stadtbevölkerung, können jedoch Auswirkungen auf Struktur und Form der Stadt haben. Das Marktwesen vermag es genau an dieses Spannungsfeld anzuknüpfen. Durch die Forcierung von Lebensmittel- und Konsumgütermärkten mit lokalen Produzenten, wird die heimische Wirtschaft gestärkt und zugleich die Abhängigkeit durch Importe verringert.

In den letzten Jahren ist in Österreich zunehmend ein Trend hin zur Regionalität von Produkten aller Art abzulesen, den vor allem Bewegungen wie „slow food“ oder „locavore“ vorantreiben. Möglich ist ein erneuter Wandel jedoch nur mit dem Engagement und dem Einbeziehen der Landbevölkerung in den unmittelbaren Einzugsgebieten der Städte. Anbauflächen und Rohstoffe sind in den umliegenden ländlichen Regionen vorhanden und können bei regional ausgerichteter Erwirtschaftung zu mehr Biodiversität in der Landschaft führen und für eine Erhaltung der lokalen Marktwirtschaft sorgen. Dies entspricht jedoch nicht den derzeitigen EU-Handels und Agrarabkommen, welche vorrangig auf die Gewinnmaximierung von Handelsgesellschaften ausgerichtet sind. Die Marktplätze und Markthallen in Städten sind eine Chance, das Bewusstsein für die Bedeutung einer Mikro Marktwirtschaft zu sorgen und Ressourcen für kommende Generationen sicherzustellen.²⁹

29 Eine globale Marktwirtschaft „Makro Marktwirtschaft“ als Gegenpol zu einer lokalen Marktwirtschaft „Mikro Marktwirtschaft“.

DIE MÄRKTE IN GRAZ

Das erste Markt- und Gewerbezentrum in Graz entstand gegen Mitte des 12. Jahrhunderts im Bereich der Sackstraße.³⁰ Die seither vermehrte urkundliche Erwähnung der Stadt macht deutlich, welche zentrale Rolle die Märkte für die künftige Steiermark hatten. Zumal herrschte im Spätmittelalter auf der Mur reger Güterverkehr, der Graz zum Zubringer zwischen Marburg und Bruck an der Mur machte. Neben den Jahrmärkten für Großhändler gab es auch Wochen- und Tagesmärkte für Waren des alltäglichen Lebens, die bis zu Beginn des 17. Jahrhunderts am Hauptplatz abgehalten wurden. Im Zuge deren Verkleinerung und der zunehmenden Verkehrsbelastung, mussten die Tages- und Wochenmärkte jedoch auf die umliegenden Plätze und Gassen ausweichen und waren teilweise namensgebend.³¹

Derzeit werden in Graz regelmäßig 14 Bauernmärkte und sechs Händlermärkte veranstaltet. Weiters gibt es Jahrmärkte, einen Allerheiligenmarkt, Christbaum- und Flohmärkte, welche allesamt über das Referat für Marktwesen der Stadt Graz abgewickelt werden.³² Die größten Bauernmärkte finden am Kaiser-Josef-Platz und am Lendplatz statt, beide an sechs Tagen der Woche. Darüber hinaus befindet sich am Lendplatz ein überdachtes Marktgebäude, das mittlerweile jedoch vollständig dem Gastgewerbe dient. Eine Besonderheit der Grazer Bauernmärkte ist, dass es sich um reine Produzentenmärkte handelt und keine Händlermärkte. Ein Händlermarkt nach Beispiel des Wiener Naschmarktes war bereits in der Vergangenheit ein diskutiertes Thema im Grazer Gemeinderat, wurde aber nicht weiter verfolgt. Zwar gibt es kleine Märkte an denen Händler Waren vertreiben, die nicht aus eigener Produktion stammen, jedoch fallen diese nicht unter den Zuständigkeitsbereich der Stadt Graz.³³ Ein Nachteil dieser Märkte ist, dass es kein Empfehlungsmarketing von Seiten des Graz Tourismus gibt. Nicht zuletzt sind Märkte und

³⁰ Krenn/Hirsch 2004, 336.

³¹ Brunner 2003, 108-110.

³² Zupan 2014.

³³ Ebda. 2014.



22 ^ Markt Lendplatz, Graz

Markthallen in vielen Städten beliebte Touristenmagneten, die letztendlich einen großen Beitrag zum Erfolg von Märkten leisten.

Die Eröffnung einer Markthalle in Graz bietet die Möglichkeit die Vorteile von Produzenten- und Händlermärkten unter ein Dach zu bringen. Zum einen wird ein Ort für regionale Produzenten geschaffen, der als Ausweitung des bereits bestehenden Marktnetzwerks fungiert. Zum anderen erzeugt die Verbindung mit Händlern aus allen „Kategorien“ ein üppiges Angebot für Menschen aus verschiedensten gesellschaftlichen Gruppen. Die Markthalle von Morgen hat zudem die Aufgabe mehr als nur monofunktionaler Zweckbau zu sein. Durch die vielfältigen am Markt angebotenen Lebensmittel, lassen sich abwechslungsreiche kulinarische Spezialitäten zubereiten, die direkt am Ort des Handels auf Tellern von Besuchern verkostigt werden können. Die Integration eines Gastronomiebetriebs als direkte Erweiterung des Marktes ist demnach die logische Konsequenz und gibt dem Standort eine zusätzliche Gelegenheit Ausgangspunkt für ein neues urbanes Kernstück zu werden.



DIE HERBERGE

Gründe, warum man an einem fremden Ort übernachtet, können vielseitig sein. Ob es nun ein Motel, ein Hotel, oder ein Zimmer in einem einfachen Gasthaus ist, hängt nicht zuletzt von den Vorstellungen ab, die an die unbekanntes Räumlichkeiten gestellt werden. Bei der Wahl spielen auch bekannte Namen von Hotels oder internationale Kategorien eine Rolle. Zuletzt sollte jedoch jedem Gast bewusst sein, dass man in allen Fällen lediglich ein Bett für eine oder mehrere Nächte gemietet hat und die Statistik einen Beherbergungsfall vermerkt.¹ Die Art und Weise wie verschiedenste Gesellschaftsschichten des Westens reisen sowie die Selbstverständlichkeit von Unterkünften, ist geschichtlich stark mit dem Aufstreben des Bürgertums und dem steigenden Wohlstand der Mittelschicht verknüpft. Mit der Zeit haben sich verschiedenste Formen von Unterkünften entwickelt. Ein Beispiel passt jedoch längst nicht mehr in die „Hotelschublade“, da das Prinzip auf Vernetzung anstatt auf Anonymität basiert.

DIE ANFÄNGE

Als Ursprünge von Unterkünften können die Raststätten für Reisende im römischen Reich angesehen werden. Durch das ausgebaute Straßennetz waren viele Städte miteinander verbunden, jedoch bedurfte es oft mehrere Tagesmärsche um zur Destination zu gelangen. Sogenannte „mansiones“ bzw. „stationes“ waren in einem Abstand von etwa 50 Kilometer voneinander entfernt, dies entsprach der Länge einer Tagesreise.² Es handelte sich hierbei um Übernachtungsmöglichkeiten für Reisende mit zusätzlichen Versorgungslagern und Stallungen. Ähnliche Einrichtungen sind nach wie vor im nahen Osten zu finden, wo sie unter dem Namen „karavanserei“ bekannt sind.³ Mit dem Aufbau flächendeckender Transportwege entstand ein Netzwerk von Posthaltereien, die bis ins Mittelalter genutzt wurden.⁴

¹ Vgl. Langreiter 2011, 7.

² Casson 1976, 215.

³ Volkmann 1994, 35-36.

⁴ Vgl. Langreiter 2011, 13.

In den Städten siedelten sich, wie bereits erwähnt, wohlhabende Kaufleute und Ratsherren an den Marktplätzen an. Als privilegierte Bürger begannen sie schon bald Schenken und Gasthöfe neben ihren Wohnsitzen zu errichten. Dabei unterschied man zwischen dem Gasthaus für Fremde und der Herberge für Gesellen. Die Ausstattung war in beiden Fällen ähnlich und bestand aus Schlafsälen oder Zimmern die sich in den Obergeschossen über dem Wirtsraum befanden.⁵ Neben den Wirtsleuten, die für den Empfang, die Betreuung der besetzten Tische und die Abrechnung zuständig waren, gab es Mägde, Knechte, Koch oder Köchin und im 18. Jahrhundert in größeren Häusern sogar Kellermeister bzw. Kellner. Es handelte sich um typisch „familiäre“ Betriebe, in denen es kaum eine Trennung zwischen den Bereichen des Personals und der Gäste gab. Ebenso wurde in der Gaststube eine weniger strikte Rangordnung unter den Anwesenden gelebt, da die „Herrschaft“ einzig der Wirtin oder dem Wirt vorbehalten war.⁶



24 ^ The Lygon Arms Inn, Broadway

⁵ Andrä 1990, 26-27.

⁶ Langreiter 2011, 13.

DER TOURISMUS

Die geschichtsträchtigen Städte und die facettenreichen Landschaften machten Europa schon immer zu einem beliebten Reiseziel. Mitte des 18. Jahrhunderts waren es britische Gentlemen der Oberklasse, die sich nach ihrem Studium auf eine Reise quer durch Europa aufmachten. Die „Grand Tour“ dauerte in der Regel zwei bis drei Jahre und diente der Fortbildung ebenso wie der Vorbereitung auf das „Leben“.⁷ Die Wiederkehr der Reisenden war meist von Souvenirs wie antiken Statuen oder Malereien begleitet, welche deren Landhäuser schmücken sollten. Im Vorfeld war eine genaue Planung der Reise erforderlich - dieser Bedarf an Informationen führte zu einem vermehrten Aufkommen von Reiseführern.⁸ Umfangreiche Bände gaben den später als Touristen bezeichneten Reisenden Aufschluss über Unterkünfte, Verkehrsmittel, Sehenswürdigkeiten und den damit in Verbindung stehenden Preisen der jeweiligen Ländern.⁹



25 ^ Grand Hotel, Wien

7 Vgl. Sölch 1995, 1.2.

8 Vgl. Collins, 17.

9 Vgl. Sölch 1995, 2.5.1.

Durch technische Fortschritte im Kutschenbau und der Pflasterungen von Fahrbahnen, war es Anfang des 19. Jahrhunderts möglich, die Reisezeiten deutlich zu verkürzen.¹⁰ Dieser Umstand führte zu einem ersten kleinen Boom von Vergnügungsreisen in Kurorte und Städte. Diesbezüglich kam es zum Bau größerer Gasthäuser, die sich ganz auf Übernachtungsgäste spezialisierten und deren Bezeichnung „Hôtel“ an die Stadtpalais des Adels erinnern sollten. Vorder- und Hinterbühne waren hier klar getrennt und selbst Anwohner kamen nur noch in Form von Serviceleistern mit den Gästen in Kontakt. Die Schweiz stieg in den folgenden Jahrzehnten zur Tourismusdestination Nr. 1 auf. Die durchschnittliche Bettenzahl stieg aufgrund der Verzehnfachung der Gästebetten von 870 auf 8600 zwischen den Jahren 1860 und 1915, von 9 auf 77 Betten pro Haus an. Hotels mit 50 bis 150 Betten waren der Standard, wohingegen einzelne Häuser wie zum Beispiel das Wiener Grand Hotel (25 ^), 600 Betten fasste, bis hin zum New Yorker Waldorf-Astoria, welches 2500 Gästen Platz bot. Schließlich waren die Expansion des Eisenbahnnetzes und die wachsende Zahl der Dampfschiffe treibende Kräfte der bürgerlichen Reisewelle. Durch die rasante Industrialisierung bildete sich eine reiche Oberschicht, die ihren Machtwachstum in einem globalen Freizeitnetz aus diversen Luxushotels zur Schau stellte. Modernste Technik, wie elektrische Beleuchtung, Zentralheizung und ein eigenes WC, gehörten zur Standardausstattung in den Zimmern der High Society. Die Schweizer Gesellschaft hatten bis zum Ende des 19. Jahrhunderts eine effiziente und hierarchische Ordnung im Hotelbetrieb entwickelt. Die bis ins Detail abgestimmte Differenzierung der Ränge und Tätigkeiten war für den Gast an der Kleidung des Personals zu erkennen. Die familiäre Atmosphäre der Wirtshäuser wich somit einem komplexen Personalmanagement, das an die Struktur von Fabrikarbeitern erinnerte. In den traditionellen Gasthöfen hingegen herrschte weiterhin die vertraute Gastlichkeit, abseits von kommerzialisierte Berufskleidung und strikten Kommunikationsstrukturen.¹¹

10 Kaschuba 2004, 75-76.

11 Vgl. Langreitner 2011, 14-18.

DER MASSENBETRIEB

Die Epoche des Grand Hotels wurde nach dem 1. Weltkrieg, als Folge von politischen und wirtschaftlichen Krisen vorläufig beendet. Stattdessen leiteten aufstrebende Mittelschichten den Kult des „Weekends“ ein. Der Versuch den Volkstourismus anzutreiben wurde jedoch durch die Weltwirtschaftskrise geschwächt und blieb letztendlich nur ein Privileg von etwa zehn Prozent der damaligen Bevölkerung. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren es die modernen Positionen von fortgeschrittenen Architekten und Planern, die zu einer Mechanisierung der Hotels beitrugen. Der neue Baufunctionalismus führte zum Bau von Beherbergungsmaschinen, die ihren Streifzug von den Vereinigten Staaten aus begannen. Das „Stevens“ in Chicago zum Beispiel, konnte 6000 Gäste beherbergen und gleichzeitig luxuriösen Maßstäben gerecht werden. Die „Nationalistische Gemeinschaft Kraft durch Freude“, der mit Abstand größte Reiseveranstalter seiner Zeit, propagierte mit günstigen Pauschalangeboten die „Brechung des bürgerlichen Reiseprivilegs“ und leitete in Deutschland ein Reisefieber ein. An die Spitze trieb es der Hotelkomplex Prora für 20.000 Gäste auf Rügen (26 ^), mit dem eine Beherbergung in Form eines industriellen Großbetriebs realisiert werden sollte. Das Konzept dieser Ferienfabrik umfasste eine leistungsfähige Logistik, zehn zentrale Speisesäle und sechsgeschossige Zimmertrakte mit 10.000 identischen Einheiten mit Meerblick, die sich an einem viereinhalb Kilometer langen Strand erstreckten. Obwohl die Anlage nie in Betrieb ging und während des 2. Weltkriegs nur als Kaserne diente, galt das gigantische Projekt international als Durchbruch in der räumlichen Rationalisierung. Im Gegensatz zum zuvor erwähnten „Stevens“, verkörperte es nicht den Luxus einer Elite, sondern vielmehr den kommerzialisierten Urlaub für Jedermann. Obwohl dieses Modell mit der Fließbandfertigung des erfolgreichen Ford T Modells vergleichbar ist, welcher durch die Massenproduktion eine Vergünstigung des Einzelprodukts bewirkte, sollte der Massenkonsum des Badeurlaubs letztend-



26 ^ Seebad Prora (Modell), Rügen

lich die Gefügigkeit an das Regime erhöhen.¹²

In den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts brach weltweit ein staatlich unterstützter Bauboom im Tourismus aus. Vor allem in spanischen Urlaubsdestinationen, aber auch in den Vereinigten Staaten oder Indonesien und vielen anderen Ländern, wurden zahlreiche Hotelanlagen - vorzugsweise in Plattenbauweise - realisiert. Nun waren es bereits 50 Prozent der Bevölkerung vieler westeuropäischer Länder, die es sich leisten konnten, einen Ski- bzw. Badeurlaub zu buchen. Kritisiert wird diese Massenkultur im internationalen Stil bis heute. Die stereotypischen Hoteltürme gelten als monotone Abfertigungsstätten und sind in südlichen Ländern an beinahe jedem Strand zu finden. Die Globalisierung der Standards durch etablierte Hotelketten führte zu einer Homogenisierung im Tourismus, die trotz man-

¹² Vgl. Langreitner 2011, 18-22.



27 ^ Hotel La Zenia, Valencia

cher exklusiver Ausnahmen nicht ignoriert werden kann.¹³

Das klassische Hotel verfügt, je nach Kategorie und Hotel-Sternen, über diverse Gemeinschaftseinrichtungen wie Bar, Speisesaal, Seminarräume, Kinderbetreuung, Lobby, Sport- und Parkanlagen. Diese Standardeinrichtungen sollen den Aufenthalt angenehmer machen und sind ein ebenso wichtiges Aushängeschild wie die Zimmer selbst. Neben vielseitigen Variationen an Betten pro Raum ist auch die Ausstattung ein wichtiger Faktor. Einweg-Hausschuhe, Fernseher, Minibar, Klimaanlage und Handtücher sind nur einige Annehmlichkeiten, die bei einer Nächtigung meist im Preis inbegriffen sind und als selbstverständlich gelten. Das Doppelzimmer wird zum Mini-Apartment, das dank des „Do Not Disturb“-Schildes ebenso privat bleibt wie das eigene. Der Speisesaal lädt zum romantischen Abendessen ein und an der Bar kann man anschließend den Tag mit einem vom Barkeeper frisch gemixten Cocktail ausklingen lassen. Das Auftreten des „Grand

¹³ Vgl. Ebda., 23-25.

Hotels“ führte zu einer Balance von Nähe und Distanz zwischen Gastgeber und Gast. Der Hotelkomplex imitiert einen Alltag, in dem der Gast Komfort genießen kann, ohne den Ort verlassen zu müssen. Die Uniformität in der Hotellerie brachte Aspekte wie Anonymität und Unpersönlichkeit mit sich. Gleichzeitig verleiht dies dem Besucher eine gewisse Freiheit, den vorgegebenen Rahmen von Vorschriften und Vorstellungen des Hotelmanagements zu überschreiten und das Hotelzimmer seinem Zweck zu entfremden.¹⁴

DAS HOSTEL

Das traditionelle Hotel mit Room-Service und Pool stellt in erster Linie budgetäre Voraussetzungen an den Hotelgast. Die Ausbreitung des Massentourismus ermöglichte die Entstehung neuer Beherbergungskonzepte. Diese schafften es, sich vom allgemeinen Trend abzuheben und den Markt zielgruppenorientiert zu erweitern. Die aus dieser Entwicklung resultierenden Hotelsparten machen es heute möglich, Unterkünfte in aller Welt zu finden, welche sowohl auf persönliche Interessen als auch auf den privaten Geldbeutel gleichermaßen gut abgestimmt sind. Aus dem bunten Mix an Alternativen wird im folgenden Kapitel das sogenannte Hostel behandelt, welches sich nicht als abgeschlossenes System versteht, sondern das große Potential hat, sich in stadtfunktionelle Prozesse zu integrieren.

Den Grundstein setzte Anfang des 20. Jahrhunderts Richard Schirrmann, ein aus dem damaligen Ostpreußen stammender Volksschullehrer mit Lehrstuhl in Altena, Nordrhein-Westfalen. Während einer mehrtägigen Wanderung mit einer Schulklasse zwang ihn Schlechtwetter dazu, eine Notunterkunft in einer Schule einzurichten. Die Idee, leerstehende Schulen während der Sommerferien als Herberge für Jugendliche und Schüler umzunutzen, fand großen Anklang. Diese Behelfslösung führte einige Jahre später dazu, eine permanente Jugendherberge auf

¹⁴ Vgl. Langreitner 2011, 27.

der Burg Altena einzurichten.¹⁵ Neben Dusch- und Waschräumen, einer Küche und einem Tagesraum, waren Mädchen und Jungen in je zwei Schlafsälen, rudimentär getrennt durch einen Vorhang, in dreistöckigen von Schirrmann entworfenen Holzbetten untergebracht.¹⁶ Nach diesem Anstoß im Jahr 1911 stieg die Zahl der Jugendherbergen bis 1928 auf etwa 2.200 - zuerst nur in Deutschland, aufgrund des Erfolges aber schon bald international. Durch die Einbindung von Gemeinden und Städten in die Finanzierung und den Aufbau der Herbergen, konnte der Fortbestand der Institutionen gesichert werden.¹⁷ Das Konzept war vorrangig für Gruppen gedacht, die ein kleines Budget zur Verfügung hatten - deshalb stellten diese Unterkünfte die optimale Wahl für Schulausflüge dar. Zu dem von Schirrmann gegründeten Verband „Hostelling International“, gehören heute etwa 4.000 sogenannte „Youth Hostels“ aus 90 Ländern.¹⁸

Das Reisen der Jugend zu fördern, ist seit der Gründung von Jugendherbergen ebenso ein Leitsatz, wie die Förderung von Völkerverständigung, Frieden und Toleranz über einen interkulturellen Dialog.¹⁹ Bedingt durch den wirtschaftlichen Aufschwung in den 1960er Jahren, war es Jugendlichen zunehmend möglich zu Reisen - dies wurde auch von den gesellschaftlichen Veränderungen verstärkt. Aus der Hippie-Bewegung gingen die ersten Rucksacktouristen, oder „Backpacker“ hervor, wobei die Ansprüche an eine Unterkunft meist ebenso gering waren, wie deren Budget. Mit der spontanen Suche nach einer Bleibe vor Ort, konnte der Kontakt mit der ortsansässigen Einwohnern gepflegt werden und bot somit optimale Voraussetzungen für deren Reiseideologie - abseits vom Pauschalismus.²⁰ Eine populäre Reiseroute für „Backpacker“ führte über das Festland von Europa nach Südasiens und wurde letztendlich durch den ersten Reiseführer von Lonely Planet als „Hippie-Trail“ bekannt. Dieses Reisehandbuch beschrieb verschiedene Routen

15 Vgl. Deutsches Jugendherbergswerk 2014 Lebenslauf.

16 Vgl. Lussy, Nagelreiter 2009, 9.

17 Wikipedia 2014.

18 hihostels.com 2014.

19 Deutsche Jugendherbergswerk 2014 Zukunft.

20 Lussy, Nagelreiter 2009, 12.

der Rucksackreisenden und war maßgeblich für die steigende Popularität und den Ausbau von Infrastrukturen entlang der Reisewege verantwortlich. In vielen der betroffenen Regionen war der „Rucksacktourismus“ ein Vorläufer für weitere touristische Entwicklungen.

In einigen Städten in den Niederlanden, Großbritannien und Frankreich eröffneten in den 70er Jahren die ersten privaten Hostels in Europa. Voll und Ganz auf junge, unabhängige Reisende ausgelegt, die für eine Nächtigung keinen 5-Sterne Luxus benötigen, sondern lediglich ein preiswertes Bett. Ein relativ niedriges Preisniveau von oft nur einigen Euro pro Nacht ist - dank Mehrbettzimmern - selbst bei zentraler Lage möglich.²¹ Die Vier- bis Zehn-Bett „Dorms“ sind oft nur sehr spärlich eingerichtet und besitzen in den seltensten Fällen eine eigene Nasszelle. Zahlreiche



28 ^ Downtown Beds Hostel, Mexico City

21 Ebd. 2009, 12.

Hostels bieten heute allerdings zusätzlich private Zimmer an, deren Ausstattung ohne weiteres mit der eines „gewöhnlichen Hotelzimmers“ vergleichbar sind. Im Allgemeinen herrscht aber weniger Privatsphäre und ein höherer Geräuschpegel als in einem herkömmlichen Hotel. Dies gilt vor allem für Großraum-Zimmer, in denen auch eine erhöhte Diebstahlgefahr herrscht. Ein wichtiges Charakteristikum für den Erfolg des Hotelzweigs sind jedoch die vielseitigen Gemeinschaftseinrichtungen, die zu einer entspannten Gesamtatmosphäre beitragen. Aufenthaltsräume, Bars, Bibliotheken und Gemeinschaftsküchen fördern den interaktiven Austausch der internationalen Gäste und sind unverzichtbarer Bestandteil von Backpacker-Hostels.²² Die vergleichsweise geringen Anforderungen bezüglich Komfort und die Flexibilität der Gäste wie auch der öffentlichen Räume, machen es möglich, Hostels in unterschiedlichste städtische Bereiche einzufügen.



29 ^ Hotels am Hauptbahnhof, Graz

22 Ebd. 2009, 13.

DIE SITUATION

Über diverse Online-Reiseportale sind heute weltweit etwa 27.000 Hostels in 180 Ländern zu finden, wobei die Kategorien sehr breit gefächert sind. Das Angebot reicht von Apartments über Bed&Breakfast bis hin zu Budget Hotels.²³ Ebenso herausfordernd gestaltet sich die Einordnung verschiedener Hotels - bei deren Auswahl ist es jedoch möglich, sich an den sogenannten Hotel-Sternen zu orientieren. Die Klassifizierung lehnt sich jedoch beispielsweise nicht an die europäische „Hotelbars Union“ an, welche sich die einheitliche und transparente Klassifizierung von Hotels zum Ziel setzt, sondern an ein undurchschaubares und uneinheitliches System. Meist koppelt sich der Preis pro Nacht des Zimmers an deren Ausstattung und allgemeinen Lage des Hotels.

Österreich hat ein facettenreiches Angebot und liegt mit den Einnahmen aus dem Tourismus sowie der Anzahl der Übernachtungen pro Einwohner im europäischen Vergleich auf Platz 1.²⁴ Begünstigt durch Naturlandschaften, wie den Alpen und zahlreichen Seen, sind es auch geschichtsträchtige Städte und Kulturdenkmäler die jährlich Millionen von Besuchern anziehen.²⁵ Graz ist aufgrund des mittelalterlichen Stadtkerns und der damit verbundenen Atmosphäre - jedoch spätestens seit der Imagepolitik als Kulturhauptstadt Europas 2003 - ein beliebter Ort für Touristen. Dementsprechend gut ausgebaut sind Infrastruktur, Informationsdichte seitens der Stadt sowie die Palette an Unterkünften. Betrachtet man die derzeitige Situation in der Umgebung des Grazer Hauptbahnhofs, so scheinen die gebotenen Nächtigungsmöglichkeiten sehr vielfältig. Unter den zehn verfügbaren Herbergen sind zwei 4-Sterne- und drei 3-Sterne Hotels, drei Gasthöfe, ein Bed&Breakfast und ein Hostel. Die preisliche Differenzierung zeigt sich indessen relativ eintönig. Je nach Saison liegt der niedrigste Preis pro Person, Nacht und Zimmer bei etwa 60,- Euro, mit Ausnahme des Hostels. Neben einer Jugendherberge, die ungefähr

23 Hostelworld.com 2014.

24 Siegl 2013.

25 Statistik Austria 2014.

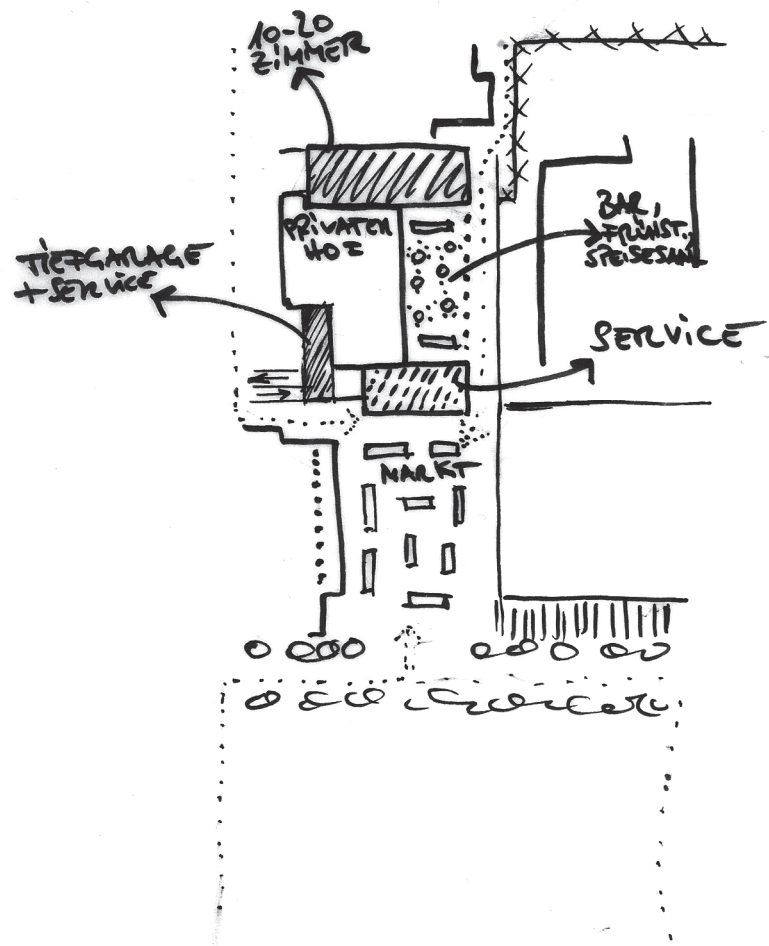
einen Kilometer südlich des Hauptbahnhofs liegt und eine Kletterhalle zu bieten hat, ist das Hostel westlich des Hauptbahnhofs die einzige Alternative für Reisende mit einem geringen Budget. Mit 450 Betten in 120 Zimmern, ist dieser Ableger einer Hostalkette eine eher ernüchternde Alternative zum restlichen Übernachtungsstandard. Einziger Wermutstropfen ist eine Dachterrasse, die jedoch nur Hostelgästen zugänglich ist.²⁶ Darüber hinaus befindet sich das Gebäude auf einem Grundstück, dessen Lage und die derzeitige Nachbarbebauung es wesentlich erschweren, die öffentlichen Bereiche des Hostels mit dem städtischen Raum zu verbinden. Der soziale Kontakt unter den Gästen ist bei diesem Großprojekt ebenso in Frage zu stellen wie die Kommunikation mit dem öffentlichen Raum.

Das bereits bestehende Übernachtungsnetzwerk um eine Option zu erweitern, die sowohl preiswerte Mehrbettzimmer, als auch Doppelbettzimmer anbietet, ist angesichts der aktuellen Situation durchaus angemessen. Dabei muss die Ausführung keinem Massentourismus gerecht werden, sondern vielmehr der Integration in die städtebaulichen Entwicklungen der Zukunft. Weiters gibt es geschichtliche Zusammenhänge zwischen Markt, Wirtshaus und Unterkunft, die eine Synergie in einem räumlichen Gefüge befürworten. Die neue Bleibe hat darüber hinaus das Potential, zu einem wichtigen Treffpunkt für junge und internationale Reisende in Graz zu werden. Hierbei ist die Entfernung zur Innenstadt nur von sekundärer Bedeutung, da das Hostel ohnehin Teil einer neuen urbanen Struktur, oder sogar dessen Zentrum wird.

26 Vgl. Graz Tourismus & Stadtmarketing GmbH 2014.



30 ^ Independent Hostel, Lisbon



DER ENTWURF

An erster Stelle stand, wie anfangs erläutert, das Zollamt. Die beiden Hauptfunktionen der Markt und das Hostel - in diesem einen Gebäude zu vereinen, stellte von Beginn an eine Herausforderung dar. Schon in einem relativ frühen Stadium der Arbeit wurde deshalb auf die umliegenden Flächen zurückgegriffen, was gravierende Auswirkungen auf das Gesamtkonzept hatte. (31 ^)

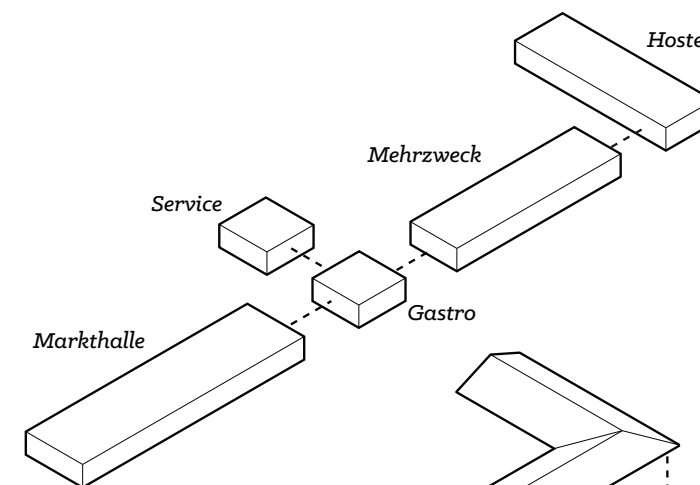
DIE MASSNAHMEN

Den Platz südlich des Zollamts in den Entwurf zu integrieren hat zur Folge, dass die derzeitigen Stellflächen für PKWs weichen müssen. Eine Tiefgarage unter dem Platz erwies deshalb sich als geeignetste Lösung, da die Zahl der verfügbaren Parkplätze gleich bleibt.

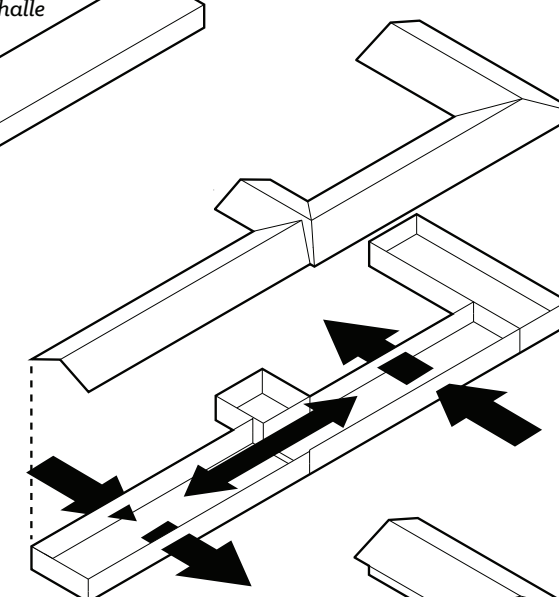
Durch das Freispielen des Platzes ergeben sich nun Beziehungen zwischen dem Innenhof des Zollamts und dem Vorplatz des Jugendzentrums nördlich. Somit besteht zwar „Blickkontakt“, dieser ist jedoch als Hauptverbindung weniger tauglich. Die einzige schlüssige Verbindungsmöglichkeit ist deshalb die Ostseite des Zollamts. Um einen zweckmäßigen Weg zu bewerkstelligen, ist eine leichte Anpassung des Nachbargrundstücks nötig. Die derzeit als Lager des Elektrogroßmarkts genutzte Fläche bleibt nahezu vollständig erhalten und ermöglicht somit einen ungestörten täglichen Betrieb.

Die Erschließung erlaubt nun einen neuen Ansatz für den Aufbau der räumlichen Zusammenhänge. Beginnend im Süden tritt als Verlängerung des Zollamts eine längliche Markthalle. Als Brücke zwischen Zubau und Bestand dient ein Gastronomiebereich, bestehend aus einer langen Bar ergänzt durch zahlreiche Sitzmöglichkeiten. Im kurzen Südflügel befinden sich Rezeption, Verwaltungs- und Gemeinschaftsräume des Hostels sowie eine Küche, welche die Schnittstelle zwischen Markthalle und Restaurant repräsentiert. Der mittlere Teil des Zollamts wird zur Erweiterung der Markthalle und rückt zugleich den Gemeinschaftsbereich des Lokals in den Mittelpunkt. Darüber hinaus fungiert dieser Bereich als Mehrzweckraum, der mit Hilfe der direkten Anbindung zur Vertikalerschließung ohne große

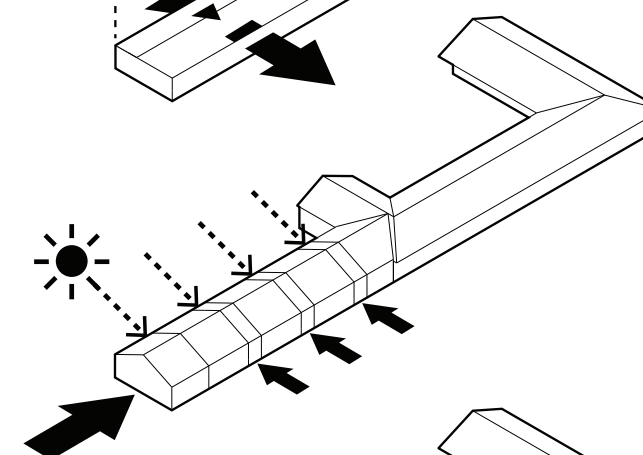
FUNKTIONEN



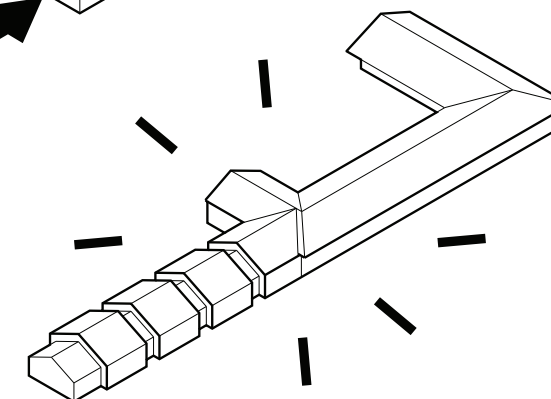
DURCHGÄNGE



EINGÄNGE UND BELICHTUNG



DAS BETT AM MARKT



Umstände transformierbar ist. Der Nordflügel widmet sich auf zwei Geschossen den Hostelzimmern. In den überbauten Teilen des Untergeschosses befinden sich Lager-, wie auch Haustechnik-Räume, wohingegen die nicht überbauten Bereiche eine Vielzahl an Parkflächen für PKWs bereitstellen.

Dieser neu arrangierte Gebäudekomplex ist entlang einer Nord-Süd-Achse ausgeprägt und reiht die Raumprogramme nacheinander auf. Hierbei erfolgt keine strenge räumliche Funktionstrennung, sondern es entsteht eine Beziehung zwischen den verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten.



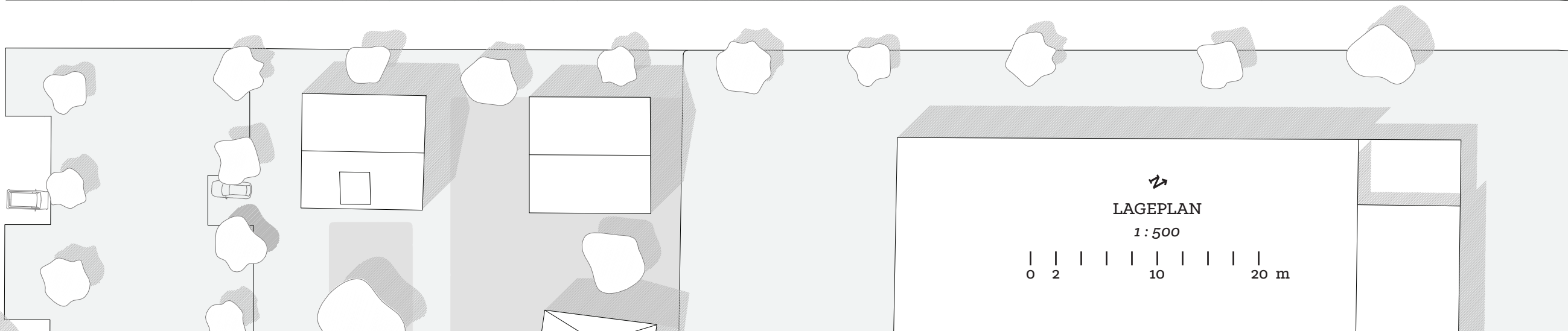
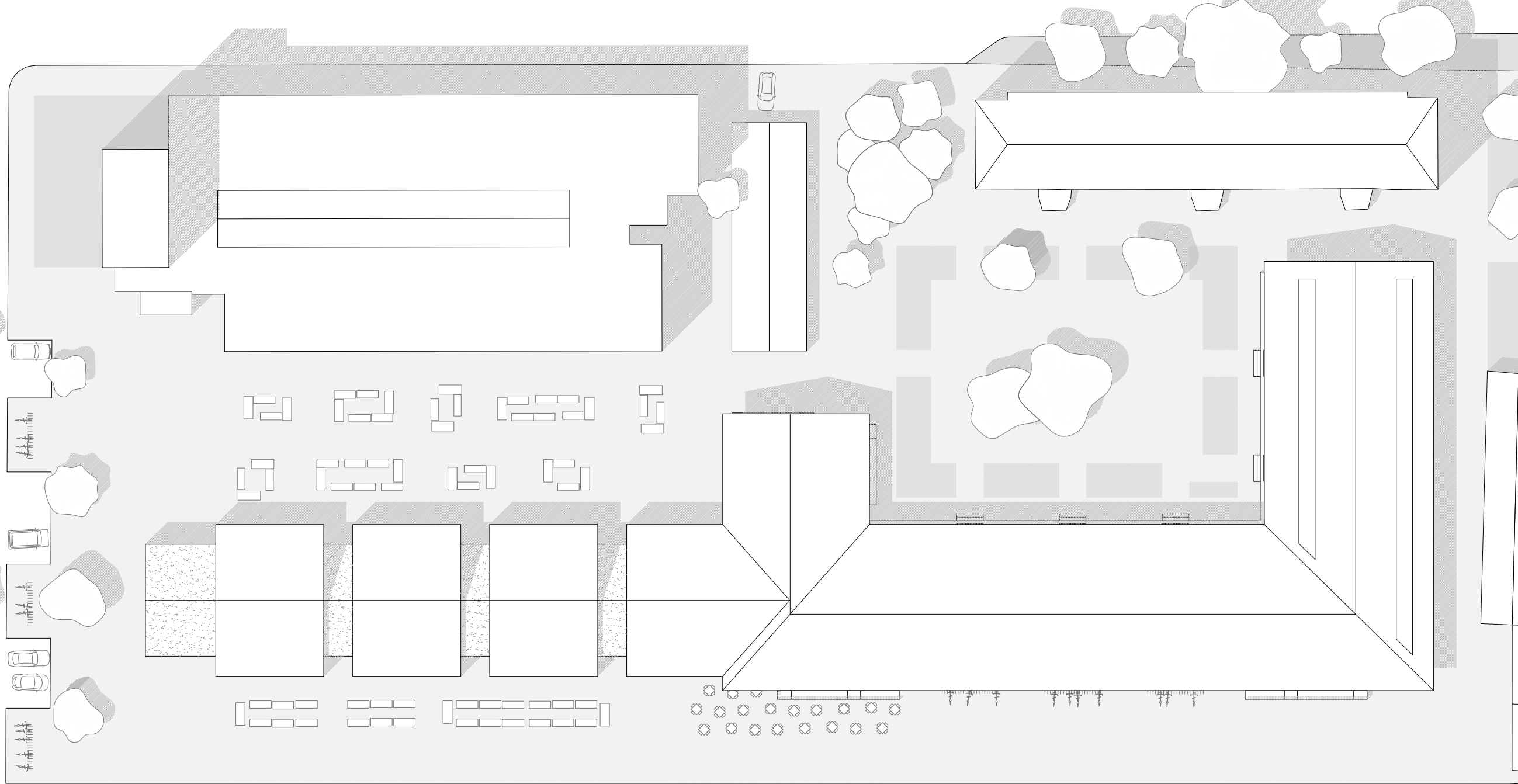


DER AUSSENRAUM

Das Zollamt bleibt vom Erscheinungsbild weitgehend unverändert. Im Gegensatz zur derzeitigen Situation bewirkt die Umsetzung eines Verkehrsweges im Osten, dass das Gebäude vielseitig zugänglich wird. Sowohl an der Ostseite als auch an den Innenhof-Seiten werden die ursprünglichen Tore aktiviert und stellen die harmonische Rythmisierung der Außenansicht wieder her. Aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen Straße und Erdgeschossenebene des Zollamts ist es erforderlich, Treppen bzw. Rampen vor den Eingängen zu positionieren. Am Laubengang entlang des Innenhofs sind überdies ausgeprägte Sitzstufen angeordnet, die zugleich den Übergang zum Freiraum markieren. Die auffälligste Veränderung am Zollamt sind die länglichen Einschnitte im Dach des Nordflügels, die mit Hilfe von Verglasungen Licht in die Hostel-Zimmer des Obergeschosses bringen.

Die Markthalle lehnt sich in seiner Form an das Zollamt an und wird zu dessen zweitem Längsflügel. Markant sind hierbei die ausgeprägten Schnitte in das Volumen, die zum Einen die Eingänge markieren und zum Anderen für die natürliche Belichtung des Innenraums sorgen. Darüber hinaus sind sowohl die Außenwände als auch das Dach mit einer extensiven Begrünung übersät. Die „geschlossenen“ Teile der Markthalle muten lediglich an, geschlossen zu sein. Jede Außenwand der Teilstücke ist jedoch in drei Falttore unterteilt, die sich nach Bedarf öffnen lassen. Dies ermöglicht die Erweiterung der Markthalle um die umliegenden Außenräume - der Marktplatz zwischen Markthalle und dem Bürogebäude und der neue Straßenraum an der Ostseite. In diesem Zustand löst sich die Markthalle an den Flanken auf und reduziert ihre Funktion auf eine einfache Überdachung.

Neben dem langen Gebäudekomplex befindet sich außerdem die Einfahrt zur Tiefgarage, die man über den Bahnhofgürtel erreicht. Der Monolith, in welchem auch die Müllräume untergebracht sind, ist vollkommen in rötlich-steinfarbene Betonfliesen gehüllt. Die Material- und Farbgebung ist an das Aussehen des Zollamts angelehnt, weshalb auch die Teilstücke der Markthalle dieser Gestalt entsprechen.



↗
LAGEPLAN
1:500

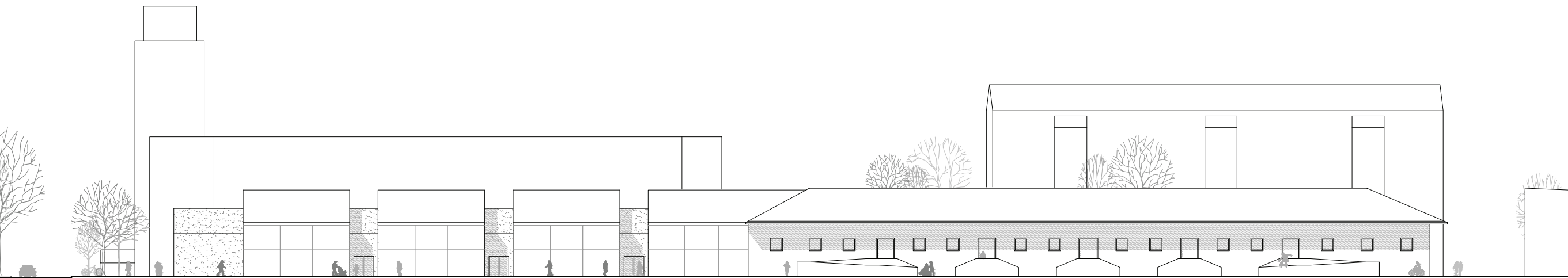
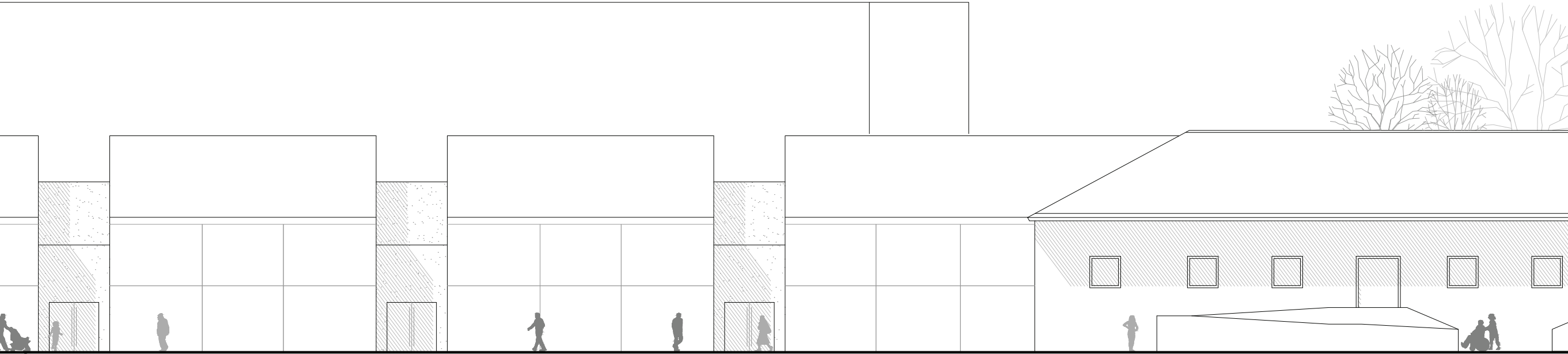
0 2 10 20 m





0 1 5 10 m

1:200



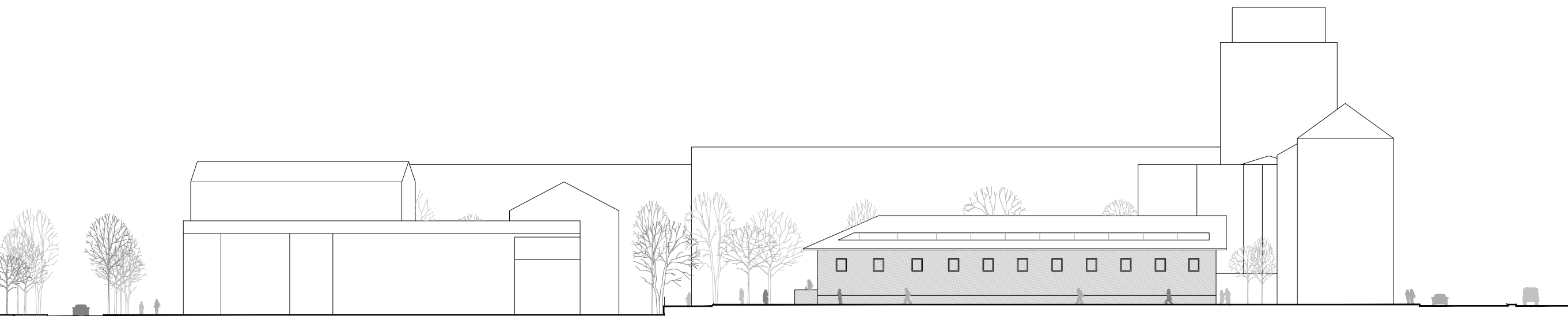
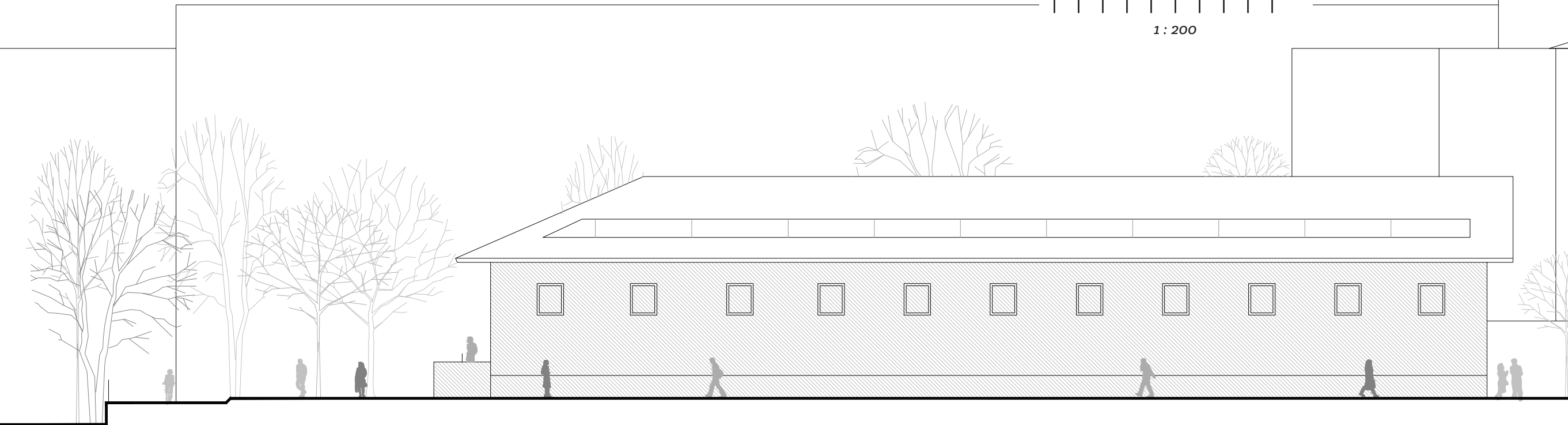
ANSICHT OSTEN

1:500

0 2 10 20 m

0 1 5 10 m

1:200



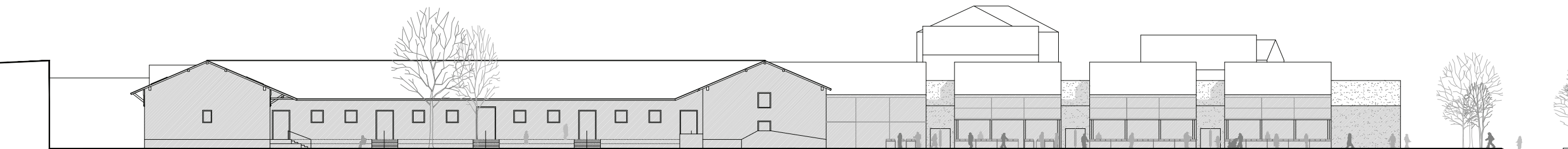
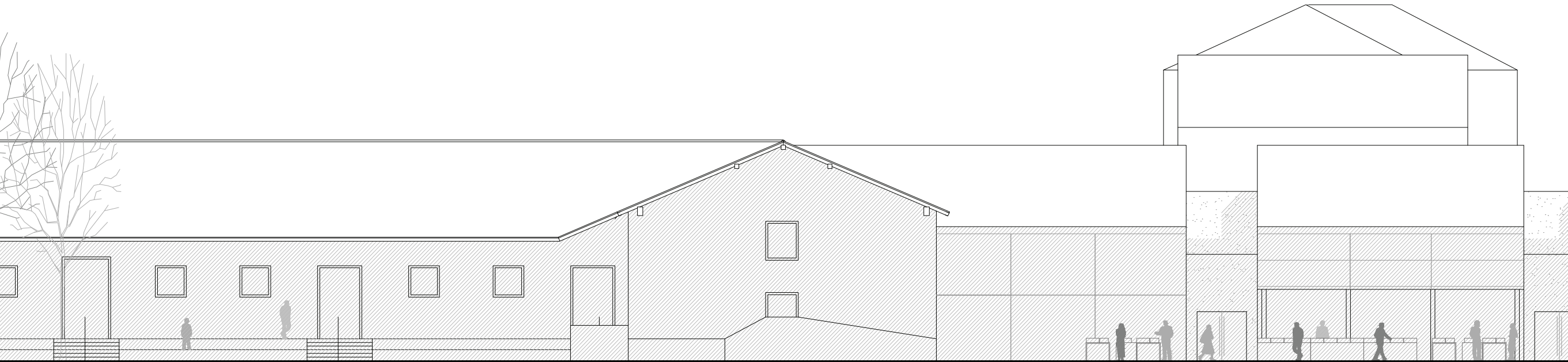
ANSICHT NORDEN

1:500

0 2 10 20 m

0 1 5 10 m

1:200

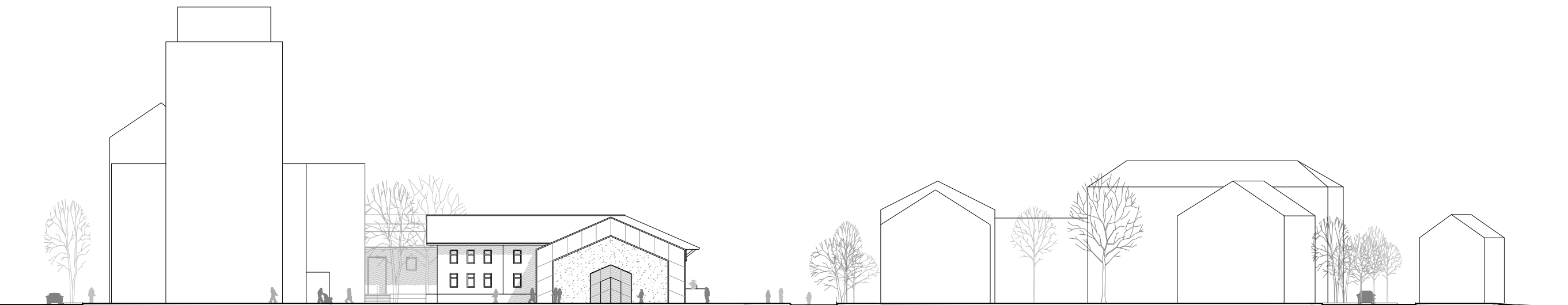
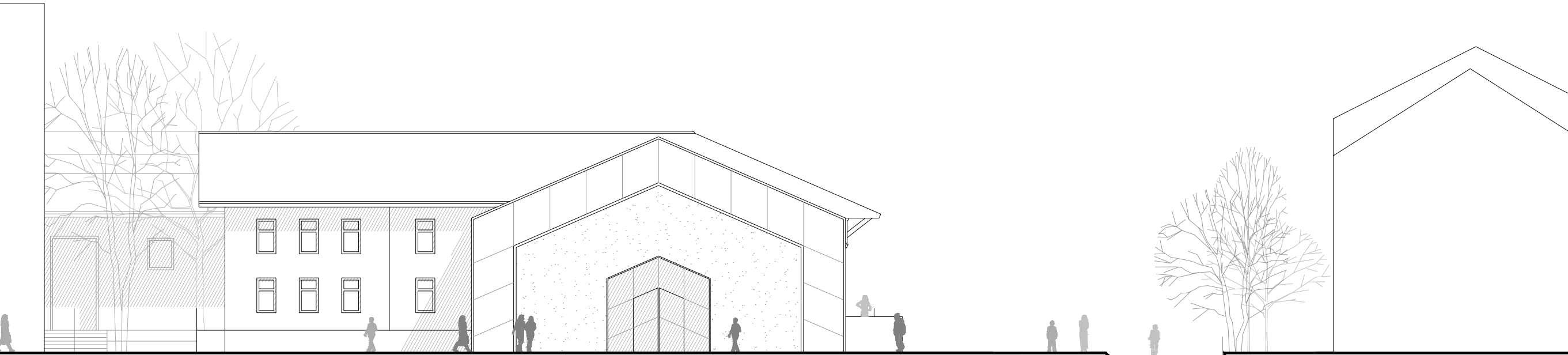


ANSICHT WESTEN

1:500

0 2 10 20 m

0 1 5 10 m
1:200



ANSICHT SÜDEN

1:500
0 2 10 20 m





DER INNENRAUM

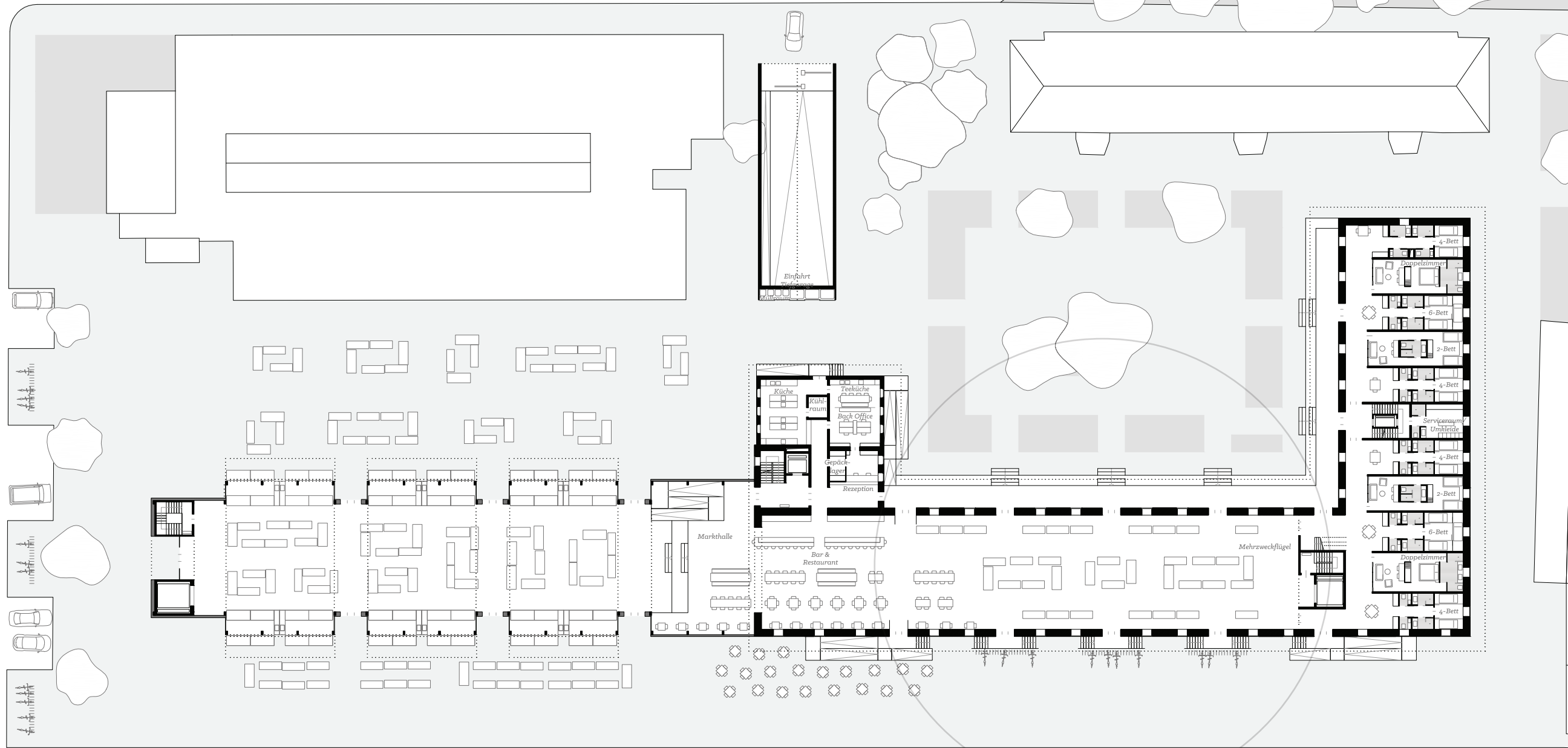
Die Markthalle ist als Zweckbau ausgerichtet und bietet zwischen fixen Marktständen an den Rändern, ein großzügiges Platzangebot für verschiedenste Marktstände und -stände. Am südlichen Ende befindet sich der Haupteingang und die vertikale Hauptschliessung in die Tiefgarage. Am nördlichen Ende erreicht man den Serviceflügel, sowie den durchgezogenen Gastronomiebereich.

Der Serviceflügel erstreckt sich über drei Geschosse, die über einen zentralen Erschliessungskern die Küchen für Restaurant und Gäste, Rezeptions-, Administrations- und Gemeinschaftsräumlichkeiten des Hostels sowie Besuchertoiletten miteinander verbindet.

Der Mehrzweckbereich des Projekts ist in seiner Basisfunktion als Erweiterung der Markthalle vorgesehen. Neben Waren für den alltäglichen Gebrauch in der Markthalle, trifft man hier in erster Linie auf Spezialitätenhändler. Da der Längsflügel zugleich das Zentrum des Zollamts markiert und sowohl über die Straße als auch über den Innenhof von mehreren Zugängen betreten werden kann, bietet sich eine vielfältige Nutzbarkeit der Innen- und Außenräumlichkeiten. Der nördliche Abschluss ist erneut eine vertikale Erschließung, sowie Durchgänge zu den verschiedenen Zimmern des Hostels.

Die Hostelzimmer variieren in der Bettenanzahl pro Zimmer und beinhalten acht 4-Bett-, vier 6-Bett-, vier 2-Bett- und vier Doppelbett-Zimmer auf zwei Geschossen. Obgleich die Bettendichte bei einer Gesamtzahl von 72 Betten in 20 Zimmern relativ hoch ist, mangelt es den Gästen nicht an einem gewissen Komfort, wie etwa die separaten Sanitärbereiche für jedes Zimmer oder einer großräumigen Galerie im Obergeschoss. Umkleide- und Serviceräume für das Personal sind in Zwischengeschossen bequem über ein weiteres Treppenhaus mit dazugehörigen Fahrstuhl erreichbar.

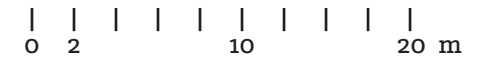
Das Untergeschoss widmet sich den Stellflächen für PKWs und bietet zudem reichlich Lagerflächen für die Waren der Händler sowie für das Hostel und weitere Nutzergruppen des Areals.



ERDGESCHOSS



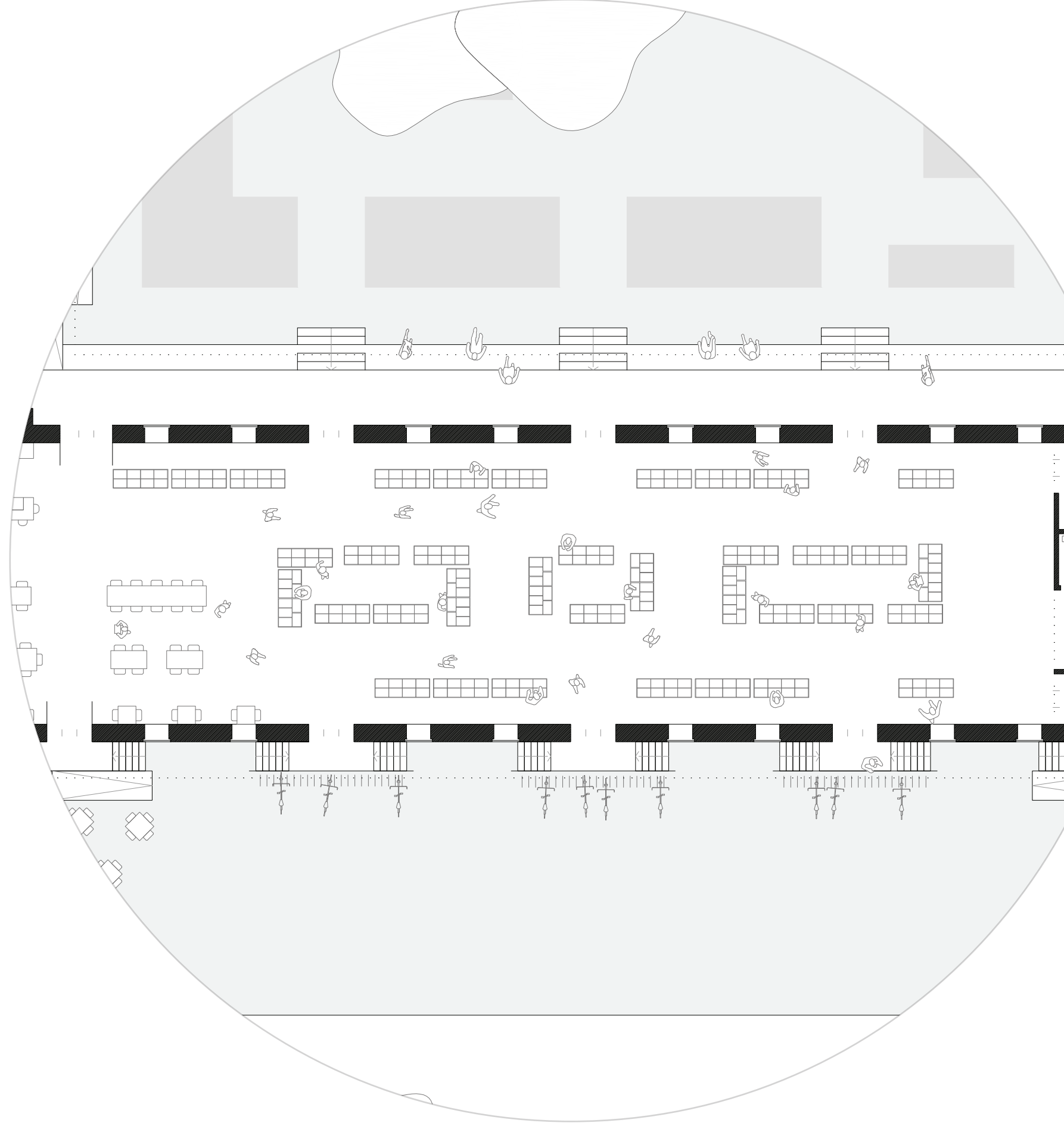
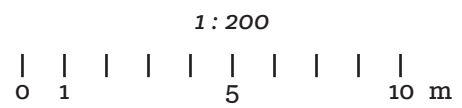
1 : 500



HOSTEL-INNENHOF

SPEZIALITÄTEN-MARKT

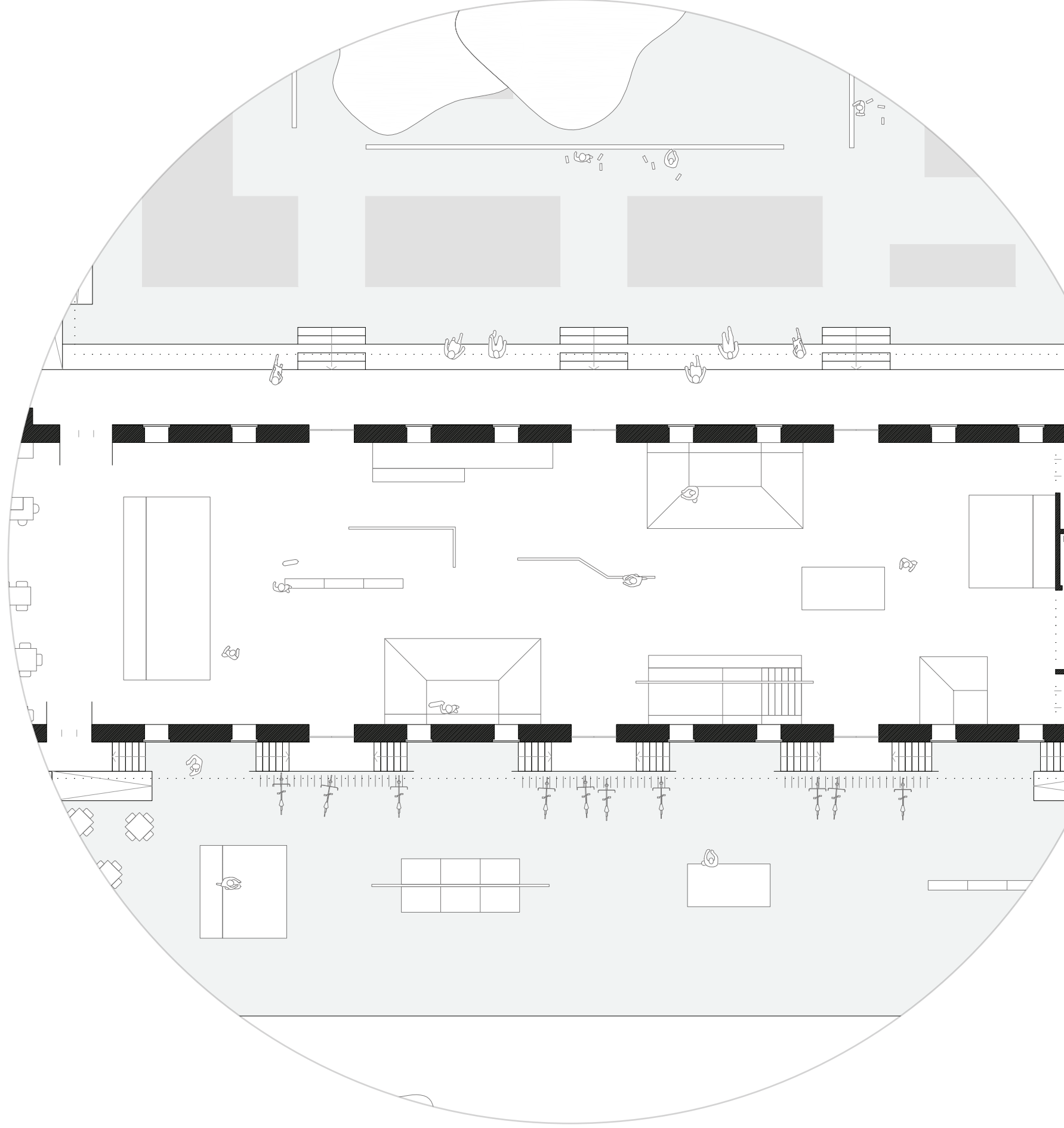
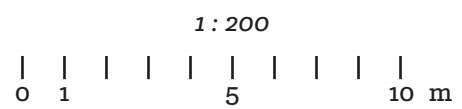
ZUGANG



GRAFFITI CONTEST

SKATE-HALLE

STREETPARK

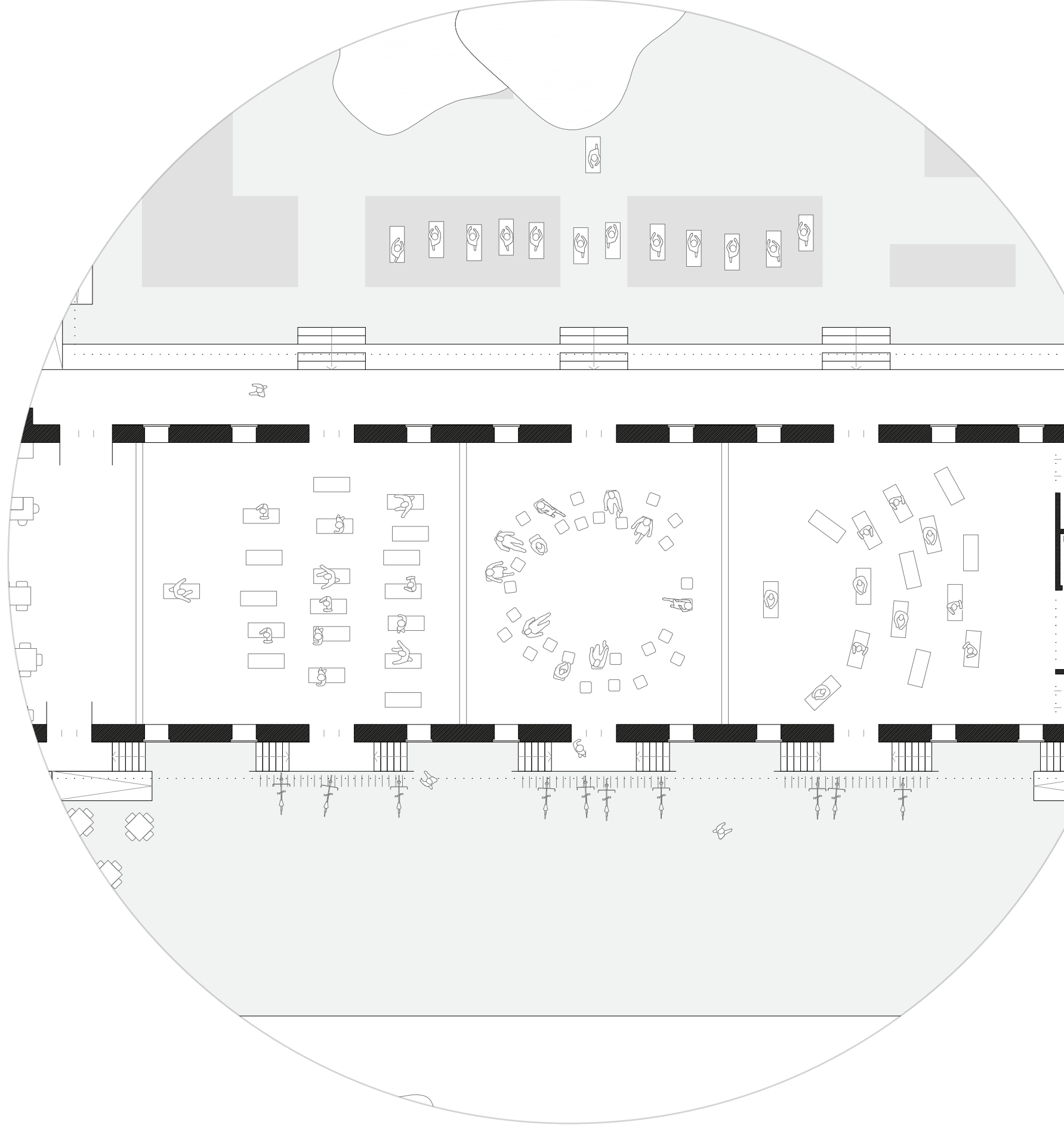


YOGA-GARTEN

WORKOUT-/SEMINAR-/
KURSRÄUME

ZUGANG

1:200



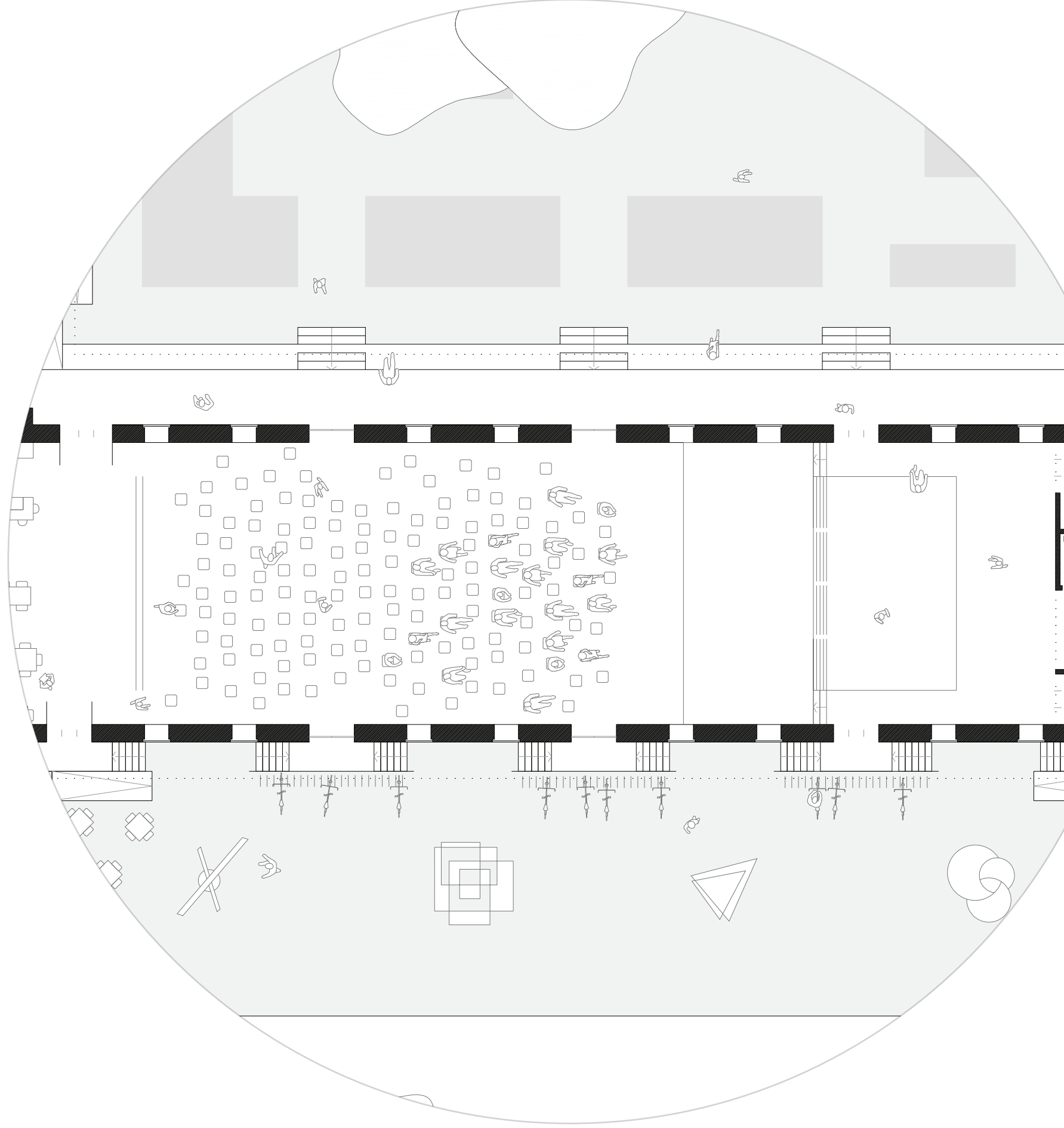
HOSTEL-INNENHOF

THEATER/PRÄSENTATION/
KINO/KONZERT

OUTDOOR-AUSSTELLUNG

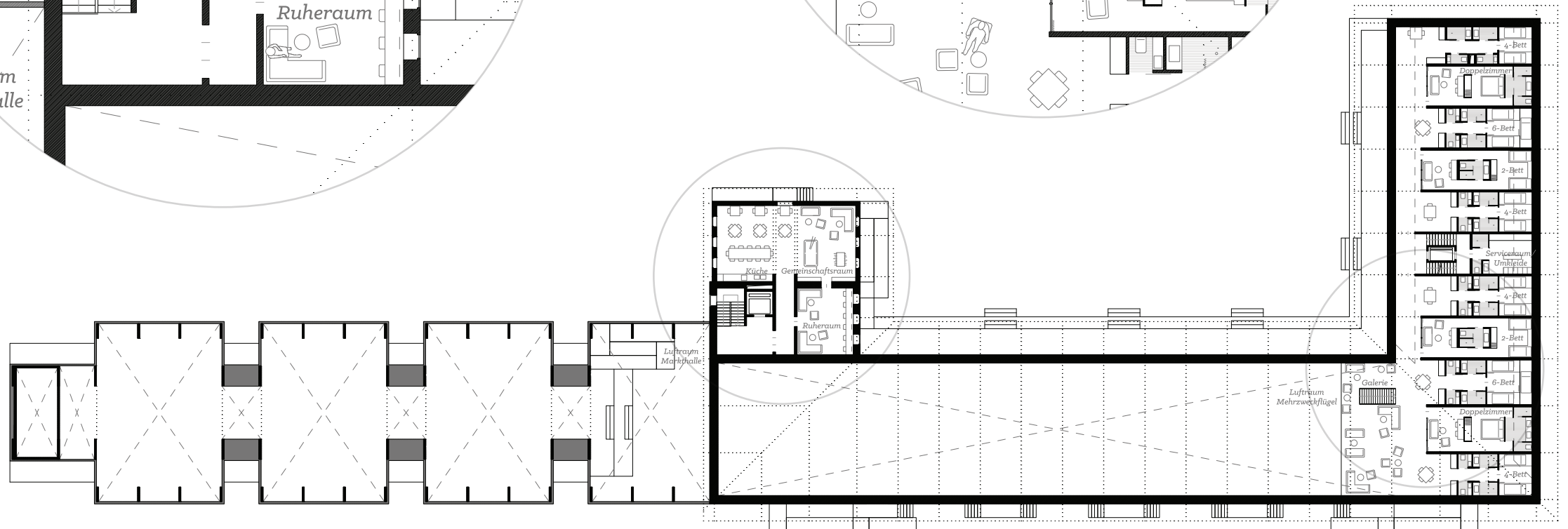
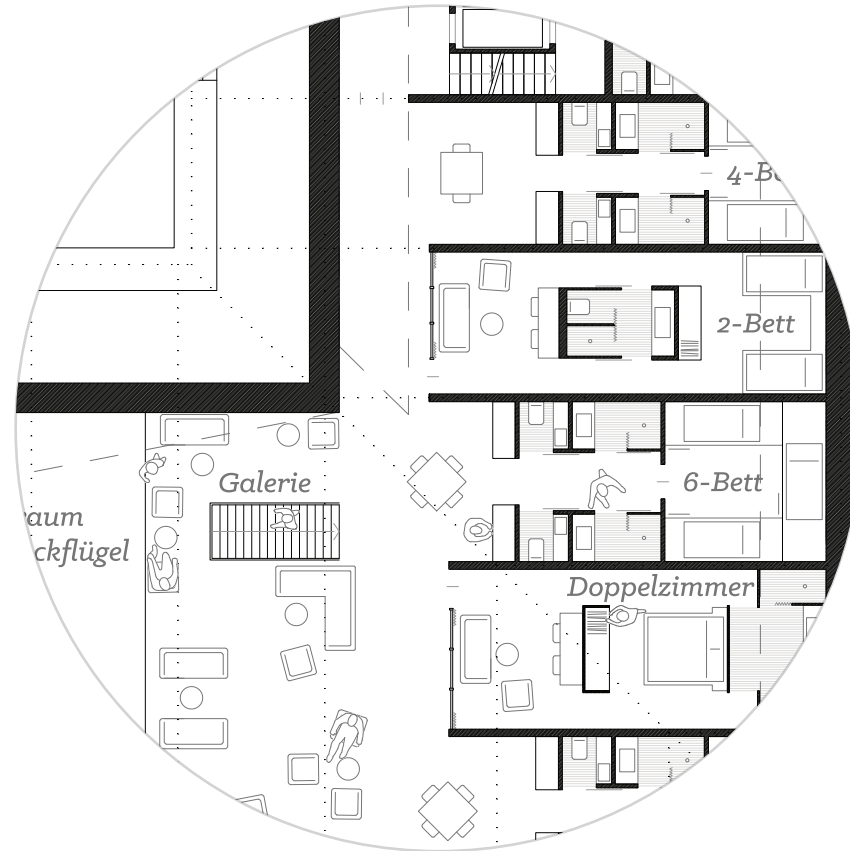
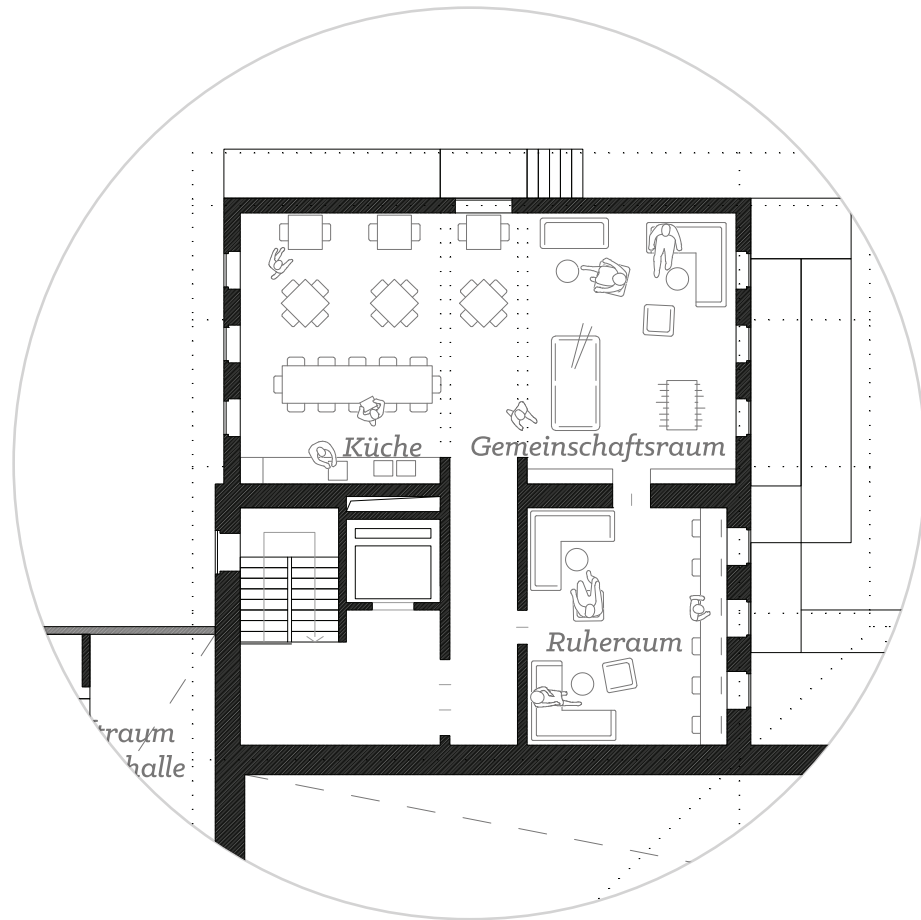
1:200

0 1 5 10 m



0 1 5 10 m

1:200



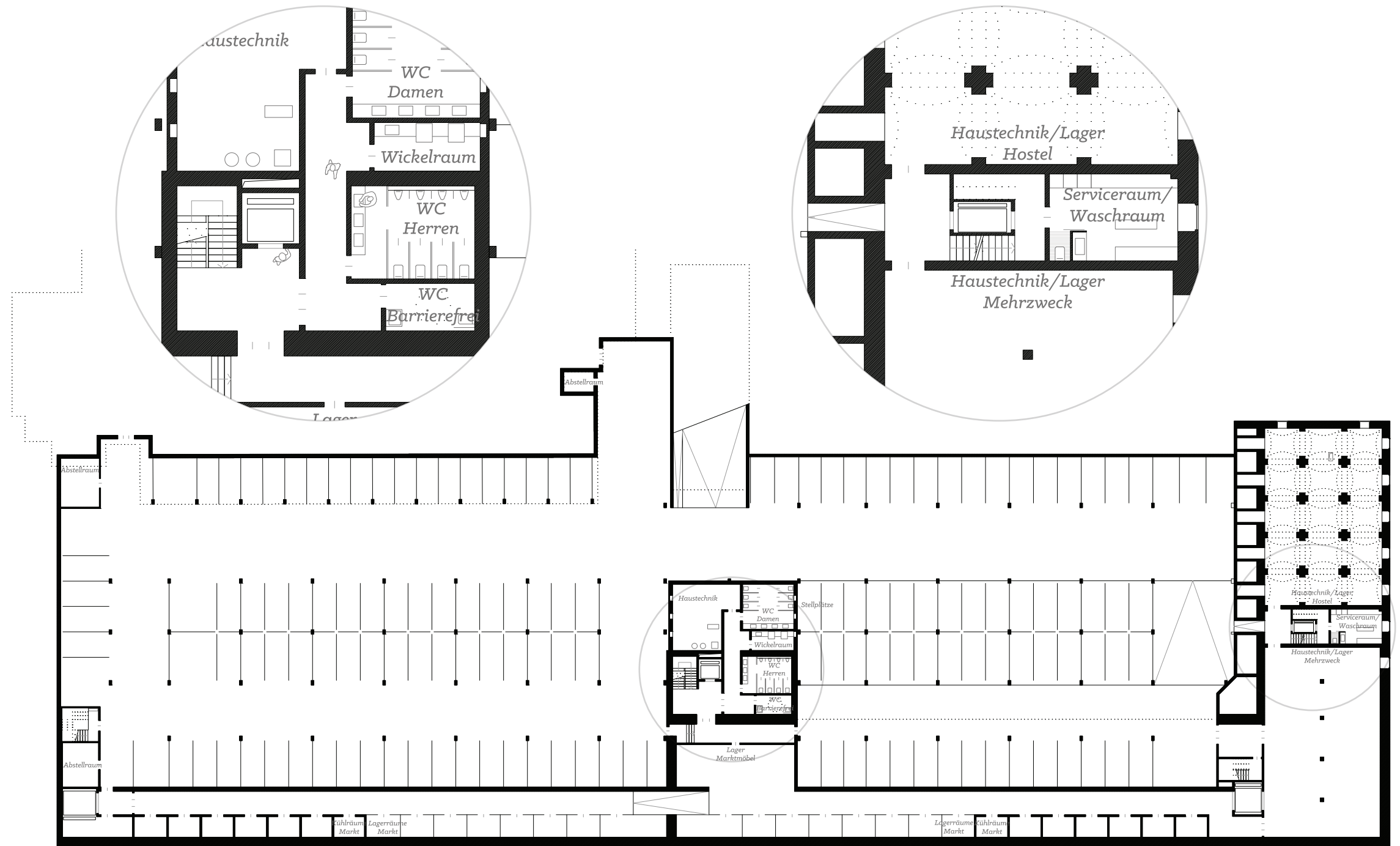
OBERGESCHOSS

1:500

0 2 10 20 m

0 1 5 10 m

1:200



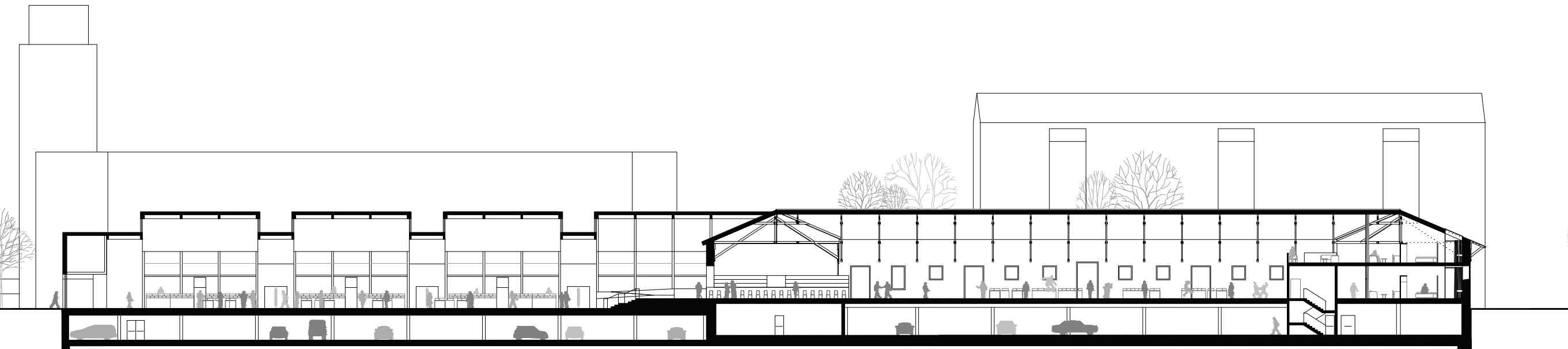
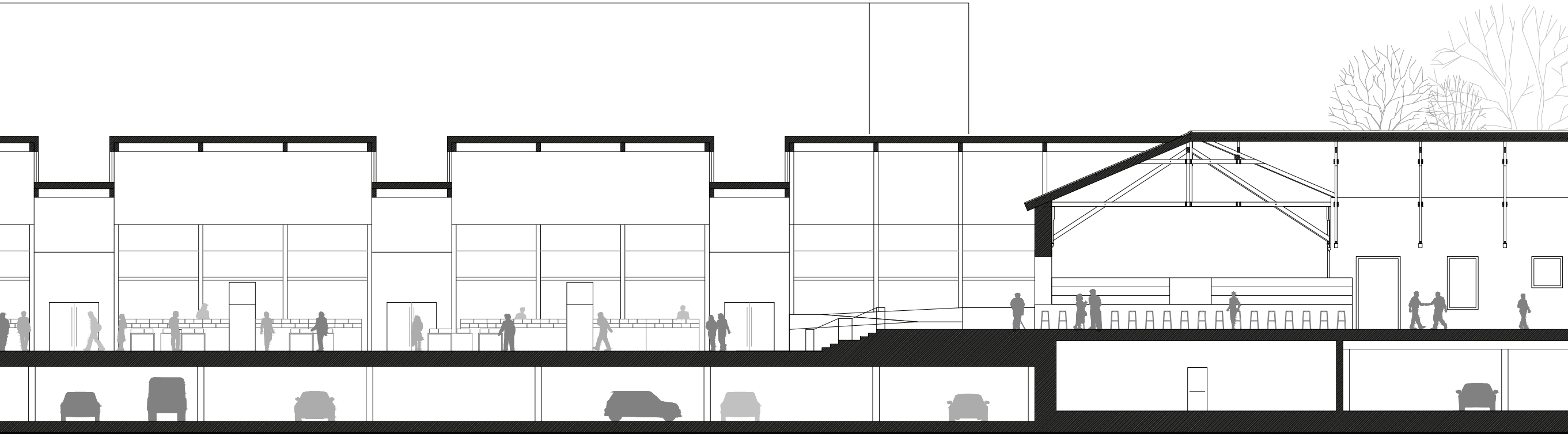
UNTERGESCHOSS

1:500

0 2 10 20 m

0 1 5 10 m

1:200



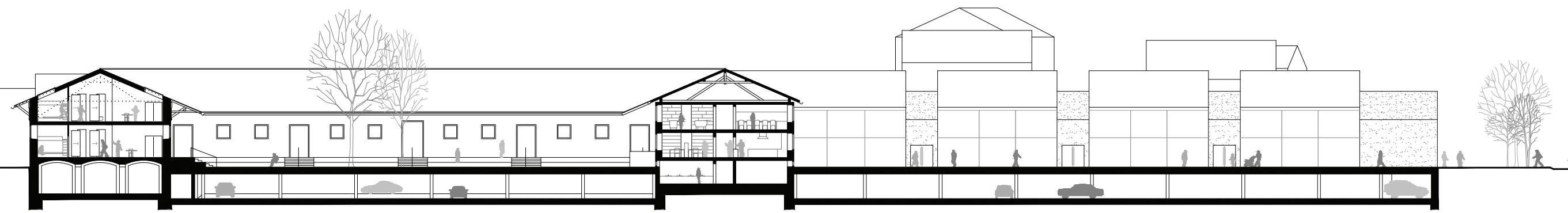
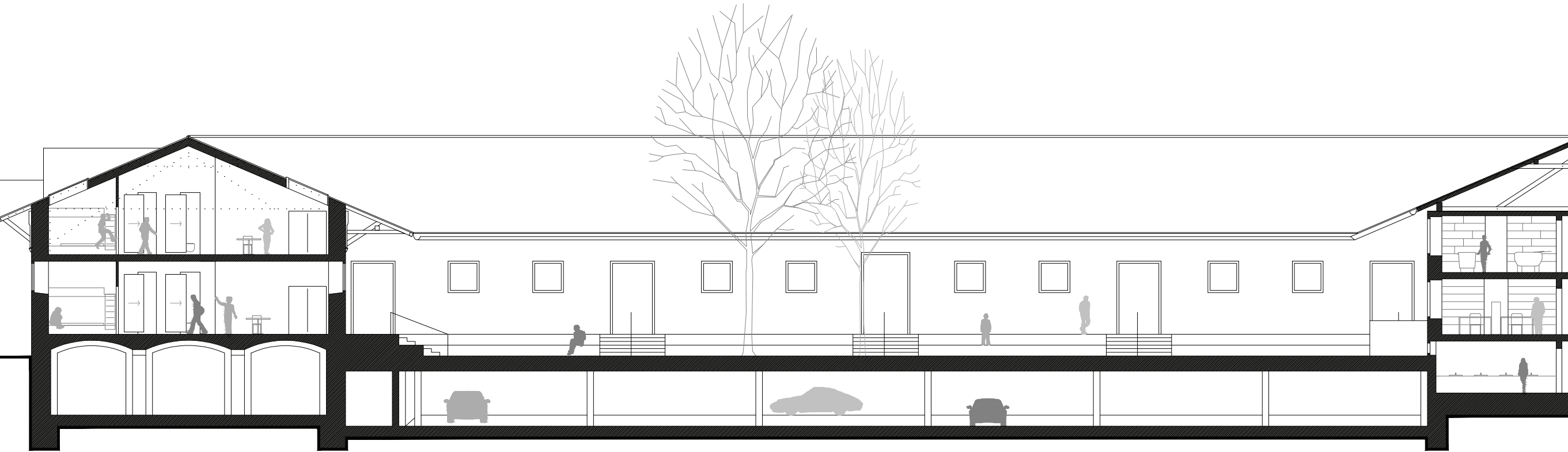
SCHNITT GESAMT

1:500

0 2 10 20 m

0 1 5 10 m

1:200



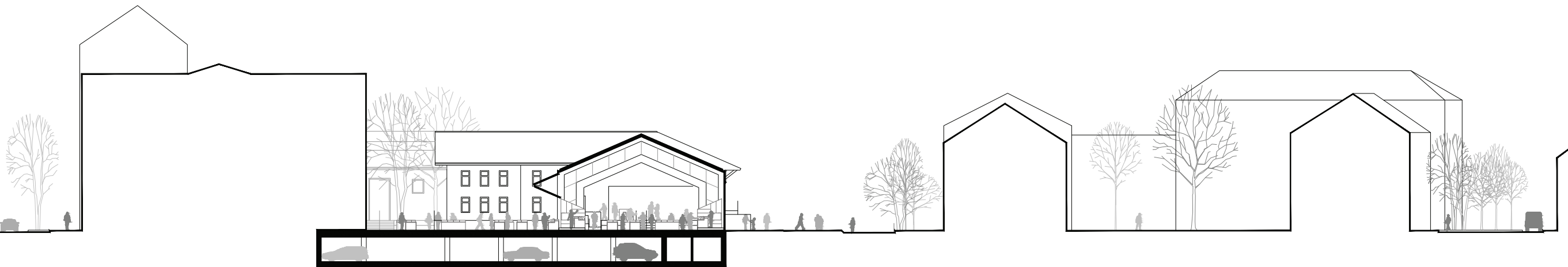
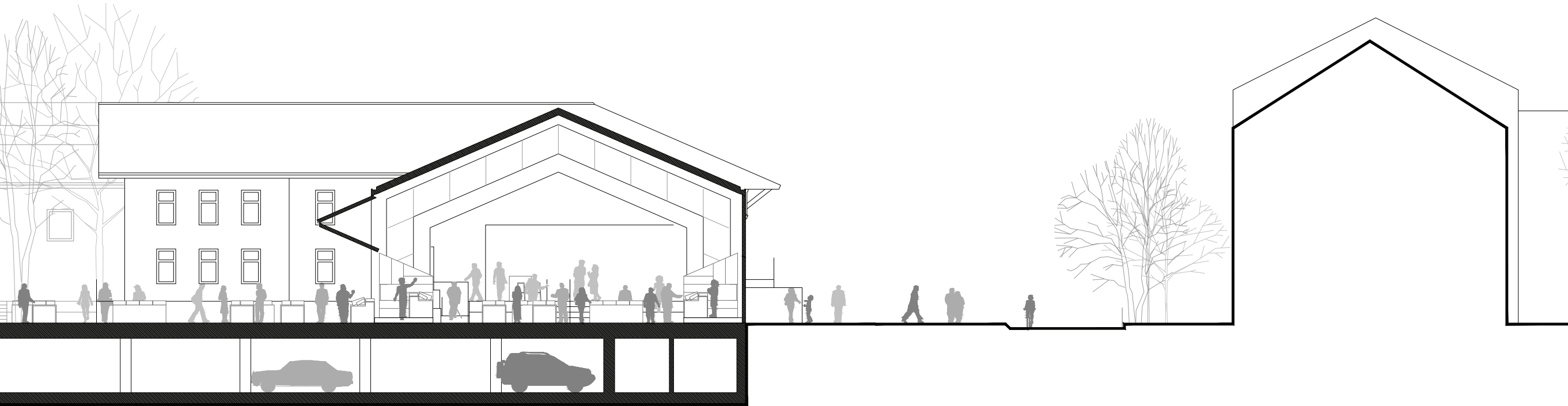
SCHNITT HOSTEL / SERVICE

1:500

0 2 10 20 m

0 1 5 10 m

1:200



SCHNITT MARKTHALLE

1:500

0 2 10 20 m



DIE ZUKUNFT

Die Prozesse einer Stadt befinden sich im ständigen Wandel. Architektur und Stadtplanung ist im Stande auf diese Veränderungen zu reagieren, indem deren Projekte nicht mehr mit einem Anfangs- und Enddatum versehen sind.¹ Aus diesem Grund ist auch „Das Bett am Markt“ nur Teil einer Entwicklung und so konzipiert, dass es als Grundmodul eines Wachstumsprozesses dieses Standorts dient.

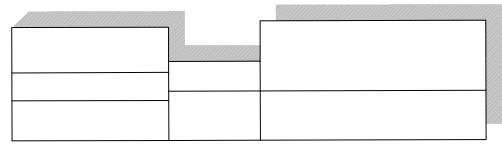
„Das letztendliche Ziel der Stadtplanung und Architektur ist die Intervention, um die bestehende sozioökologische Anordnung zu ändern.“² Ein solcher Eingriff an einem Ort mit einem geschwächten Gefüge, ist demnach von umso größerer Bedeutung. Die Entstehung eines eigenständigen Stadtquartiers bringt Vorteile in vielerlei Hinsicht mit sich. Neben der Verkürzung von Verkehrswegen für Anrainer ist es vor allem das Schaffen neuer Facetten, abseits von Innenstadt und Hauptbahnhof. Um die Lebendigkeit dieses neuen Quartiers zu fördern, ist es essentiell sich auf die Formgebung von öffentlichen Räumen zu konzentrieren.³ Mit Hilfe eines vielschichtigen Funktionsmixes und dem damit verbundenen Abwechslungsreichtum wird der Homogenität von Zwischenräumen entgegengewirkt.

Ogleich das folgende Beispiel nur an der Oberfläche einer Weiterentwicklung kratzt, gibt es Aufschluss über die Möglichkeiten auf dem behandelten Stadtgebiet.

¹ Vgl. Scholl 2011, 204.

² Vgl. Swyngedouw, 2011, 64.

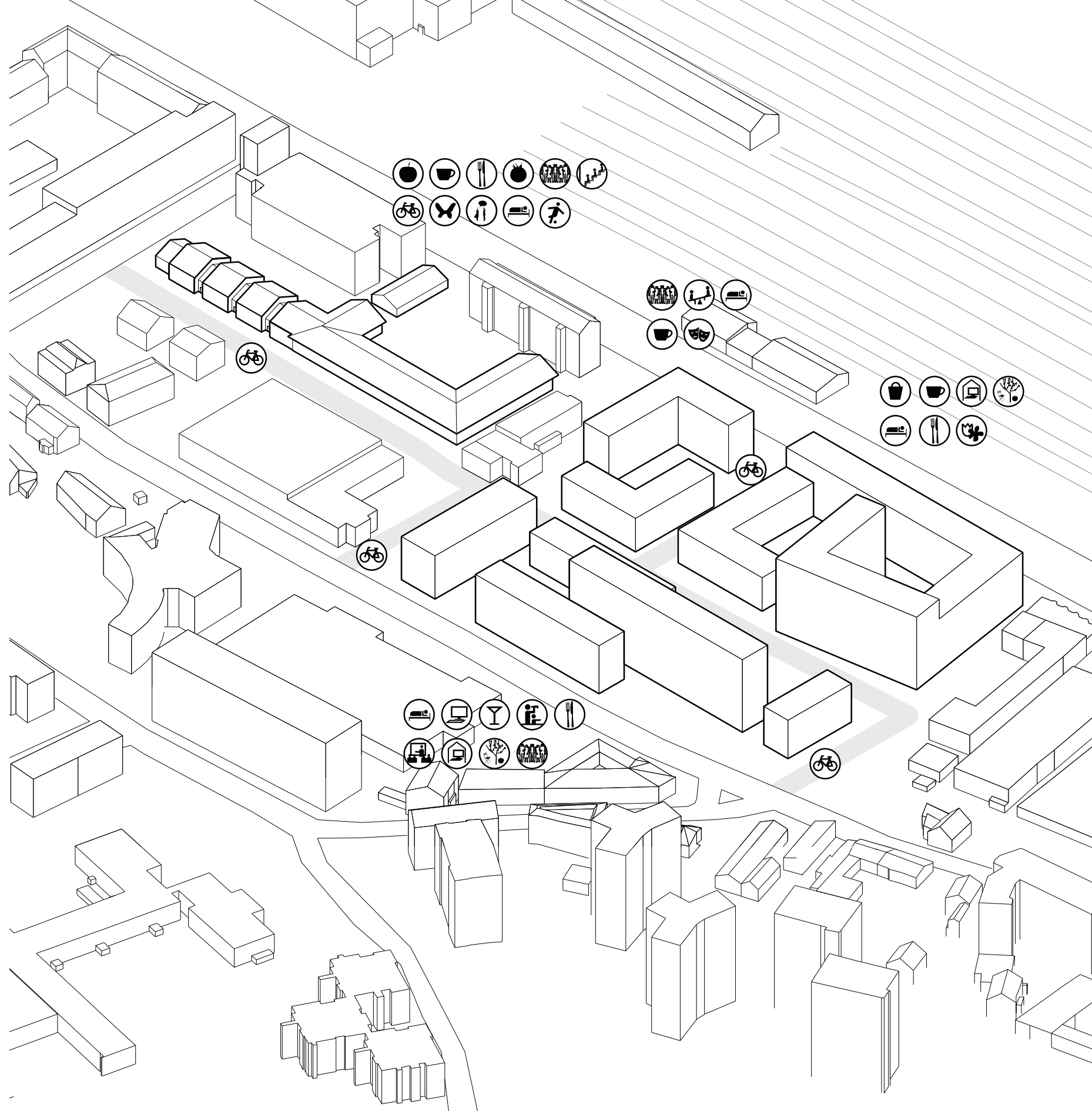
³ Vgl. Rogers 2012, 11.



0 5 25 50 m
1:1.000
↗



-  FAHRRADWEG
-  PLATZ
-  KINO
-  SCHLAFEN/WOHNEN
-  SPORT
-  BILDUNG
-  BEGEGNUNGSZONE
-  SPEZIALITÄTEN
-  WIESE
-  NATUR
-  GARTEN
-  CAFÉ
-  LEBENSMITTEL
-  RESTAURANT
-  SPIELPLATZ
-  EINZELHANDEL
-  BÜHNE
-  BÜRO/GEWERBE
-  HEIMARBEIT
-  AUSSICHT





38 ^ Virginia Beach Resort Hotel, Virginia Beach

ANHANG

LITERATURVERZEICHNIS

- Andrä, Klaus:** Marktplätze. Betrachtungen zu Geschichte und Kultur, Berlin 1990
- Benevolo, Leonardo:** Die Geschichte der Stadt. Frankfurt-New York 2000
- Brunner, Walter:** Die Geschichte der Stadt Graz, Bd. 2, Graz 2003
- Casson, Lionel:** Reisen in der alten Welt, München 1976
- Collins, David:** New hotel. architecture and design, London 2002
- Csendes, Peter/Sipos, András:** Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert, Budapest-Wien 2003
- Deflante, Charles:** Architekturgeschichte der Stadt. Von Babylon bis Brasilia, Darmstadt 1999
- Fraunsiel, Gerd:** Wie öffentlich ist der öffentliche Raum? Gesellschaftskritik im 20. Jahrhundert bei Hannah Arendt und Michel Foucault, Wien 2009
- Geist, Johann Friedrich:** Passagen. Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts, München 1969
- Kaschuba, Wolfgang:** Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne, Frankfurt 2004
- Krenn, Walter/Hirsch Heinz:** Zoll im Wandel der Zeit. Unter besonderer Berücksichtigung der österreichischen Zollgeschichte, Wien 2004
- Langreiter, Nikola:** Das Hotel, Berlin 2011
- Mende, Michael:** Markthallen, Berlin 2008
- Mitscherlich, Alexander:** Die Unwirklichkeit unserer Städte, Frankfurt 1965
- Murlasits, Elke/Prasenc, Gottfried/Reisinger, Nikolaus:** Gries. Lend. Geschichten. Räume. Identitäten, Graz 2009
- Rogers, Richard:** Die Städte und die Zukunft, in Fakultät für Architektur (Hg.): GAM - Graz Architektur Magazin, Wien 2012
- Schachner, Richard:** Märkte und Markthallen für Lebensmittel, Bd.1, Zweck und Bedeutung von Märkten und Markthallen, ihre Anlage und Ausgestaltung, Berlin-Leipzig 1914
- Scharabi, Mohamed:** Der Bazar. Das traditionelle Stadtzentrum im Nahen Osten und seine Handelseinrichtungen, Tübingen 1985

- Smolnik, Hannes:** Das Einkaufszentrum als „öffentlicher Raum“, Wien 2006
- Swyngedouw, Erik:** Öko-Planung? Ökologie - das neue Opium fürs Volk, in Fakultät für Architektur (Hg.): GAM - Graz Architektur Magazin, Wien 2011
- Weiss, Walter:** Der Basar. Mittelpunkt des Lebens in der islamischen Welt. Geschichte und Gegenwart eines menschengerechten Stadtmodells, Wien 1994
- Wolf, Karl-Heinz/Bönewitz, Walter:** Kaufhallen. Planung, Entwurf, Einrichtung, Berlin 1967

INTERNETVERZEICHNIS

- Deutsches Jugendherbergswerk:** Ideen für die Zukunft. Und den Augenblick, <http://www.jugendherberge.net/information/gegenwart-und-zukunft/>, in <http://www.jugendherberge.net/>, 25.03.2014
- Deutsches Jugendherbergswerk:** Richard Schirrmann - Lebenslauf, http://www.djh-hessen.de/über_uns/richard_schirrmann/, in <http://www.djh-hessen.de/>, 24.03.2014
- Graz Tourismus & Stadtmarketing GmbH:** A&O GRAZ HAUPTBAHNHOF, http://www.graztourismus.at/de/hotels-apartments/ao-graz-hauptbahnhof_ac-1090, in <http://www.graztourismus.at/>, 26.03.2014
- Hostelworld.com:** About hostelworld.com, <http://www.hostelworld.com/aboutus.php>, in <http://www.hostelworld.com/>, 25.03.2014
- Hostelling International:** Über uns, <http://www.hihostels.com/web/about.de.htm>, in <http://www.hihostels.com/>, 24.03.2014
- Magistrat der Stadt Wien:** Detailmarkthallen. Geschichte der Wiener Märkte, <http://www.wien.gv.at/wirtschaft/marktamt/maerkte/geschichte/detailmarkt.html>, in: <http://www.wien.gv.at/>, 25.01.2014
- Siegl, René:** Tourismusweltmeister Österreich, http://investinaustria.at/uploads/ABA_Tourismus_sterreich_2013_10703_DE.pdf, in <http://investinaustria.at/>, 29.03.2014
- Schram, Wilhelm:** Schmetterhaus, <http://www.znaim.eu/3F-Allgemeines/>

Schmetterhaus.pdf, in: <http://www.znaim.eu/>, 23.01.2014

Sölch, Anton, 11/1995: Entwicklung des modernen Tourismus (ab 18. Jh.) in Europa, http://wirtschaftsgeografie.com/Tourismus/Entwicklung_Tourismus/body_entwicklung_tourismus.html, in: <http://wirtschaftsgeografie.com/>, 01.03.2014

Statistik Austria: Tourismusstatistik, http://www.statistik.gv.at/web_de/statistiken/tourismus/beherbergung/ankuenfte_naechtigungen/030028.html, in <http://www.statistik.gv.at/>, 22.02.2014

Wikipedia: Jugendherberge, <http://de.wikipedia.org/wiki/Jugendherberge>, in <http://de.wikipedia.org/>, 24.03.2014

Wikipedia: Markt, <http://de.wikipedia.org/wiki/Markt>, in: <http://de.wikipedia.org/>, 20.01.2014

SONSTIGE QUELLEN

Gedächtnis Urkunde: Finanzgebäude in Graz 1904. Bauabteilung Finanzamt. Graz 1904

Volkman, Hermann: Exkursionsführer Via Claudia. Augsburg 1992

Stadtarchiv Graz, Bahnhofgürtel 57, Pläne des Hauptzollamtsgebäudes Graz 1873

Stadtarchiv Graz, Bahnhofgürtel 57, Ansuchen für Bauvorhaben 1962

Interview mit Helga Zupan, geführt von Manuel Konrad, Graz, 13.03.2014

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

1^ Altes Zollamt, 2013, steirischer herbst

2^ steirischer herbst, 2013, Philipp JSF Winkelmaier

3^ Grundrissplan Erdgeschoß Zollamt, 1873, Stadtarchiv Graz

4^ Luftbild Graz, 2011, maps.bing.com

5^ Luftbild Graz, 2011, maps.bing.com

6^ Grundstück nördlich mit Blick Richtung Osten, 2013, Manuel Konrad

7^ Wohngebäude westlich des Zollamts, 2013, steirischer herbst

8^ Bahnhofgürtel mit Blick Richtung Westen, 2014, Manuel Konrad

9^ Blick von der Zollgasse auf den Parkplatz südlich, 2014, Manuel Konrad

10^ Innenansicht Zollamt, 2013, steirischer herbst

11^ Laubengang mit Blick Richtung Osten, 2013, steirischer herbst

12^ Gang des Zubaus aus den 1960ern, 2013, steirischer herbst

13^ Rückseite des Zollamts mit Blick Richtung Norden, 2013, steirischer herbst

14^ Babenbergerstraße mit Blick Richtung Osten, 2014, Manuel Konrad

15^ The Farmers Market, 2014, The Los Angeles Film School

16^ Agora, 2009, Richard Sennett (flickr)

17^ Suq, 1985, Mohamed Scharabi

18^ Teterow, 1990, Klaus Andrä

19^ Halles Centrales, 1855, Musée d'Orsay/Sophie Boegly

20^ The Super Giant, 1964, John Dominis

21^ Markthalle IX, 2013, The Needle: Berlin

22^ Markt Lendplatz, 2014, Manuel Konrad

23^ Hotel Bristol Palace, 2010, Ros (flickr)

24^ The Lygon Arms Inn, 2008, Chris Battaglia (flickr)

25^ Grand Hotel Wien, 1920, Grand Hotel Wien

26^ Seebad Prora, 2011, Robert Steinhöfl (flickr)

27^ Hotel La Zenia, 2012, Luke Hardcastle (flickr)

28^ Downtown Beds Hostel, 2012, Jaime Navarro

29^ Luftbild Hauptbahnhof, 2011, maps.bing.com

30^ Independente Hostel, 2013, nstylemag

31^ Erste Ideenskizze, 2013, Manuel Konrad

32^ Übersicht, 2014, Manuel Konrad

33^ Innenhof, 2014, Manuel Konrad

34^ Marktplatz, 2014, Manuel Konrad

35^ Zollgasse, 2014, Manuel Konrad

36^ Markthalle, 2014, Manuel Konrad

37^ Marktstraße, 2014, Manuel Konrad

40^ Virginia Beach Hotel, 2009, Trish Doherty (flickr)

Sonstige Darstellungen, Grafiken und Pläne erstellt von Manuel Konrad

DANKE

an Alle, die mich im Laufe meines Studiums unterstützt haben und Teil einer unvergesslich schönen, wie auch prägenden Zeit meines Lebens waren.