

Stadtbild und –Stadtgestalt
Fallstudien Bratislava, Graz und Ljubljana

DIPLOMARBEIT

Zur Erlangung des akademischen Grades einer/s
Diplom-Ingenieurin/ Diplom-Ingenieurs
Studienrichtung: Architektur

Anna Heigl

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov
Institut: Städtebau

Mai/2014

EIDESSTAATLICHE 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, am 26.05.2014

.....
(Anna Heigl)

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, am 26.05.2014

.....
(Anna Heigl)

DANKSAGUNG

An dieser Stelle möchte ich mich bei denjenigen bedanken, welche mir während meiner Diplomarbeit eine Stütze waren:

Meinen Eltern, Theresia und Franz Heigl, danke ich für die finanzielle Unterstützung während des gesamten Studiums. Zudem nahmen sie sich stets die Zeit für meine Anliegen und standen mir mit Rat zur Seite.

Herr Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov unterstützte mich stets und lenkte mich geduldig auf dem rechten Weg welchen ich bei Ausarbeitung meiner Arbeit zu bestreiten hatte.

Herr Dipl.-Ing. Jérôme Ortner unterstützte mich während meines gesamten Studiums und war mir stets ein bereichernder Diskussionspartner.

Herr Hans Schubert und Herr Dipl.-Ing. Rainer Putz hatten stets ein offenes Ohr für mich und munterten mich mit ihren Ratschlägen auf.

Frau Ing. Tabitha Haring war mir eine freundliche Gesellschaft in vielen abendlichen Arbeitsstunden.

Frau Angelika Juffinger motivierte mich auf dem Endspurt meines Studiums.

INHALTSVERZEICHNIS

Einführung	6
A THEORETISCHER TEIL	
Geschichtlicher Überblick	7
Das Stadtbild	11
Einflussgrößen auf das Stadtbild	15
Camillo Sitte	16
Kevin Lynch	19
Michael Trieb	25
Elisabeth Lichtenberger	32
Tomas Valena	38
Stadtanalyse	41
B PRAKTISCHER TEIL	42
Untersuchungsgebiete	43
Graz	44
Ljubljana	73
Bratislava	100
Vergleich	124
Conclusio	134
Die Entwicklung dieser Arbeit	139
Literaturnachweis	141
Bildnachweis	142

EINFÜHRUNG

Unter Stadtbild versteht die Allgemeinheit „...die Wirkung und subjektive Wahrnehmung eines urbanen Raums durch die Gesamtheit seiner kulturellen und natürlichen Bestandteile ...“.¹ Damit unterscheidet sich das Bild einer Stadt entscheidend von der Stadtsilhouette bzw. –ansicht, welche sich rein auf die bildhafte Wiedergabe ihrer Konturen mit dem Aspekt einer Ansicht von „Außen“ beschränkt.

Das Bild einer Stadt ist daher einerseits objektiv von seiner baulichen Struktur und andererseits subjektiv durch das „... Merkbild als Baustein der Erinnerung...“² geprägt. Es kommt hier eine persönliche Note zum Tragen, die, auf Erfahrungen basierend, mehr Aspekte als nur die optische Wahrnehmung erfasst.

Da aber Erfahrungen oft sehr individuell sind und von vielen Faktoren (z.B.: sozialer Status) beeinflusst werden, kann nur das Gebaute in seiner Kombination mit Landschaft und Raum objektiv vergleichbar sein.

Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts blieb das Bild der Stadt im Wesentlichen konstant. Sie war von einer Befestigungsanlage gesichert und strikt von ihrer Umwelt abgegrenzt. Durch das Einheben von Steuern bzw. Zöllen beim Eintreten bzw. Verlassen einer Stadt wurde dieser Effekt noch verdeutlicht. Die Stadt war eine Insel in einer Landschaft, die sogar Leibeigenen die Freiheit in Aussicht stellte.

Neue Angriffsstrategien, wie zum Beispiel die Möglichkeit mit Kanonen die Stadtmauer zu beschießen, führten jedoch die Stadtbefestigungen ad absurdum. Die Städte wurden nun nicht mehr umkämpft.

Anstelle der Stadtmauern entstanden nun städtische Parkanlagen sowie Gebäude, die im historischen Stadtraum aus Mangel an Freiflächen nicht mehr errichtet werden konnten. Als Beispiele dafür seien Graz mit seinem Stadtpark auf dem ehemaligen Glacis oder Wien mit seinen Bauten längs der Ringstraße genannt.

Zudem änderten sich in der industriellen Revolution viele Werthaltungen, wodurch sich die Kultur und Lebensformen änderten. Durch diese Änderungen kam es auch zu einem Wandel der Funktion und dadurch bedingt zu neuen Strukturen der Stadt. Es kam zu neuen Stadtgründungen und auch zu einer Änderung des allgemeinen Idealbildes einer Stadt.

Goethes Werk „von deutscher Baukunst“ (1773) und Winckelmanns „Geschichte der Kunst des Altertums“ (1764) führten in Europa zu einem allgemeinen Umdenken. Alte Bauwerke und damit in weiterer Folge auch das Stadtbild an sich gewannen in Europa zunehmend einen hohen Stellenwert. Es entwickelten sich erste Grundsätze der Denkmalpflege – man kam zu der Erkenntnis Fixpunkte und den sie umgebenden Rahmen einer Stadt erhalten zu



Kupferstich „Graz gegen Westen“ um 1700
(Celedin 2003, 62 – 63)

¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbild> Stand 20.04.2014

² Hotzan 2004, 203

müssen. Entgegen den uferlosen Suburbs Amerikas bekannte man sich also in Europa zu einer Konzentration und Dichte des Stadtkerns.

Die Entwicklung des Stadtbildes in Europa ist von außergewöhnlicher Bedeutung, da hier die Frage der Stadtgröße bzw. des Größenwachstums wegen der Divergenz der Planungsziele „Wachstum“, „Erneuerung“ und „Erhaltung“ von besonderer Brisanz sind.

Ab dem 19. Jhd. wird der Städtebau durch rasterförmige Entwürfe bei Stadterweiterungen geprägt. Bei der Parzellierung werden kommerzielle Überlegungen im Städtebau in den Vordergrund gestellt und Schwerpunkte innerhalb des Rasters tunlichst vermieden, da sie als störend empfunden wurden, wie James Hobards Plan für Berlin zeigt.

Doch schon Ende des 19. Jahrhunderts erkannte Camillo Sitte diesen Mangel der Entwürfe und verwies auf das Fehlen optischer Schwerpunkte. In seinem Werk „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ zitiert Sitte positive Beispiele aus der Vergangenheit und schlägt radikale Lösungen, wie z.B. den Umbau der Wiener Ringstraße vor.

Danach fallen das Stadtbild und seine Gestaltungsmöglichkeiten in einen Tiefschlaf und geraten in Vergessenheit. Nur vereinzelt wird das Thema der Stadtgestaltung aufgegriffen.

Durch Kevin Lynch und seine Publikation „Das Bild der Stadt“ bekommt die Gestaltung des Stadtbildes wieder einen Aufschwung. Er ruft die Disziplin der Stadtgestaltung wieder in das Bewusstsein von Architekten und der Bevölkerung. Lynch schlüsselte das Stadtbild nach soziologischen und psychologischen Kriterien auf. Auf dieses Werk von Kevin Lynch baute schließlich Michael Trieb auf und versuchte die Erkenntnisse Lynchs in eine Art Syntax für Architekten und Planer umzuwandeln.

Die Geografin Elisabeth Lichtenberger beleuchtete das Thema der Stadtgestalt und des Stadtbildes von einem anderen Blickwinkel. Lichtenberger befasst sich mit politischen Systemen und behandelt deren Auswirkungen auf gebaute Strukturen. Sie beeinflussen einerseits gebaute Kubaturen aber auch die strukturelle Anlage von Städten oder Stadtteilen.

Natürlich darf dabei nicht auf die bedeutendste Einflussnahme auf das Stadtbild vergessen werden, auf die Topografie. Tomas Valena arbeitet in seinem Werk „Stadt und Topographie“ die formgebenden Anlagen des Geländes auf das Stadtbild und seine Auswirkungen darauf aus.

Die Werke von Camillo Sitte, Kevin Lynch, Michael Trieb, Elisabeth Lichtenberger und Tomas Valena beleuchten verschieden Aspekte des Stadtbildes und wurden daher in dieser Diplomarbeit als wichtige theoretische Basisliteratur ausgewählt.

Im Rahmen dieser Diplomarbeit werden anhand von drei Fallstudien die einzelnen Einflüsse auf das Stadtbild untersucht.

Um, im Sinne Tomas Valenas, eine vergleichbare Ausgangssituation der drei Städte zu haben wurde bei der Aufgabenstellung auf die Topografie der drei Städte eingegangen und es wurden Stadtsegmente mit ähnlichen geografischen Voraussetzungen gewählt.

In einem weiteren Schritt wurde die Entwicklung des urbanen ins rurale bzw. vice versa erörtert. Wie verliert sich die städtische Bebauung in das ländliche Umfeld, bzw. gibt es am Stadtrand überhaupt noch Reste ruraler Bebauungsstrukturen?

Ein weiterer zentraler Aspekt in dieser Arbeit war einerseits die Handschrift der verschiedenen politischen Systeme, nach Elisabeth Lichtenberger, zu finden und deren Auswirkungen auf das Stadtbild herauszufiltern.

Die einzelnen Segmente wurden darauf unter anderem in Bereiche unterteilt und nach Kevin Lynch in Raumqualitäten festgehalten.

Die Diplomarbeit soll zeigen, dass drei Städte, die bis vor 100 Jahren ähnliche historische Anlagen hatten, in den letzten Jahren aber vollkommen differenten Einflüssen unterworfen waren, verschiedene städtebauliche und damit das Stadtbild beeinflussende Entwicklungen erfuhren.

Mir ist bewusst, dass die Arbeit nur einen Überblick über die vorgegebenen Stadtsegmente gibt und nur grobe Entwicklungstendenzen festhalten kann.

Dennoch hoffe ich den Lesern weiterführende Gedankenanstöße mitgeben zu können.

A - THEORETISCHER TEIL

1. Geschichtlicher Überblick

Eine bewusste Gestaltung des Stadtbildes von Menschenhand lässt sich bis weit in die Vergangenheit zurückverfolgen.

In Europa lassen sich erste Wurzeln einer gezielten Planung der Stadt bis in die Antike nachweisen. Man beschäftigte sich unter anderem mit der optimalen Lage, der idealen Größe und der perfekten Strukturierung einer Stadt.

Grundrisse sowie Straßen wurden nach einem rasterartigen Schema gegliedert.

Auch die technische Infrastruktur hatte in dieser Zeit enorme Entwicklungsschübe. Erste Wasserversorgungssysteme und Abwasserkanalisationen wurden errichtet. Man versuchte mit einer geschickten Verkehrs- und Straßenplanung Überlastungen entgegen zu wirken.³

Noch heute findet man zahlreiche Überreste als Belege im Mittelmeerraum.

Die nächste historische Gewichtung wird der Stadt wieder im Mittelalter gegeben. Damals wurden ihr zahlreiche Privilegien zugestanden. Das Bild der Stadt war von starken Reglementierungen der Bautätigkeiten geprägt. Die Bauparzellen waren meist schmal, aber langgezogen, da die straßenseitige Fassadenlänge u. a. zur Besteuerung herangezogen wurde.

Im Zuge des Zunftwesens kam es zu ersten Viertelsbildungen. Einzelne Gewerbe konzentrierten sich gebündelt entlang von Straßen.

Viele Kirchen, die heute noch unsere Vorstellung von Stadt prägen stammen aus dieser Zeit.⁴

In der Renaissance kam es zu einem Wiederaufleben des antiken Gedankenguts.

Abgesehen von funktionalen und hygienischen Überlegungen zur Stadtanlagen gab es Entwürfe zur idealen Stadt. Die Stadt wurde als Ganzheitlicher Organismus betrachtet.

Kunstvoll gestaltete Parkanlagen umgaben Villen und Palazzi.

In der Barockzeit war die Stadtgestaltung ein ideales Instrument zur Manifestation politischer Verhältnisse. Repräsentativstes Beispiel dieser Zeit ist Versailles. Hier konnten finanzielle Mittel gezielt für eine große Aufgabe konzentriert werden. Städtebau wurde hier ganzheitlich als ein Zusammenspiel von Landschaft und Stadt bzw. von Parkanlage und Schloss betrachtet.

Strenge Linearität und ein geometrisches Formenrepertoire bildeten die Gestaltungskriterien des Barock.⁵

³ Vgl Lichtenberger 2011, 13 - 21

⁴ Vgl Lichtenberger 2011, 22 - 29

⁵ Vgl Lichtenberger 2011, 30 - 31

Der technische Fortschritt leitete das Industriezeitalter ein. Neue Verkehrstechnologien und Produktionserleichterungen führten zur Neugründung von Städten in Fabriksnähe, welche mit einer enormen Landflucht einhergingen.⁶

Um den Armutsverhältnissen in den Arbeitersiedlungen entgegen zu wirken, kam es zu ersten Konzepten des sozialen Wohnbaus. Ideen wie die Gartenstadtbewegung bekamen einen enormen Zulauf.

Mit der Charta von Athen 1927 forderten die Urbanisten schließlich eine Trennung der Funktionen der Stadt. Das herkömmliche Stadtbild wurde von ihnen abgelehnt.⁷

⁶ Vgl Lichtenberger 2011, 41 - 43

⁷ Vgl Lichtenberger 2011, 46 - 48

2. Das Stadtbild

Unter dem Stadtbild versteht man „...*die Wirkung und subjektive Wahrnehmung eines urbanen Raums durch die Gesamtheit seiner kulturellen und natürlichen Bestandteile ...*“.⁸

Das bedeutet, dass das Stadtbild zum einen aus gebauten, geformten Raum besteht; aus Kubaturen und räumlichen Gebilden, die natürlich entstanden oder künstlich geschaffen wurden.

Zum anderen transportiert das Stadtbild einen wesentlichen Teil des kulturellen und sozialen Verständnisses. So ist das Stadtbild für „Kulturfremde“ oft nur schwer lesbar. Es ist wie eine Schrift die Traditionen und Zeichen einer Kultur trägt. Ohne darauf näher einzugehen sei als Beispiel auf die Unterschiede zwischen der europäischen und der islamischen Stadt verwiesen.

Weiters wird das Stadtbild jedes einzelnen von subjektiven Erfahrungen geprägt.

So setzt sich das Stadtbild also aus: den baulichen Komponenten, den Kubaturen,
 den kulturellen Komponenten⁹
 und persönlichen Erfahrungen und erlebnissen zusammen.

Das Stadtbild ist nicht dem Begriff Stadtansicht gleichzusetzen, welcher sich mit dem Abbilden der Stadtlandschaft aus der Ferne beschäftigt.

Diese Arbeit setzt gezielt ihren Schwerpunkt auf die architektonisch/ gebaute/ geformte Umwelt.

Dennoch muß darauf verwiesen werden, dass soziologische und psychologische Komponenten trotz des gewählten Schwerpunktes nicht zu unterschätzen sind.

⁸ <http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbild> Stand 20.04.2014

⁹ vgl Lynch 2010, 153

3. Einflussgrößen auf das Stadtbild

Das Stadtbild entsteht aus einer Mischung unterschiedlicher Komponenten:

- geografische Anlage:

Die geographische Lage und Ausformung bestimmt grundlegende Standortqualitäten.

Globale wie auch mikroklimatische Einflüsse wirken auf das Stadtklima ein.

Die Topografie des Geländes bestimmt die Entwicklung einer Stadt, wie Tomas Valena erläutert.¹⁰ Ob ebene Landschaft oder bergig schroffe Gegebenheiten – die Ausbildung des Stadtbildes ist jeweils eine komplett andere.

Jede bedeutende Stadt verfügt über ein ausreichendes Wasserangebot.

Eine gute Durchlüftung der Stadt fördert die Stadthygiene und wird als Qualitätskriterium angesehen.

Historische Städte wurden in der Regel auf geographisch – strategisch optimalen Standorten gegründet. An Knotenpunkten dienten sie als Handelszentren oder als Verteidigungsschwerpunkte.

Fruchtbares Umland sicherte oft eine Versorgung der Stadtbevölkerung.

Bodenressourcen kurbeln die Wirtschaft an, welches im folgenden Punkt näher erläutert wird.

- Ressourcen:

Die Ressourcen einer Stadt gehen Hand in Hand mit der Wirtschaftskraft einher.

Historisch betrachtet, waren vor allem Bodenschätze wichtig. Dort wo z.B.: Bergbau betrieben wurde, siedelten sich nicht nur Kumpel an. Ein Beispiel einer ehemaligen Blüte dafür ist Eisenerz.

Heute sind nicht nur Bodenschätze wichtig – auch aus anderen „Ressourcen“ wird Kapital geschlagen. So wird vor allem in Europa immer mehr ein Augenmerk auf die Erhaltung der Altstadt gelegt und sieht diese als touristisches Kapital an.

Weiters können Bildungsschwerpunkte als Anziehungspunkt und Vermarktungsstrategie dienen. Ein Beispiel dafür ist etwa Heidelberg, da die dort situierte Universität viele Studenten anzieht.

Das Stadtbild wird hier vor allem durch jene Kraft, welche die Wirtschaft antreibt, beeinflusst.



topografische Höhenschichtenlinien
(http://www.bev.gv.at/portal/page?_dad=portal&_pageid=713,1571824&_schema=PORTAL)

¹⁰ Vgl Valena 1990, 19 - 20

- Handelsbeziehungen und Wege:

Ein wichtiger wirtschaftlicher Aspekt war neben den Bodenschätzen auch die Lage an Handelsrouten. Die Bedeutung einer Stadt entlang einer Route wurde aber stark von der topographischen Lage beeinflusst, da Handelswege immer strategisch günstig (schnellster Weg, gute Befahrbarkeit mit Pferdefuhren, etc...) gewählt wurden.

Die Struktur dieser Städte war/ ist von Versorgungseinrichtungen für Reisende geprägt. Vor dem Aufkommen der Eisenbahn waren das zum Beispiel Postpferde, um diese im Falle einer Ermüdung auszutauschen und trotzdem schnell weiterkommen zu können.

- Politische Systeme:

Gerade im vergangenen Jahrhundert hat es im europäischen Raum eine Vielzahl an politischen Systemen gegeben, welche ihre Handschrift nicht nur in der Verfassung und Organisation von Staaten hinterlassen haben.

Es lässt sich gut zeigen, wie viel Einfluss der Staat in private Baubelange haben kann und wie sich dieser Einfluss strukturell sowie optisch niederschlägt.

Welche Systeme setzten gezielt infrastrukturelle Prioritäten?!

Inwieweit geschieht Stadtgestaltung bewusst?!

Werden bewusst Gebiete erschlossen, oder Entwicklungstendenzen gefördert oder gestoppt?!

Wie groß sind der Unterschied in der Stadtgestaltung und damit das Endprodukt – das Stadtbild von kapitalistischen zu kommunistischen Systemen?! Wie sieht es mit Zwischenformen beider Systeme oder der Monarchie aus?

Oft lassen sich in einer Stadt die Handschriften verschiedener politischer Systeme klar voneinander abgrenzen und zeitlich zuordnen.

- Kulturgut:

Neben allen vorher genannt Faktoren darf das Kulturgut nicht vergessen oder unterbewertet werden.

Der Kultur – Begriff ist generell sehr breit gefächert und beinhaltet eine Vielzahl an Bestimmungen.

Im Duden wird Kultur als die „*Gesamtheit der geistigen, künstlerischen, gestaltenden Leistungen einer Gemeinschaft als Ausdruck menschlicher Höherentwicklung*“¹¹ beschrieben.

¹¹ <http://www.duden.de/rechtschreibung/Kultur> Stand 3.10.2013

Traditionen, ethische und moralische Vorstellungen spiegeln sich im gebauten Raum wieder. Als markante konträre Beispiele können hier die europäische Stadt und die orientalische/ islamische Stadt genannt werden. Während in der europäischen Stadt ein Gebiet von Personen mit gleichem sozialem Status bewohnt wird, wohnen in der orientalischen Stadt stets Familienverbände zusammen. Dieser gravierende Unterschied schlägt sich nicht nur in den Baukörpern nieder, sondern auch in der gesamten Konzeption der Stadt: Stichstraßen sind das vorherrschende Element in der Viertelserschließung der orientalischen Stadt. Kultur spiegelt sich in den traditionellen Bauformen bis zur Materialwahl wieder und kann territorial große Unterschiede aufweisen.

4. Stadtgestaltung

Unter Stadtgestaltung versteht man den aktiven Eingriff in die Umwelt, in diesem Fall die Stadt, mit dem Zweck das Stadtbild gezielt zu formen.

Die Stadtgestaltung fußt meist auf einer Analyse der Stadt, oder des Planungsgebietes.

Nachdem die funktionellen und visuellen Anforderungen festgelegt sind, kann mit der Stadtgestaltung begonnen werden.

Stadtgestaltung sollte über die Erfüllung funktionaler Anforderungen hinausgehen und auch immaterielle Bedürfnisse der Bewohner decken

Es ist einerseits eine technische aber auch kreative und künstlerische Disziplin.

Mit dem Stadtbild und seiner Gestaltung haben sich in der Vergangenheit viele fachnahe aber auch fachfremde Autoren beschäftigt.

Im Rahmen meiner Diplomarbeit habe ich folgende Werke und ihre Autoren als einflussreich eingestuft und möchte diese daher in den darauffolgenden Seiten kurz umreißen:

„Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ von Camillo Sitte

„Das Bild der Stadt“ von Kevin Lynch

„Stadtgestaltung. Theorie und Praxis“ von Michael Trieb

„Die Stadt. Von der Polis zur Metroplis“ von Elisabeth Lichtenberger

„Topographie und Stadt“ von Tomas Valena

5. Camillo Sitte

In der Geschichte des theoretischen Zugangs zum Stadtbild und dessen Gestaltung nimmt Camillo Sitte eine besondere Stellung ein. In seinem Werk „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ (1909) arbeitet er das Thema wissenschaftlich auf. Er führt Beispiele an und diskutiert die Problematik der Stadtgestaltung.

Sitte greift die Thematik des Platzes aus der Sicht des Endes des 19. Jh. auf. Während früher Plätze zweckgebunden waren und z.B.: als Marktplätze dienten, sind sie heute meist zweckfrei.¹² Der Marktplatz war ein wichtiger Ort der Zusammenkunft – heute zieht sich das gesellschaftliche Leben immer mehr vom Platz zurück.

Darin sieht Sitte das Grundproblem in der Platzgestaltung. Er bringt zahlreiche Beispiele italienischer Städte, bei denen Monumente und Figuren am Platzrand angeordnet sind und wertet diese als besonders gelungen.¹³ Ein Übel ist – in seinen Augen – die möglichst offene und freie Platzgestaltung, da sich ein solcher Platz in seiner Umgebung verliert. Geschlossenheit ist demnach ein wichtiges Kriterium um einen Platz als solchen wahrnehmen und nützen zu können.¹⁴

Entscheidend sind, auch die Größenverhältnisse des Platzes zu den ihn umrahmenden Gebäuden; dies führt er wie folgt aus:

„... und zwar tritt die Höhe des Gebäudes (vom Platzniveau bis zum Hauptgesimsabschluß gemessen) im Verhältnis mit derjenigen Platzdimension, welche senkrecht auf die Bauflucht des Gebäudes gemessen wird. Somit ist bei Höhen – oder Tiefenplätzen die Höhe der Kirchenfassade mit der Länge des Platzes zu vergleichen; dagegen bei Breitenplätzen die Höhe der Palast – oder Rathausfassade mit der Breite des Platzes. ...“¹⁵

Sitte stellt fest, dass es meist einen dominierenden Platz gibt. Alle anderen Plätze hätten sich diesem hinsichtlich ihrer Dimensionierung unterzuordnen.¹⁶

Im Gegensatz zu exakten Formen werden leichte Unregelmäßigkeiten des geometrischen Grundrisses eines Platzes als angenehm empfunden. Nur dreieckige Platzformen werden von Sitte streng abgelehnt, da *„... hier eine Täuschung des Auges unmöglich ist und die Fluchtlinien der anstoßenden Häuser stets hart aufeinander prallen. ...“¹⁷*

Als weiteres Übel des gestaltenden Städtebaus nennt er die Freistellung von Kirchen und Domen. Besser ist es diese in die Bebauung einzubetten, sodass sich nur die Fassadenseite mit dem Hauptportal zum Platz öffnet. Dies erspart zudem Prunkfassaden an untergeordneten Gebäudefronten und entspräche auch mehr ihrer Nutzung.¹⁸

¹² Vgl Sitte 1909, 18

¹³ Vgl Sitte 1909, 28

¹⁴ Vgl Sitte 1909, 38 - 47

¹⁵ Sitte 1909, 54

¹⁶ Vgl Sitte 1909, 54

¹⁷ Sitte 1909, 64

¹⁸ Vgl Sitte 1909, 65 - 91

CAMILLO SITTE DER STÄDTEBAU NACH SEINEN KÜNSTLERISCHEN GRUNDSÄTZEN



Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen (Vgl. Sitte 1909)

Auch werde Städtebau nur mehr rein funktionell betrachtet und in technische Untergruppen gegliedert und abgeschoben. Künstlerische Disziplinen, wie z.B: die Errichtung von Torbögen, werden seiner Meinung nach, ausgegrenzt. Dies führt zu einer, wie Sitte es bezeichnet, „Motivenarmut“.¹⁹

Sitte kritisiert auch modern geplante Straßenzüge als wirkungslos. Auch eine Straße muss definiert, gerichtet und gefasst sein um wahrgenommen und vor allem angenommen zu werden.²⁰

Einen Glücksfall sieht Sitte in unregelmäßigen Bauplätzen, da diese nicht mit vorgefertigten Planungslösungen bebaut werden können. Durch die intensive Analyse des Standorts können daher individuell angepasste Lösungen gefunden werden.²¹

Auch die Bemühungen Grünelemente in das städtische Umfeld einzugliedern sieht Sitte kritisch. Er bemängelt, dass Pflanzungen stets mit hygienischen Aspekten begründet werden, aufgrund ihrer Anordnung aber nicht dieser Anforderung gerecht werden. Bäume zum Beispiel, sollten in die Umgebung eingegliedert und zusammengefasst werden, nicht aber als Solitäre im Stadtgebiet gepflanzt werden.²²

Ebenso hat sich die Wertung von Bauplätzen im Laufe der Zeit gewandelt. Früher versuchte man Gebäude möglichst in ihr Umfeld einzubetten.

„... Die moderne Anlage folgt dem entgegengesetzten Streben des Zerschneidens in einzelne Blöcke: Häuserblock, Platzblock, Gartenblock, jeder ringsherum von Straßenfluchten begrenzt. ...

Der Wert jedes Bauplatzes steigt mit der Größe seiner Straßenflucht. ...“²³

Auch erschwert diese Rasterstruktur die Anlage von Plätzen.²⁴

Abhilfe für seine Kritikpunkte sieht Sitte in einem gut gestalteten „... Verbauungsplan ...“²⁵, der sich auf Entwicklungsprognosen des zu betreffenden Gebiets stützt.

Hat man diese ermittelt muss ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben werden. Die Teilnehmer sollten eine bestmögliche Lösung für das Bauprogramm finden und ein Verkehrskonzept erstellen.

Abschließend illustriert Sitte seine Ideen anhand einer von ihm durchgeführten theoretischen Fallstudie. Hier beschreibt er anhand von ausführlichen Texten und Skizzen seine Vorstellungen vom Umbau der Wiener Ringstraße.²⁶

19 Vgl Sitte 1909, 92- 94

20 Vgl Sitte 1909, 96

21 Vgl Sitte 1909, 97

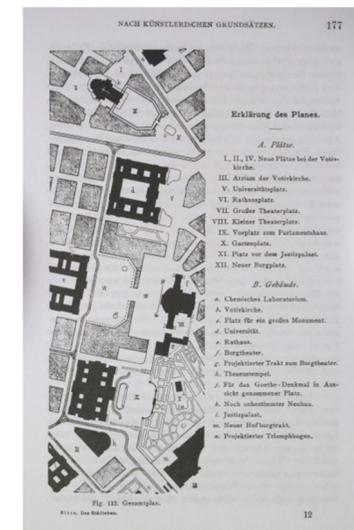
22 Vgl Sitte 1909, 111 - 114

23 Sitte 1909, 114

24 Vgl Sitte 1909, 102 - 104

25 Sitte 1909, 134

26 Vgl Sitte 1909, 159 - 180



Sittes Vorschläge zum Umbau der Ringstraße (Vgl. Sitte 1909, 177)

Resümee:

Sitte analysiert alte italienische und deutsche Stadtanlagen und vergleicht sie mit Neueren. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Sitte mit der fehlenden Einbettung des öffentlichen Raumes in das heutige Gesellschaftsleben ein Grundübel sieht. Er sieht darin sowie in mangelhaften Planungen im Städtebau die Funktionslosigkeit von Plätzen begründet.

Weiters ist Städtebau in seinen Augen eine rein technische Disziplin geworden, sodass gestalterische und künstlerische Aspekte nicht berücksichtigt werden.

Sitte sieht im städtebaulichen Wettbewerb, welchem ein von den Behörden festgelegtes Programm zugrunde liegt, einen Lösungsweg bzw. Ansatz zu neuen Gestaltungsstrategien.

Sitte war der erste Autor, der das Stadtbild nicht nach rein funktionalen Kriterien betrachtet hat. Er stellt die optische Wirkung in den Vordergrund und begründet diese anhand von Beispielen. Diese Art von Vergleich ist sicherlich eine Pionierarbeit der damaligen Zeit, obgleich einige seine Beispiele dennoch funktionell begründet sind.

6. Kevin Lynch

Kevin Lynch gilt als Pionier der psychologischen Stadtbildanalyse und Erfinder des Mental Mapping. Als Erster versuchte er das Stadtbild nach psychologischen und soziologischen Parametern zu analysieren. Seinen theoretischen Ansatz veröffentlichte er in „Das Bild der Stadt“ 1965. Besonders daran ist, dass sich das Buch zwar mit dem Stadtbild und seiner Gestaltung befasst, er sich aber hauptsächlich auf fachfremde Basisliteratur bezieht.

Anfänglich beschäftigt sich Lynch mit der Ablesbarkeit der Umwelt. Sie schafft Sicherheit und Orientierung – d.h. sie deckt ein Grundbedürfnis aller Lebewesen. Ist ein Gebiet zu leicht lesbar wird es für den Akteur uninteressant, bietet es zu viel Abwechslung ruft es Chaos und Angst beim Akteur hervor. Optimal ist daher ein ausgewogenes Gleichgewicht an Sicherheit und Abwechslung. Dadurch wird die Umwelt auch für neue Situationen adaptierbar.²⁷

Dabei muss stets beachtet werden, dass jede Person die Umwelt anders wahrnimmt. Personen, die einer Gruppe angehören (z.B. gleiches Alter, Beruf, etc...) nehmen die Umwelt ähnlich wahr. Für Planer ist es daher essentiell, eine möglichst große Überlagerung an Wahrnehmungen verschiedener Personengruppen anzusprechen.²⁸

Lynch schlüsselt hier die Umgebungsvorstellung in 3 Faktoren auf: Identität, Struktur und Bedeutung.²⁹ Die Bewertung dieser Faktoren ist individuell verschieden, es sollte aber an keinem mangeln.

Ein wichtiger Punkt zur Ablesbarkeit der Umwelt ist nach Lynch die Einprägsamkeit, welche er wie folgt definiert: „...jene Eigenschaft, die ein lebendiges Bild beim Betrachter hervorruft. ...“³⁰

Dabei lässt sich feststellen, dass sich bestimmte Kubaturen und Farben leichter verinnerlichen lassen als andere und damit ihre Einprägsamkeit erhöhen. Neben Repräsentanz und Größe ist die Einprägsamkeit einer Stadt eine wichtige Kenngröße um in der Erinnerung von Menschen abgerufen werden zu können.³¹

Anhand von drei Städten – Boston, Jersey City und Los Angeles – untersuchte Lynch jeweils ihre Einprägsamkeit und ihre einzelnen Elemente. Bewusst fiel die Wahl auf diese drei Städte, da sie sehr unterschiedlich sind.

Das Untersuchungsgebiet beträgt in allen Fallstudien 4 x 2,5 km. Die Untersuchungen erfolgten einerseits durch geschulte Spaziergänger, welche das Gebiet abgingen und einzelnen Elementen und ihre Übersichtlichkeit bewerteten. In einem zweiten Schritt wurde die Bevölkerung mit einbezogen und befragt, wie sie ihre Umgebung wahrnehme. Dabei kristallisierte sich heraus, dass Personen einer gleichen Gruppe ähnliche Wahrnehmungen haben. Doch die deutlichen Unterschiede in der Wahrnehmung der drei Städte lassen darauf zurückschließen, dass die Gestalt dennoch ein gewichtiger Wahrnehmungsfaktor ist.³²

²⁷ Vgl Lynch 1989, 12 - 16

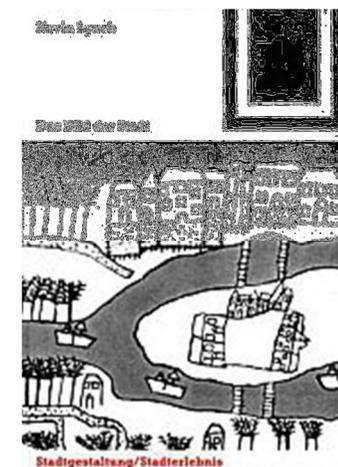
²⁸ Vgl Lynch 1989, 17

²⁹ Vgl Lynch 1989, 18

³⁰ Lynch 1989, 20

³¹ Vgl Lynch 1989, 20 - 24

³² Vgl Lynch 1989, 25 - 27



Das Bild der Stadt
(Vgl. Lynch 1989)

Die erste Analyse befasst sich mit Boston. Ungewöhnlich für eine amerikanische Stadt ist hier, dass Boston einen historischen Stadtkern aufweist. Das spiegelt sich auch in seiner Struktur wieder: Geschäftsviertel und Wohnquartiere grenzen aneinander; große Kontraste zwischen Haupt – und Nebenstraßen machen sich bemerkbar. Der Stadtkern liegt auf einer Halbinsel, die an der Mündung des Charles River in den Atlantik hineinragt.

Die Bewohner bemängeln vor allem die nicht vorhandenen Erholungsräume.

Obwohl die einzelnen Distrikte gut strukturiert sind, fehlt diese Organisation dem Straßennetz. Nur 2 Brücken verbinden das Stadtzentrum mit den gegenüberliegenden Stadtteilen. Dadurch werden diese Distrikte oft als „Außerhalb“ angesehen.³³

Die zweite Stadt ist Jersey City. Kennzeichnend sind hier die vielen Straßen und Eisenbahnnetze, welche das Stadtgebiet durchziehen. Auffällig ist auch eine große Trennung nach sozialem Status und Herkunft. Die Stadt weist neben dem hohen Begrenzungsgrad nur wenige gliedernde Elemente auf. Die Bevölkerung konnte hier daher nur lückenhafte Angaben über das Untersuchungsgebiet geben. Viele Bereiche blieben so genannte weiße Flecke. Selbst das Stadtzentrum wurde nicht als solches wahrgenommen.³⁴

Los Angeles liegt in Mitten einem Konglomerat mehrerer Städte. Dezentralisierung und ein rasterförmiger Aufbau sind signifikante Charakteristika dieser Stadt. Das Untersuchungsgebiet enthält ein Business District sowie einige auffällige Bauten. Rege Geschäfts- und Verkehrstätigkeit führen einerseits zu einer exakteren Vorstellung des Gebiets; aufgrund der Vielzahl an Neubauten ist es nur schwierig eine Identität mit dem Viertel aufzubauen. Diese fehlende Beständigkeit wurde von den befragten Personen bemängelt.

Obwohl es keine herausragenden markanten Punkte existieren, vermag sich die Bevölkerung dort gut zuorientieren.³⁵

Schlußfolgernd lässt sich feststellen, dass der Mensch sich seiner Umwelt adaptiert und vorhandene Gegebenheiten zu seinen Gunsten nutzt.

Alle Befragten legten großen Wert auf Grünräume sowie auf ein weites Blickfeld.³⁶

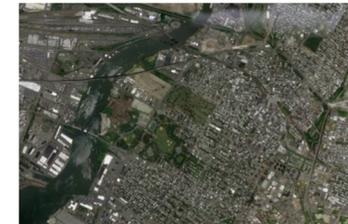
Kontraste bezogen auf die Herkunft und den sozialen Status wurden auch in Befragungen augenscheinlich. Dennoch bezog sich die Analyse ausschließlich mit der gebauten Umwelt und gliedert diese in folgende 5 Elemente: Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte, und Merk- oder Wahrzeichen.

Lynch sieht in diesen Elementen die „Grundbausteine“ einer Stadt und umreißt diese wie folgt:

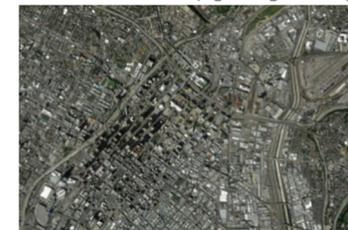
„*Wege*



Zentrum von Boston



Zentrum von Jersey City
(Vgl Google Earth)



Zentrum von Los Angeles
(Vgl Google Earth)

33 Vgl Lynch 1989, 27 - 37

34 Vgl Lynch 1989, 37 - 44

35 Vgl Lynch 1989, 45 - 46

36 Vgl Lynch 1989, 57 - 58

Für die meisten der Befragten bildeten die Wege die vorherrschenden Elemente der Stadt, wenn auch ihre Bedeutung entsprechend dem Grad der Bekanntheit mit der Stadt variierte. [...]

Grenzl意思inien (Ränder)

Grenzl意思inien sind Linearelemente, die nicht als Straßen dienen: sie sind gewöhnlich: aber nicht immer – die Grenze zwischen zwei Gebieten. Sie dienen als seitliche Begrenzungslinien (Leitmarken). [...]

Bereiche

Bereiche sind die relativ großen Stadtbezirke, in die der Beobachter sich hineinversetzen kann – in die er eintreten kann und die irgendwie einheitlichen Charakter haben. Sie können intern identifiziert und gelegentlich auch als extreme Richtmarke von Leuten benutzt werden, die sich vorbei oder zu ihnen hinbewegen. [...]

Brennpunkte

Brennpunkte sind strategische Knotenpunkte, die dem Beobachter zugänglich sind; sie entstehen entweder durch das Zusammentreffen von Straßen oder durch die Konzentration irgendwelcher Eigenschaften. Als Begriffe sind sie zwar nur Punkte im Stadtbild, in Wirklichkeit kann es sich aber um große Plätze oder ausgedehnte, linear begrenzte Figuren oder – wenn man einen sehr großen Maßstab an die Stadt anlegt – sogar um ganze Zentraldistrikte handeln. [...]

Merkzeichen

Merkzeichen können als außerhalb des Betrachters befindliche Bezugspunkte angesehen werden. Sie treten in allen Größenordnungen auf. Bei den Personen, die mit der Stadt gut vertraut waren, konnte man eine Neigung beobachten, sich zur Orientierung weitgehend auf ein System von Merkzeichen zu verlassen und eher auf Einmaligkeit und Spezialisierung als auf Kontinuität zu achten. ...³⁷

Diese Bausteine der Stadt sollen ansprechend kombiniert werden um ein angenehmes Umfeld zu schaffen. In der Realität wird man nie nur ein Element vorfinden sondern immer mehrere gemeinsam.

Skizzen der Untersuchungsgebiete der Bewohner ergaben auch, dass es nicht nur verschiedene Wahrnehmungen gibt, sondern verschiedene Herangehensweisen an die Darstellung.³⁸ Manche haben mit wichtigen Straßenzügen begonnen, andere mit dem der Kontur der Bostoner Halbinsel und spickten dann ihre Zeichnungen mit Details.

Vorstellungsbilder, welche alle 5 Elementtypen enthalten, stellten sich als am Aussagekräftigsten heraus.

Lynch hebt hervor, dass es das Ziel einer Stadtgestaltung sein muss nicht nur die grundlegenden Funktionen zu erfüllen sondern diese so zu arrangieren, dass sie leicht wahrnehmbar sind und die Orientierung unterstützen. Eine klare Struktur erleichtert nicht nur das Zurechtfinden, sondern stärkt einerseits das Vorstellungsbild und die Identität. Gerade an der Peripherie von Städten lässt sich ein Mangel an Ordnung und Strukturierung häufig feststellen.³⁹

37 Lynch 1989, 63 - 102

38 Vgl Lynch 1989, 106

39 Vgl Lynch 1989, 107 - 110

Lynch sieht im Element „Weg“ den prägendsten Einfluss. Wege haben immer ein Ziel, dadurch sind sie gerichtet, wodurch sich andere Elemente auf sie beziehen können. Akzentuierungen an Anfang, Ende oder entlang des Weges verstärken seinen Eindruck. So können Knotenpunkte, Geländeformen oder bauliche Elemente den Weg entscheidend inszenieren.⁴⁰

Auch das dynamische Erlebnis - die Abfolge einzelner Elemente z.B.: während einer Autofahrt muss gestaltet werden. Lynch sieht darin großes Potential und lehnt sich in der Abfolge an die Gliederung einer Melodie an:

„... Die Form könnte der klassischen Folge von Einheit – Durchführung, Höhepunkt – Schluß oder auch subtilere Formen ohne ausgesprochenen Schluß ähneln. ...“⁴¹

Die gleichmäßig homogene Gestaltung eines Gebietes oder die strikte Akzentuierung einer Gebietsgrenze kann, nach Lynch, identitätsstiftend wirken. Die Grenzen sollten aber nicht trennen oder ausgrenzen, sondern lediglich die Grenze markieren. Sie können auch als Nahtlinie zu anderen Stadtteilen verstanden werden.

Weiters kann ein Gebiet auch in Unterbereiche gegliedert werden.

Ein Merkzeichen hingegen erhöht seine Einprägsamkeit durch seine Verschiedenartigkeit von seiner Umgebung. Für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Umgebung und Merkzeichen sieht Lynch eine Kontrollinstanz vor, die z.B: die Gebäudehöhen reguliert und deren Einhaltung überwacht. Wahrzeichen erlangen mehr Einprägsamkeit, so Lynch, wenn sie möglichst weit wahrgenommen werden können, und zusätzlich zu unterschiedlichen Gegebenheiten (z.B: Tag/ Nacht, Winter/ Sommer) sichtbar sind. Diese Faktoren können durch die Wahl der Materialität, Beleuchtung oder die topografische beeinflusst werden. Dort wo die Nutzung mit dem Image übereinstimmt ist die Wirkung am größten.⁴²

Lynch beschäftigt sich zudem mit den Eigenschaften der Form und ihren Wirkungen:

„...“

- *Einmaligkeit oder Figur – Hintergrund – Schärfe: [...] Es sind dies die Eigenschaften, die ein Element kennzeichnen, es bemerkenswert, lebendig, erkennbar machen. [...]*
- *Klarheit der Form: [...]Solch einfache Formen können viel leichter in die Vorstellung aufgenommen werden. ...*
- *Kontinuität: [...]Dieses sind Eigenschaften, die die Wahrnehmung einer komplexen physischen Realität erleichtern und einer vielschichtigen Erscheinung eine einzige Identität verleihen. [...]*
- *Dominanz: [...]Diese Eigenschaft erlaubt es ebenso wie die Kontinuität, das Bild durch Weglassen und Unterordnen von Einzelelementen zu vereinfachen. [...]*
- *Klarheit der Verbindungsglieder: [...]Diese Gelenke sind die strategischen Punkte des Gefüges und sollten besonders gut erfassbar sein. [...]*

40 Vgl Lynch 1989, 115 - 119

41 Lynch 1989, 119

42 Vgl Lynch 1989, 119 - 122

- *Richtungsdifferenzierung: [...]Diese Eigenschaften sind für die Strukturbildung im großen Maßstab besonders wichtig. [...]*
- *Umfang des Sichtbereiches: [...]Alle diese miteinander verwandten Eigenschaften erleichtern das Erfassen eines weiträumigen und in sich verwobenen Ganzen, in dem sie sozusagen die Wirksamkeit des Gesichtssinnes erhöhen: seine Blickweite, seine Kraft zu durchdringen und zu analysieren. [...]*
- *Bewegungsbewußtsein: [...]Diese Eigenschaften helfen dem Betrachter Richtung und Entfernung besser zu beurteilen und die formale Qualität der Bewegung selbst zu erfassen. [...]*
- *Zeitliche Reihenfolgen: Reihen, die in zeitlicher Abfolge empfunden werden. [...]*
- *Namen und Bedeutungen: Abstrakte Eigenschaften, die die Einprägsamkeit eines Elementes steigern können.*
...⁴³

Auch hier hält Lynch fest, dass diese Eigenschaften nicht für sich allein sondern als Zusammenspiel zu betrachten sind, da sie auch nur so in der Realität vorkommen.

Die Stadt im Gesamten ist, nach Lynch, wie ein großes Gebiet zu betrachten, das auch verbindende und wiederkehrende Elemente zur Identitätsstiftung und Einprägsamkeit enthalten soll. Eine optimal gestaltete Stadtumwelt bietet einerseits Kontinuität in verschiedenen Gegebenheiten (Tag/ Nacht, Winter/ Sommer, etc...) und andererseits genügend Potential damit sich Individualität entfalten und die Bewohner sich das Umfeld adaptieren können. Hier ist es wichtig eine größtmögliche Anzahl an Überlagerungen an Bedürfnissen verschiedener Personengruppen anzusprechen um die Mehrheit zu befriedigen.⁴⁴

Während früher ein Bezirk alle Funktionen abdecken musste, ist es heute aufgrund von geänderten Mobilitätsverhalten und Lebensgewohnheiten die Stadt in ihrer Gesamtheit. Gerade dieser Aspekt macht die Erfüllung der oben genannten Punkte notwendig.

Doch technischer Fortschritt (z.B: Geschwindigkeit) und ständiges Wachstum lassen uns die Stadt von neuen Blickwinkeln aus betrachten. Das Eingehen auf diese Aspekte und die Stadtgestaltung diesen neuen Anforderungen anzupassen, das ist die planerische Herausforderung an die Gegenwart. Ein System, welches auf die neuen und alten Anforderungen gleichermaßen eingeht und diese auch ineinander greifen lässt, wäre anzustreben. Ob eine Umsetzung dessen möglich ist, lässt Lynch offen.⁴⁵

Lynch listet verschiedenste Möglichkeiten, um in den Stadtgestaltungsprozess einzugreifen auf: Reglementierung und Kontrolle durch örtliche Baubehörden, Beratung und Gespräche mit den Bauherren, besondere Achtung strategisch wichtiger Punkte innerhalb des Stadtgefüges, uvm...⁴⁶ Den wichtigsten und effizientesten Vorgang sieht

⁴³ Lynch 1989, 125 - 129

⁴⁴ Vgl Lynch 1989, 129 -133

⁴⁵ Vgl Lynch 1989, 133 - 136

⁴⁶ Vgl Lynch 1989, 137 - 139

aber Lynch darin: „... den Beschauer dazu erzieht, seine Stadt richtig zu sehen und ihre vielfältigen Erscheinungsformen und deren Verflechtung zu erkennen. ...“⁴⁷

Trotzdem ist eine objektive Überwachung von außen, um einen Gedankenaustausch und neuen Input zu bekommen, wertvoll und wichtig.

Lynch bemängelt, dass es heute kaum noch gut gestaltete Stadtteile gäbe. Abschließend hält Lynch fest: „... Beim Aufbau eines Image wird die Erziehung zum Sehen beinahe ebenso wichtig sein wie die Umgestaltung dessen, was gesehen wird. ...“⁴⁸

Resümee:

Lynch hat versucht fachfremdes Basiswissen – welches sich Großteils aus der Verhaltensforschung und Soziologie zusammensetzt – auf die Stadtforschung bzw. den Städtebau anzuwenden. Dabei untersucht er 3 amerikanische Städte: Boston, Jersey City und Los Angeles.

Er stellt fest, dass Personen einer gleichen Gruppierung (kultureller Hintergrund, Alter, Bildung,...) eine ähnliche Wahrnehmung der Umgebung haben. Ziel einer guten Stadtplanung muss es daher sein, möglichst viele verschiedene Personengruppen anzusprechen.

Für seine Untersuchungen gliedert er die Umwelt in folgende 5 Elemente: Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte, und Merk- oder Wahrzeichen. Er schlüsselt ihren Einfluss auf das Stadtbild sowie ihre Wechselbeziehungen zueinander auf.

Lynch sagt zudem, dass ein Gebiet eine gewisse Kontinuität aufweisen muss um Identität zu stiften. Trotzdem soll das Gebiet aber zudem abwechslungsreich sein um anregend und interessant zu wirken. Zuviel Abwechslung ruft aber Chaos hervor – übertriebene Einheitlichkeit ruft hingegen Fadens hervor.

Lynch möchte mit seinem Buch Anregungen für eine bessere Stadtplanung geben.

Abschließend rät Lynch zu Eingriffen in Stadtgestaltungsprozess seitens der Behörden mittels Reglementierungen und beratenden Tätigkeiten, welche auf seinen Erkenntnissen beruhen.

Auch Lynch beleuchtet den Städtebau nicht nach rein funktionalen Kriterien. Bei ihm steht die Orientierung im Mittelpunkt seiner Arbeit. Er begründet seine Arbeit hauptsächlich mit soziologischen Aspekten. Das begründet er wiederum damit, dass die Stadt nur so für Menschen ein attraktives Umfeld sei.

Er lieferte den Anstoß sich wieder vermehrt mit Städtebau zu beschäftigen. Auf ihn baut auch Michael Trieb „Stadtgestaltung. Theorie und Praxis“ auf.

47 Lynch 1989, 139

48 Vgl Lynch 1989, 141

7. Michael Trieb

Ähnlich wie Kevin Lynch befasste sich auch Michael Trieb mit dem Stadtbild bzw. seiner Gestaltung. In seinem Werk „Stadtgestaltung“ legt er großen Wert auf die individuelle Wahrnehmung des Stadtraumes jedes Einzelnen und den damit gewonnen multiplen Realitäten, welche sich teilweise divergieren oder überlagern können.

Den Schwerpunkt der Arbeit legt er auf die Stadtgestaltung. Er gliedert den planerischen Prozess in Teilschritte welche er ausführlich beschreibt. Er fängt mit der sachlichen Aufgabe der Stadtanalyse an und endet mit den verschiedenen Möglichkeiten des kreativen Gestaltungsprozesses. Stets ein wichtiger Parameter bleibt dabei das Stadt- /Bezirks- oder Gebietsimage und seine Ziele.

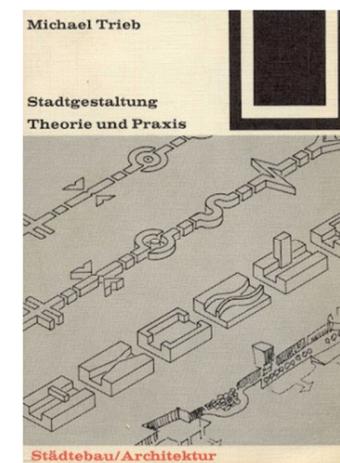
Anfangs beschäftigt sich Trieb mit den geschichtlichen Wurzeln der Stadtgestaltung. Dabei kommt er zu dem Schluss, dass Stadtgestaltung über Jahrhunderte hinweg betrieben wurde, heute aber unter dem relativ neuen Begriff „Städtebau“ in eine Art Tiefschlaf geraten ist. Er argumentiert hier z.B: mit neuesten Erkenntnissen, welche die Straßendimensionierung oder Platzgestaltung betreffen. Diese Kenntnisse seien schon in der Renaissance bekannt gewesen, mit der Zeit aber in Vergessenheit geraten oder gar verloren gegangen.⁴⁹

Allgemein kann gesagt werden, dass die Bewohner sehr an den visuellen oder anderen sinnlich wahrnehmbaren Reizen festhalten. Die optimale Reizbefriedigung ist daher - nach Trieb - die Hauptaufgabe der Stadtgestaltung. Ein wichtiger Aspekt dabei ist, Planungen wieder aus der Sicht der Augenperspektive anzulegen. Denn jede städtebauliche Entscheidung wird am Ende im drei – dimensionalen Raum umgesetzt und beurteilt.⁵⁰

Obwohl Stadtgestaltung in der Vergangenheit wieder populärer geworden ist, mangelt es noch stadtgesterische Themen bereits in der Phase des Entwicklungskonzepts miteinzubeziehen.

Da Stadtgestaltung nicht nur gegenwärtige sondern auch zukünftige Bedürfnisse und immaterielle Vorstellungen der Bewohner abdecken muss, ist es für Trieb essentiell, dass Stadtgestaltung sich als ein wissenschaftlicher Tätigkeitsbereich innerhalb der Stadtplanung etabliert.⁵¹

Trieb begründet dies wie folgt: *„...Als wissenschaftliches Arbeitsfeld ist Stadtgestaltung daher die Bezeichnung für ein sich ständig entwickelndes System von Erkenntnissen über die Eigenschaften, Zusammenhänge und Gesetzmäßigkeiten des beschriebenen Arbeitsumfeldes, der Wechselverhältnisse zwischen der psychischen Struktur des Menschen einerseits und der physischen Struktur seiner Umwelt andererseits. [...] Da aber Stadtgestaltung im hier verstandenen Sinne auf mehr als nur auf psychologischen Erkenntnissen beruhen muß und vor allem stets die*



Stadtgestaltung .Theorie und
Praxis
(Vgl. Trieb 1977)

49 Vgl Trieb 1977, 30 - 33

50 Vgl Trieb 1977, 33 - 37

51 Vgl Trieb 1977, 42 - 43

*Ergebnisse interdisziplinärer Forschung in die Realität umzusetzen hat, erscheint ihre Stellung als eigene Disziplin der Stadtplanung sinnvoll. ...*⁵²

Trieb fußt mit seiner Theorie auf der Wahrnehmung. Er stellt fest, dass wir unsere Umwelt nur ausschnittsweise wahrnehmen und die darin enthaltenen Informationen wiederum filtern. Da sich diese Wahrnehmungen aber überlagern, bzw. in Gruppen aufgegliedert werden können, lassen sich Kriterien zur Planung aufstellen. Dabei muss beachtet werden, dass wir Elementen unserer jeweiligen Umwelt eine Bedeutung geben und je nach Handlungsabsicht einstufen.⁵³

Die für uns in Zusammenhang mit der Stadtgestaltung relevante Umwelt ist der öffentliche, urbane Raum. Es handelt sich hier also um einen drei – dimensionalen Raum, welcher mit Informationen gespickt ist. Weiters hält Trieb fest: *„...So kann abschließend die Ebene der Stadtgestalt als die der vorhandenen städtebaulichen Umwelt beschrieben werden, die die Gesamtheit der Umweltelemente umfaßt, mit denen der Mensch, bewußt oder unbewußt, in Wechselbeziehung treten kann. ...*⁵⁴

Unsere Wahrnehmung der städtischen Umwelt fußt einerseits auf dem gebauten Raum und andererseits auf dem psychischen Faktor, welcher auf den persönlichen Erfahrungen und Erinnerungen jeder einzelnen Person beruht. Das Stadtbild ist, also für jeden von uns ein Zusammenspiel aus psychischen und physischen Faktoren. Dabei teilt Trieb die Erfahrungsdimension in 3 Faktoren auf: Nutzung, Erscheinung und Bedeutung.

Diese subjektiven Wahrnehmungen überlagern sich aber in großen Teilen, weshalb man schließen kann, dass die Realitäten der Einwohner ähnlich sind.

Konkret ist im urbanen Umfeld die erlebte Umwelt das Stadtbild. Da der Mensch und seine Umwelt einen wechselseitigen Einfluss aufeinander haben, können auch wir aktiv Einfluss auf die Stadtgestalt nehmen.

Führt man diesen Gedankengang weiter, kommt Trieb zum Schluss, dass auch der Stadtbewohner und die planende Instanz einander wechselseitig beeinflussen.⁵⁵

Weiters sucht Trieb die einzelnen Einflussfaktoren und Parameter der Stadtgestaltung. Er unterteilt diese in Faktoren des Stadtbildes, Faktoren der Stadterscheinung und Faktoren der Stadtgestalt.⁵⁶

Zu den Elemente die das Stadtbild beeinflussten zählte Trieb wie folgt auf: *„...Eigenschaften wie Kontinuität, Individualität, Vielfältigkeit oder Identität. ...*⁵⁷

52 Trieb 1977, 43

53Vgl Trieb 1977, 60 - 67

54Trieb 1977, 70

55 Vgl Trieb 1977, 74 - 76

56 Vgl Trieb 1977, 82 - 88

57Trieb 1977, 81

Zudem muss festgehalten werden, dass die individuelle Wahrnehmung auch von dem Willen und den Fähigkeiten des Empfängers abhängt diese aufzunehmen. Trieb kommt zum Schluss, *„...daß schlechthin alles, was Wirkungen hervorrufen kann, zum möglichen Repertoire des Umweltplaners gehört und nur durch die Grenzen rechtlicher oder anderer Einflußmöglichkeiten des Umweltplaners beschränkt wird. ...“*⁵⁸

Es ergibt sich daher eine „Dreiecksbeziehung“ zwischen dem Planer, der Stadt und ihrem Bewohner. Basierend auf dieser wechselseitigen Einflussnahme kann, nach Trieb, mit der Analyse und später der gestalterischen Aufgabe begonnen werden.⁵⁹

Im zweiten Abschnitt seines Buches „Stadtgestaltung“ wendet sich Trieb gezielt der praxisorientierten Stadtgestaltung zu.

Stadt unterliegt einem ständigen Wandel. Verschiedenste Komponenten nehmen aufeinander Einfluss und hinterlassen Spuren. In einem Entwicklungskonzept müssen diese Punkte aufgegriffen werden und gezielt gesteuert werden.⁶⁰

Weiters werden die Ziele eines Gebietes oder Stadt definiert: *„... So werden Stadtentwicklungsziele für das Wirtschaftswesen, das Verkehrswesen, das Wohnungswesen, das Bildungs-, das Sozial- und Gesundheitswesen und für den Bereich des Freizeitwesens etwa in dieser Reihenfolge formuliert, unter politischen und rechtlichen Aspekten gewichtet, gegeneinander abgewogen und zum Inhalt der Stadtplanung erklärt. ...“*⁶¹

Trieb prangert an, dass zwar auf die materiellen Anforderungen einer Stadt eingegangen wird, psychische Themen aber stets ignoriert und in Entwicklungsplanungen übergangen werden.⁶²

Im Strukturplan werden zwar Entscheidungen 2 – dimensional getroffen bzw. Lösungen entwickelt, seine Umsetzung erfolgt aber immer im 3 – dimensionalen Raum und wird auch in diesem wahrgenommen.

Ein Verbindungsglied zwischen 2 – dimensionaler Strukturplanung und 3 – dimensionaler Umsetzung bildet die Bauleitplanung, in welcher Nutzung und Größenordnungen festgelegt werden. In der Praxis wird hier jedoch zu wenig auf die Stadtgestaltung eingegangen und vollkommen isoliert von dieser entschieden.⁶³

Eine strengere Handhabung dieser Satzung wäre durch die Einführung von Ortsbausatzungen möglich.

Stadtgestaltung wirkt sich nicht nur auf das Stadtbild, als Ergebnis, sondern auch auf sämtliche vorhergehenden Planungsinstanzen aus.

⁵⁸Trieb 1977, 87

⁵⁹ Vgl Trieb 1977, 93 - 94

⁶⁰ Vgl Trieb 1977, 98

⁶¹ Trieb 1977, 100

⁶² Vgl Trieb 1977, 100

⁶³ Vgl Trieb 1977, 101 - 103

„... Stadtgestaltung beeinflusst in Fragen der Stadtsteuerung, der Stadterweiterung und der Stadtsanierung den gesamten städtebaulichen Planungsprozeß von der Stadtentwicklungsplanung über die Flächennutzungsplanung, die Rahmenplanung und die Bebauungsplanung bis zur Ortsbausatzung. ...“⁶⁴

Während sich Projektplanung auf ein einzelnes Projekt bezieht, beschäftigt sich die Bereichsplanung mit mehreren bekannten oder noch offenen Projekten, welche sich in einem Bereich befinden. Übergeordnet koordiniert und plant die Prozess Planung ein ganzes Gebiet. In der Systemplanung wird eine Stadt bewusst gegliedert und wurde früher gezielt organisiert. Heute wird oft auf die Systemplanung verzichtet und damit ein organisatorische Mangel in Kauf genommen.⁶⁵

Jede Stadt wird, nach Trieb, stark von ihrem Image beeinflusst bzw. lässt sich wiederum durch ihr Image lenken. Es gibt ein die ganze Stadt betreffendes Image. Dieses Image setzt sich aus mehreren Teilimages der einzelnen Gebiete und Bereiche einer Stadt zusammen.⁶⁶ Jedes Image sollte Bezug zur Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft besitzen und Kontinuität haben.⁶⁷ Es prägt und steuert das Verhalten von Bewohnern sowie „Besuchern“.

Bezogen auf die Stadtgestaltung bedeutet das, dass ein Gebiet unter anderem eine gute Orientierung und Identifikationsmöglichkeiten bieten muss, da sie einerseits Sicherheit vermitteln und Bewohner an den Ort binden.

Eine gewisse Variabilität muss dennoch vorhanden sein um Eintönigkeit entgegenwirken zu können.⁶⁸

Ein erster Schritt ist die Ermittlung des bereits vorhandenen Images. Hier müssen mehrere Blickwinkel in die Beurteilung mit einbezogen werden. Einerseits das Image der Stadt, das Image des Planungsgebiets und das Fremdimage müssen aufgearbeitet werden.

Jedes Image eines Gebiets sollte Eigenschaften wie Kontinuität, veränderlich, abwechslungsreich, wahrhaftig und individuell beinhalten um ein optimales „Feedback“ von den Bewohner bzw. „Besuchern“ zu erhalten.

Aus dem Ist – Image wird in weiterer Folge das Soll – Image entwickelt, welches mit der Stadtentwicklungsplanung abgeglichen werden muss.⁶⁹

Die Ziele der Stadtentwicklung sind stark mit moralischen Grundwerten einer Gesellschaft verbunden.⁷⁰

In weiterem Sinn widerspiegelt das Entwicklungskonzept politische Ambitionen und versucht diese zu realisieren. In Anbetracht dieser Tatsache hat Stadtentwicklung nicht nur Einfluss auf die Bauleitplanung. Investitionen, Wirtschaftswachstum und Sozialsystem sind eng mit Entwicklungszielen einer Stadt verbunden.

⁶⁴Trieb 1977, 104

⁶⁵ Vgl Trieb 1977, 104 - 106

⁶⁶ Vgl Trieb 1977, 110 - 112

⁶⁷ Vgl Trieb 1977, 113

⁶⁸ Vgl Trieb 1977, 123 - 126

⁶⁹ Vgl Trieb 1977, 113 - 118

⁷⁰ Vgl Trieb 1977, 135

Sind die Ziele der Stadtentwicklungsplanung definiert, stellt sich die Frage wie diese realisiert werden können. In einem nächsten Schritt werden Lösungswege gesucht und zielorientiert in das bestehende System eingegriffen.⁷¹ Reduziert man Ziele der Stadtgestaltung auf das Stadtbild so muss man sich stets vor Augen halten, dass diese durch die jeweiligen moralischen Vorstellungen und ethischen Ansprüche bestimmt werden. Dadurch ist die Bewertung des Stadtbildes abhängig vom gesellschaftlichen und kulturellen Hintergrund des jeweiligen Betrachters.

Neben der Identität, Individualität und Kontinuität als Eigenschaften eines optimalen Stadtbildes, führt Trieb auch Sequenzen an. Damit ist die Wahrnehmung während der Eigenbewegung beschrieben. In Zeiten verschiedener Fortbewegungsgeschwindigkeiten erlangt folglich die Sequenzplanung immer größere Bedeutung. Ziel der Sequenzplanung ist ein ansprechender Aufbau und angenehmer Raumverlauf. Hierbei ist im Besonderen auf die Wahrnehmung und Nutzung der Passanten einzugehen.

Dabei legt Trieb folgende Parameter der Sequenzplanung fest:

- „... Jedes Sequenzelement kann unterschiedlich stark ausgeprägt sein. [...]
- Jedes Sequenzelement kann unterschiedlich groß sein oder unterschiedlich lang andauern. [...]
- Jedes Sequenzelement kann aus verschiedenen Elementen des Umweltrepertoires bestehen. [...]

Schon auf Basis dieser Variationsmöglichkeiten einer Umweltqualität lassen sich eine Vielzahl unterschiedlicher Sequenzen bilden. [...]

Unterschiedliche Sequenzelemente können in unterschiedlicher Reihenfolge angeordnet sein. [...]

Mehrteilige Sequenzen können durch Wiederholungs- und Überraschungs- oder Einzelelemente verknüpft und differenziert werden; diese können ein- und zweiseitig angeordnet sein. [...]

Wirkungs- und Sequenzqualitäten können mit Erscheinungsqualitäten überlagert werden. [...]

Sequenzelemente mehrteiliger Sequenzen können auch durch Relationen zwischen Wahrnehmungs- und Sichtbeziehungen miteinander verknüpft werden. ...⁷²

Weiters kritisiert Trieb die ungesteuerte Entwicklung von Baumassen in der heutigen Zeit. Vor allem die unregulierte Höhenentwicklung stellt heute ein Problem dar.⁷³

Grundlage jeder Stadtplanung sollte die Analyse der Negativstruktur sein. Dabei werden raumbildende Strukturen und Leerflächen gegenübergestellt. Der Negativstruktur wird ob ihrer Langlebigkeit die größte Bedeutung beigemessen. Hier fließen neben der Stadtgestaltung auch Themen der Verkehrsplanung ein.⁷⁴

Im nächsten Schritt rät Trieb zur Ausarbeitung der Fassadenfolgen. Hier wir geraten für die Häuser eines Straßenzugs gestalterische Grundparameter festzulegen, damit eine Einheit entsteht. Diese Grundparameter sollten aber nicht

71 Vgl Trieb 1977, 128 - 130

72 Trieb 1977, 150 - 155

73 Vgl Trieb 1977, 159 - 163

74 Vgl Trieb 1977, 163 - 168

starr sondern einen gestalterischen Spielraum zulassen, um ein abwechslungsreiches Straßenbild zu ermöglichen. Unter anderem können dies folgende Kriterien sein: Räumliche Gliederung, Fassadenbreite, Traufhöhe, Dachformen- und Dachneigungen, Gebäudefluchten, Fassadengliederung.⁷⁵

Weiters kann die Stadtgestaltung mit der Bestimmung der Straßenoberfläche sowie ihrer Nutzung und Möblierung Einfluß auf das Stadtbild nehmen.

Trieb geht in einem weiteren Schritt auf den Planungsprozeß der Stadtgestaltung ein. An erster Stelle steht jeweils die Problemstellung. Mit ihr gehen die Analyse der Wertvorstellung sowie die Findung der Zielvorstellung einher. In einem ersten Schritt werden eine Bestandsaufnahme und Analysen des Stadtbildes angefertigt. Darauf basierend können mögliche veränderliche Parameter definiert werden, welche den aktuellen Bestand der Zielvorstellung näher bringen sollen. Anschließend wird ein Programm festgelegt und eine Entwicklungsprognose erstellt. Dieser grobe Ablauf des Planungsprozesses kann auf große systematische Planungsprozesse sowie auf kleine Bereichsplanungen angewandt werden.⁷⁶

Ein besonderes Augenmerk liegt laut Trieb in der heutigen Zeit in der Stadterneuerung. Wobei er hier besonders auf die Wichtigkeit der Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse als Grundlage weiterer Planungsarbeiten hervorhebt.

Eine Bestandsaufnahme ist allerdings ohne eine dazugehörige Analyse wertlos.⁷⁷

Abschließend beschäftigt sich Trieb mit möglichen Realisierungsmaßnahmen. Diese sieht er vor allem seitens der öffentlichen Verwaltung in Planungs- und Bauvorschriften. Dieses rechtliche Regelwerk sieht er einhergehend mit einem Finanzierungsprogramm, welches von öffentlicher Seite gestellt wird, da notwendige Eingriffe oft von monetären Kapazitäten privater Investoren übersteigen.

Auch die Verwaltungsstruktur sollte neu überdacht werden. So ist es in der Regel so, dass technische infrastrukturelle Belange meist von einem Amt und gestalterische Belange von einem anderen Amt behandelt werden. Eine technische sowie künstlerische Oberhand in einer Stelle würden bessere infrastrukturelle sowie gestalterische Ergebnisse liefern.⁷⁸

Resümee:

Wie Lynch widmet sich auch Trieb den psychischen und soziologischen Einflüssen der Wahrnehmung des Stadtbildes. Er geht von verschiedenen wahrgenommenen Realitäten aus und hält ebenfalls fest, dass Personen einer sozialen Gruppe ähnliche Wahrnehmungen von ein und demselben Gebiet haben. Als maßgebende Parameter der Stadtgestaltung definiert Trieb: „...*Eigenschaften wie Kontinuität, Individualität, Vielfältigkeit oder Identität. ...*“⁷⁹

75 Vgl Trieb 1977, 169 - 183

76 Vgl Trieb 1977, 194 - 203

77 Vgl Trieb 1977, 203 - 208

78 Vgl Trieb 1977, 220 - 224

79 Trieb 1977, 81

Im zweiten Teil widmet sich Trieb den Planungsinstrumenten und ihrer Einflussnahme auf den Städtebau und geht auf diese ein. Eine wichtige Grundlage jeder Planungsinstanz im städtebaulichen Raum ist die Analyse und Definition des zukünftigen Images eines Gebiets, da es einerseits die aktuelle Wahrnehmung der Bevölkerung widerspiegelt und Zielvorstellungen herausarbeitet. Diese Vorstellungen werden vor allem durch kulturellen Hintergrund beeinflusst.

Ein weiteres Anliegen ist Trieb die so genannte Sequenzplanung. Er meint damit die Planung z.B.: eine Weges nach melodischen Kriterien um dem Passanten ein Erlebnis des Durchgehens/ Durchfahrens zu bieten. Dieser Aspekt wird seiner Meinung nach in Zukunft immer gewichtiger werden.

Trieb rät Planern eine detaillierte Bestandsaufnahme des Planungsgebiets vorzunehmen und diese daraufhin zu analysieren. Er versucht weiters eine Art semantisches Vokabular einzuführen und als Plansprache zu etablieren.

Abschließend rät Trieb zu einer starken Reglementierung des Städtebaus. Zusätzlich fordert er, um Forderungen seitens der Stadtplanung leichter umsetzen zu können, eine Subventionierung von Bauvorhaben durch die öffentliche Hand.

Abschließend kann gesagt werden, dass Trieb auf Lynchs Arbeit aufbaut. Er versucht diese weiterzuentwickeln und für Architekten und Planer eine Art Werkzeug zu generieren, womit sie die geforderten Aspekte der Stadtgestaltung darstellen und realisieren können.

Anmerkung:

Da Michael Trieb versuchte die Arbeit von Lynch auf gestalterischer Ebene fortzuführen, war es unumgänglich auch auf sein Werk Rücksicht zu nehmen. In „Stadtgestaltung. Theorie und Praxis“ erhält der Leser sicherlich viele Anregungen für den planerischen Umgang mit dem Stadtbild.

Da Michael Trieb die Materie der Stadtgestaltung sehr detailliert aufarbeitet, konnten seine Denkmuster nur teilweise bei der Analyse der Fallstudien zur Betrachtung herangezogen werden.

Zudem gibt es große Überschneidungen mit Kevin Lynch, wodurch eine Herangehensweise nach der Theorie von Lynch sich in großen Teilen auch mit Ansätzen von Trieb deckt.

8. Elisabeth Lichtenberger

Die Geografin Elisabeth Lichtenberger hat in ihrer wissenschaftlichen Tätigkeit ihren Schwerpunkt in der Stadtforschung bzw. Metropolenforschung gesetzt.

In ihrem 2002 erschienen Buch „Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis“ beschäftigt sie sich mit der Frage inwiefern politische Systeme in Städten einen Wandel hervorrufen. Sie vergleicht hier die Situation in den USA, in Europa und die ehemalige Sowjetunion.

Anfangs gibt Lichtenberger einen Rückblick auf die Geschichte des Städtebaus.

So sind uns bis in die heutige Zeit Einflüsse des antiken Städtebaus erhalten geblieben, wie zum Beispiel die Anlage von rasterförmigen Grundrissen. Dieses System betraf nicht nur private Häuser sondern ganze Stadtanlagen.⁸⁰

„...Seit dem 6.Jh. wiesen die Städte Siziliens und Großgriechenlands rechtwinklige Raster auf. ...“,⁸¹ so Lichtenberger.

Auch wurden erste Überlegungen zu günstigen Größenordnungen einer Stadt unternommen. Verkehrsnetze wurden erstmalig in der Geschichte aufgebaut und technische Infrastruktur in Städten eingeführt. Auch die monumentale Ausbildung öffentlicher Gebäude wurzelt in der Antike.

In der antiken Welt nimmt Griechenland in der Anlage von Städten eine besondere Stellung ein. Hier entwickelte sich das System der Polis. Städte mussten aus militärischen und politischen Überlegungen eine gewisse Größe aufweisen, sollten diese aber weder über noch unterschreiten.

Die Stadt wurde streng in 3 Teile gegliedert: Ein heiliger Bezirk mit Tempeln, ein öffentlicher Bereich und ein privater Raum mit Wohnbebauung.⁸²

Neben Griechenland hatte aber auch Rom Pionierleistung vollbracht. Neugründungen von Städten sowie ein weit ausgebautes Verkehrsnetz innerhalb des römischen Reiches führten zu einer beachtlichen Vernetzung für die damalige Zeit.⁸³ Rom verfügte bereits damals über eine bemerkenswerte Infrastruktur.

Weiters wurde die Bevölkerung mit Nahrungsmitteln versorgt und ein Repertoire an Unterhaltungsevents geboten; damals wurden damit neue Maßstäbe gesetzt.⁸⁴

Im Wohnbau entwickelten sich die Typen des Hofhauses und der Villa heraus.⁸⁵

Als die Stadt aus den Stadtmauern hinauswuchs, konzentrierte man kulturelle Bauten auf dem Marsfeld. Doch die Bevölkerungszunahme führte zu Problemen: Das Straßensystem war mit aufkommendem Verkehr bis an seine Grenzen strapaziert.

⁸⁰ Vgl Lichtenberger 2011, 12

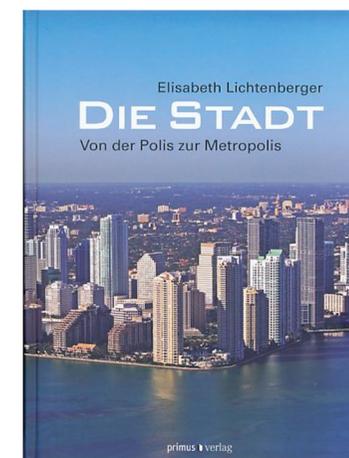
⁸¹ Lichtenberger 2011, 15

⁸² Vgl Lichtenberger 2011, 15

⁸³ Vgl Lichtenberger 2011, 16

⁸⁴ Vgl Lichtenberger 2011, 19

⁸⁵ Vgl Lichtenberger 2011, 20



Die Stadt. Von der Polis zu Metroplolis
(Vgl Lichtenberger 2011)

Heute noch gilt Vitruvs Werk „de Architectura libri decem“ als Grundpfeiler der Architekturtheorie und liefert uns Einblicke in das römische Bauwesen.⁸⁶

Mit dem Beginn der Völkerwanderung setzt der Zerfall des römischen Reichs ein. Dabei kommt es in großen Teilen zur Entstädterung.⁸⁷

Erst im Mittelalter erlangt die Stadt wieder an Bedeutung und erhält sogar eine bevorzugte Stellung.

Bis heute lassen sich die Spuren des mittelalterlichen „Stadtgestalt“ ausfindig machen:

- Der Stadtkern ist organisch strukturiert. Es erfolgt keine Konzentration auf einen Punkt; der Fokus liegt auf mehreren Plätzen.
- Bauparzellen sind oft zu Straßenfront hin kurz und nach „hinten“ langgezogen angelegt. Straßenseitige Hausfronten waren repräsentativ ausgestattet.
- Das Haus diente als Arbeits- und Wohnstätte in einem.
- Es kam zur Gewerbe – bezogenen Viertelsbildung.
- Die Kirche dominierte das soziale Leben. Um ihren Einfluss zu veranschaulichen wurden Kirchen mit gigantischen Ausmaßen gebaut.
- Private Bautätigkeiten wurden durch die Öffentlichkeit reguliert.
- Es bestand eine starke Verzahnung von privatem und öffentlichem Raum.
- Die Anordnung sozialer Schichten innerhalb der Stadt lassen auf eine Zentrum – Peripherie – Differenzierung schließen.⁸⁸

Stadterweiterungen fanden im Mittelalter entweder durch Eingliederung der Vorstädte in den Mauerring statt oder es existierten mehrere Städte nebeneinander.⁸⁹

In der Renaissance sowie im Barock berief man sich wieder auf antike Vorbilder. Dies beeinflusste vor allem die Grundrissplanung. Aus ihnen lässt sich klar die hierarchische Ordnung einer Zentralmacht ablesen.

„... Im neu aufgeschlossenen Gelände kam es zu einer flächigen Segregation nach Herkunft, Stand und Vermögen, während in der Stadt die vertikale und horizontale gesellschaftliche Differenzierung der Mietshäuser eine Integration verschiedener Stände unter einem Dach zur Folge hatte. ...“⁹⁰

Durch die Industrialisierung wurde das Konzept der Stadt grundlegend geändert. Großbritannien legt den Grundstein für einen Prozess der Verstädterung.⁹¹

⁸⁶ Vgl Lichtenberger 2011, 20

⁸⁷ Vgl Lichtenberger 2011, 21

⁸⁸ Vgl Lichtenberger 2011, 23 - 24

⁸⁹ Vgl Lichtenberger 2011, 25

⁹⁰ Lichtenberger 2011, 33

1927 fordern die „Urbanisten“ in der „Charta von Athen“ eine Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Erholung in der Stadt.⁹²

Lichtenberger geht im Weiteren auf heutige städtebauliche Tendenzen ein, welche auf den 3 politischen Systemen im Westen fußen: „...

das soziale Wohlfahrtssystem Europas

Das privatkapitalistische System der USA

*Die Transformationsstaaten des Postsozialismus ...*⁹³

Sie hinterlassen ihre Spuren in Technik, Wirtschaft, sowie in verwalterischer und räumlicher Organisation.

Das Stadtbild wird entscheidend von der rechtlichen Einflussnahme von Behörden geprägt. Flächenwidmungspläne stellen hier ein wichtiges Instrument dar.

Grund- und Bodenpolitik sind seit dem 19. Jahrhundert ein Thema der Stadtplanung, wobei ihre Auswirkungen in Europa und Nordamerika stark auseinandergehen.

In Europa kommt es in den letzten Jahren zu einer Aufwertung des Stadtkernes. Dabei kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen wirtschaftlichen Interessen und dem Denkmalschutz. Dieser konzentriert sich in jüngster Zeit verstärkt auf die Eingliederung jüngerer Bauwerke und die Bewahrung des Gesamtbildes. Auffallend ist hier, dass Denkmalschutz in Europa von öffentlicher Hand, in Nordamerika aber von Privatpersonen betrieben wird.⁹⁴

Mit der Aufwertung des Stadtkerns kommt es neben einer Konzentration des tertiären und quartären Sektors – bzw. in Nordamerika mit der Bildung eines Central Business Districts – auch zu einem Rückgang der Wohnfunktion. Während in Amerika durchaus Banken, Versicherungen oder Konzerne ihren Firmensitz an Schlüsselstellen der City haben, ist diese Entwicklung in Europa zumindest noch nicht zu verzeichnen.⁹⁵

Es ist interessant zu sehen, dass wir heute einerseits eine starke Viertelsbildung in Hinblick auf bestimmte gewerbliche Sparten und andererseits ein neues Spektrum verschiedener Betriebe im Stadtkern haben.⁹⁶

Weiters geht Lichtenberger auf den „Melting Pot“ ein:

*„...Das Modell des Schmelztiegels trifft daher auf die amerikanische Stadt nur sehr eingeschränkt zu, sie wird vielmehr von extremer Segregation nach ethnischen, religiösen, sozioökonomischen und demographischen Merkmalen bestimmt, ...“*⁹⁷

91 Vgl Lichtenberger 2011, 41 - 43

92 Vgl Lichtenberger 2011, 46 - 48

93 Lichtenberger 2011, 49

94 Vgl Lichtenberger 2011, 69 - 73

95 Vgl Lichtenberger 2011, 77 - 80

96 Vgl Lichtenberger 2011, 82

97 Lichtenberger 2011, 90

Für Lichtenberger ist auch der Begriff des Stadtviertels ein wichtiger Begriff: „...Der Begriff stammt aus dem territorialen Eingebundensein des Individuums in fußläufige Distanzen und damit verknüpfte Wahrnehmungshorizonte. ...“⁹⁸ Es war eine behördliche Einheit, welche eine Homogenität sowie charakteristische Merkmale aufwies.⁹⁹ Aufgrund moderner Kommunikationstechnologien hat sich daher die Motivation sich an einem bestimmten Ort anzusiedeln – in diesem Fall in einem bestimmten Stadtviertel – geändert. Heute ist vor allem Prestige ein ausschlaggebender Faktor.

Die Aufgliederung des städtischen Raumes in öffentlichen, halböffentlichen und privaten Raum spielt hier eine wesentliche Rolle. Dabei kann festgehalten werden, dass antike Stadtvorbilder durch Öffentlichkeit geprägt sind. Im Gegensatz dazu steht die orientalische Stadt – hier dominiert Privatheit. Privatheit spielt in Europa erst mit der Entwicklung des Bürgertums eine Rolle. In den USA wird öffentlicher Raum zusehends privatisiert.¹⁰⁰

Gerade in Europa ist die Aufspaltung des Raums in öffentlichen oder privaten Raum nach wie vor ein Thema. Damit eng verbunden ist der Wunsch der Trennung von Wirtschaftswachstum in Zusammenhang mit Flächenverbrauch.¹⁰¹

Die jeweilige Abgrenzung zwischen Privatem und Öffentlichem ist stark vom jeweiligen politischen System abhängig und spiegelt sich auch in den gebauten Dimensionen sowie im gewählten Formenrepertoire wieder. Unerwünschte Elemente werden daher gerne an den öffentlichen Raum und damit an die öffentliche Verwaltung abgetreten. Diese Entwicklung tritt mit Anfang des 20. Jahrhunderts mit dem Funktionalismus in Europa auf.

Ein Einflussfaktor, der die Stadt prägt, ist laut Lichtenberger technischer Fortschritt. „...Drei Sektoren der technologischen Entwicklung sind für die Stadt von besonderer Bedeutung: die Technologie des Bauens, die Entwicklung der technischen Infrastruktur (auch als unterirdischer Städtebau bezeichnet) und die Technologie des Verkehrs. ...“¹⁰²

Gerade Entwicklungssprünge im Transportwesen haben verschiedenste Auswirkungen auf die Stadtgestaltung. Dabei ist das räumliche Ergebnis nur erste oberflächliche Manifestation. Das Entwicklungspotential des Stadtzentrums ist daher stark von seiner Zugänglichkeit, bzw. seine Anbindung an vor allem öffentliche Verkehrsmittel abhängig.

Ein weiteres Kriterium des Stadtraumes sind Freiräume. Vor allem historischen Städten kam hier die Entfestigung zugute. Anstelle ehemaliger Wehranlagen wurden repräsentative Straßenzüge angelegt. Boulevardalleen verbanden den Stadtkern mit neu erschlossenen Stadtarealen.¹⁰³

98 Lichtenberger 2011, 105

99 Vgl Lichtenberger 2011, 106

100 Vgl Lichtenberger 2011, 115 - 128

101 Vgl Lichtenberger 2011, 138 - 139

102 Lichtenberger 2011, 141

103 Vgl Lichtenberger 2011, 151 - 156

Die Geschichte zeigt hier, dass einmal festgelegte Strukturen, zB: ein Straßenraster, langfristige Entscheidungen sind und nachhaltige Konsequenzen haben. Diese Strukturen überdauern bauliche Errichtungen auf den jeweiligen Parzellen. Ihre Neugestaltung wurde in der Vergangenheit nur nach Kriegen oder einem Wechsel der politischen Systeme umgesetzt.¹⁰⁴

Ergebnis und kleinster gemeinsamer Nenner der Strukturierung ist der Baublock. Lichtenberger sieht in ihm das städtebauliche Basiselement.¹⁰⁵ Die Bebauung dieses kleinsten gemeinsamen Nenners – des Baublocks hängt nicht nur von den zeitgemäßen Technologien ab, sondern auch von der Bauordnung.¹⁰⁶

Weiters widmet sich Lichtenberger verschiedensten Wohnmodellen. Sie sieht in ihnen die bauliche Spiegelung von gesellschaftlicher Ordnung und Kultur. Dabei sieht sie folgende Wohnformen als „Grundmodelle“ an: Das Hofhaus, der Wohnturm, das Bürgerhaus, den Adelspalast, und das kontinentaleuropäische Mietshaus.¹⁰⁷

Hand in Hand gehen hier die Höhenentwicklung von Gebäuden aufgrund steigender Grundpreise sowie die vertikale soziale Segregation innerhalb eines Gebäudes einher.¹⁰⁸ Dadurch kam es zu einer Durchmischung verschiedener Bevölkerungsschichten. Dieser Effekt ist heute noch in Europa spürbar. Historische Städte können auf ein breites Spektrum der sozialen und kulturellen Hintergründe ihrer Bewohner in der Innenstadt verweisen.

Dieser Entwicklung wurde nachdem 2. Weltkrieg Einhalt geboten. Als Bauträger fungierten nunmehr Stadtgemeinden und Genossenschaften. Damit änderte sich auch die Typologie: der Wohnblock trat in den Vordergrund, Das Mietshaus gerät in Vergessenheit. Mit dem kommunalen Wohnbau geht auch die Errichtung von Zentren in der Peripherie einher.

Konträr dazu ist die Entwicklung in Amerika. Hier wird das Haus nur als temporärer Aufenthaltsort angesehen. Da hier andere gesellschaftliche Wertvorstellungen herrschen hat sich hier die Wohnungspolitik in eine andere Richtung bewegt. Die Verwurzelung des einzelnen Individuums an einen Ort ist hier nicht so stark. Ein mehrmaliger Behausungswechsel ist hier gang und gebe.

Neben der Wohnfunktion ist auch die Wirtschaftskraft ein treibender Faktor. Lichtenberger sieht folgende Parameter für die Wirtschaft maßgebend: „...

- *Vom sozialräumlichen Bauplan und den darin ablaufenden Prozessen,*
- *Von der sozialen Differenzierung der Gesellschaft,*
- *Von der Wirtschaftskraft eines Staates und seiner Bevölkerung,*

¹⁰⁴ Vgl Lichtenberger 2011, 163 - 168

¹⁰⁵ Vgl Lichtenberger 2011, 172

¹⁰⁶ Vgl Lichtenberger 2011, 172 - 176

¹⁰⁷ Vgl Lichtenberger 2011, 189

¹⁰⁸ Vgl Lichtenberger 2011, 213

- *Von den Reglementierungen des jeweiligen politischen Systems und damit von der Wirtschaftspolitik. ...*¹⁰⁹

Historisch gesehen war die Viertelsbildung und die mit ihr verbundene Konzentrierung einzelner Gewerke oder Berufsgruppen in Europa maßgebend. Heute dient das Kaufhaus als überhöhte Konsumkonzentration und entwickelte sich aus der Markthalle heraus.¹¹⁰

Lichtenberger präferiert eine Durchmischung des Stadtzentrums mit verschiedenen vielfältigen Sparten. Das beinhaltet einerseits Vielfältige Funktionen (Wohnen und Wirtschaft) sowie ein abwechslungsreiches Angebot (Geschäfte verschiedener Sparten).

Sie sieht in der Stadt ein großes Potential. Ein Auftrag unserer Zeit ist Wirtschaftswachstum von Flächenbedarf zu trennen und eine gute soziale sowie wirtschaftliche Durchmischung des städtischen Raumes zu gewährleisten.

Resümee:

Anfangs beleuchtet Lichtenberger die historische Entwicklung der Stadt bis in die jüngere Vergangenheit. Die heutige Stadt kategorisiert sie nach 3 Wirtschaftsmodellen: der amerikanischen kapitalistischen Stadt, der durch soziale Wohlfahrt geprägte europäischen Stadt und postsozialistischen Städten in Westeuropa. Lichtenberger arbeitet hier den Aufbau der einzelnen Stadtmodelle in wirtschaftlicher, soziologischer sowie baulicher Struktur auf und zeigt die Unterschiede der einzelnen Systeme auf.

Durch die Unterschiede der baulichen Strukturen der einzelnen Modelle ergeben sich verschiedene Stadtbilder. Mit der Anlage von wirtschaftlichen Strukturen und Infrastruktur wird das Stadtbild entscheidend geprägt.

Abschließend führt Lichtenberger Entwicklungspotentiale der europäischen Stadt an. Folgerichtig liegt das Potential der europäischen Stadt in der Verdichtung und vielseitigen neuen Nutzungsmöglichkeiten innerhalb des bestehenden Stadtgefüges.

¹⁰⁹ Lichtenberger 2011, 255

¹¹⁰ Vgl Lichtenberger 2011, 255 - 264

9. Tomas Valena

In *Stadt und Topographie* geht Tomas Valena auf die formgebenden Einflüsse zwischen Stadt und Landschaft detailliert ein.

„...Ein bewegtes Gelände prägt seine Form der Stadt ein, etwa so, wie ein Körper dem darübergeworfenen Tuch seine Form vermittelt. ...“, beschreibt Valena.¹¹¹

Er sieht hier eine wechselseitige Einflussnahme von Topographie und Stadt. Einerseits bietet Topographie die terrestrische Grundlage, das Gebaute hat aber die Möglichkeit das Gelände zu überzeichnen oder zu verunklären. Grundlage jeder Beurteilung und Analyse sind daher fundierte Karten, welche über die Geografie des Gebiets sowie den Stadtgrundriss und seine Entwicklung Aufschluss geben.¹¹²

Auch Valena geht in seiner Arbeit stark auf die psychologischen bzw. soziologischen Faktoren ein. So geht er von einer wechselseitigen Beziehung von Mensch und Natur aus. Einerseits beeinflusst Landschaft unsere Weltanschauung, unsere Kultur, auf das Individuum bezogen, das Temperament.¹¹³

Doch auch der Mensch nimmt Einfluss auf die Natur. Valena geht von 4 Haltungen der Natur gegenüber aus, welche sich nacheinander entwickelt haben sollen:

„... Utilitaristisch – passiv: Der Mensch benutzt die in der Landschaft vorgefundenen Räume und Objekte, um seine Grundbedürfnisse nach Schutz, Behausung und Konkretisierung seiner religiösen Vorstellungen zu befriedigen. Es kommt dabei keine Kreativität im architektonischen Sinne vor. [...]

Geomorph – antwortend: [...] Er geht auf das Vorhandene ein und reinterpretiert es im Bauen. Mensch und Natur nehmen an der Schöpfung teil. [...]

Repräsentativ – imitativ: Die Natur liefert das Vorbild für die Bauidee im Ganzen oder im Detail. Dieses Bild wird dann in der Architektur repräsentiert oder imitiert. So ist hier eine gewisse Beziehung zur Natur vorhanden, konzeptionell oder im Detail, nicht aber als Antwort auf einen spezifischen Ort. [...]

Rational – künstlich: Die Architekturidee ist unabhängig von der Natur entwickelt und dem konkreten Ort übergestülpt worden. Die gebaute Form steht nicht im Bezug zu den Formen und besonderen Merkmalen der Landschaft. ...“¹¹⁴

Diese Haltungen gegenüber der Natur haben die Architektur jeweils nach ihren Vorstellungen geprägt.

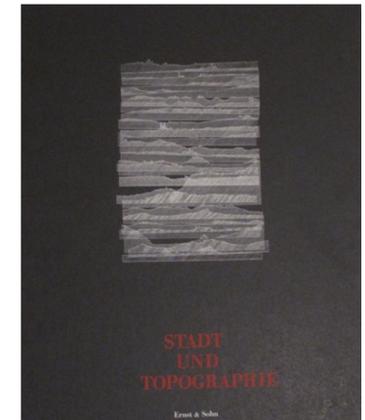
Die tatsächliche Ausformung der Stadt sieht Valena zwar von der Topographie beeinflusst, durchaus aber auch von den technischen Möglichkeiten der jeweiligen Zeiten geprägt.

¹¹¹Valena 1990, 8

¹¹² Vgl Valena 1990, 8 - 11

¹¹³ Vgl Valena 1990, 12 - 14

¹¹⁴Valena 1990, 15 - 16



Stadt und Topographie
(Vgl. Valena 1990)

Valena fokussiert sich allerdings auf die formgebende Auswirkung der Topografie auf die Stadt. Er geht von den Grundtypen der Ebene, der hohen Lage, der niedrigeren Lage, der Hanglage sowie dem Standort am Wasser aus und definiert diese wie folgt: „ ...

Die Ebene

Die absolute Ebene, ohne jegliche einschränkende oder definierende Elemente, bietet die größte Freiheit bei der Anlage einer Stadt. Doch ist diese Freiheit gewöhnlich schwieriger zu handhaben als die Einschränkungen eines strukturierten Grundes. [...]

Grundsätzlich wird sich hier die Siedlung konzentrisch entwickeln oder einen Haufen bilden. [...] Da die konzentrierende vertikale Dimension fehlt, legt die Ebene eine uferlose Ausbreitung in der Horizontale nahe. [...] Die Horizontalität und der unbegrenzte Horizont bleiben aber in der Ebene die dominierenden Elemente.

Der Ausdruck der Stadt ist somit grundsätzlich auf die Zweidimensionalität der Grundrißebene beschränkt. [...]

Eine künstliche Topographie von Türmen, Kuppeln, Dächern etc. muß eingeführt werden, um eine gewisse Plastizität zu erreichen, die Wirkungen sind aber beschränkt.

Der hohe Ort

Die Bergstadt als Landschaftskrone ist das Idealbild einer mittelalterlichen Stadt. [...]

Der schwierige Zugang zu einem hohen Ort wurde wohl aufgewogen durch seinen Verteidigungswert in Zeiten, als dieser geschätzt wurde. Der Hauptzugang bewirkte gewöhnlich eine gewisse Axialität selbst in Fällen eines regelmäßigen kreisrunden Hügels, aber der entscheidende Formimpuls kam wohl meist von der Umrißlinie des Gipfelplateaus oder anderer signifikanter Kanten. [...]

Dies wiederum bietet die Möglichkeit, den räumlichen Eindruck zu steigern durch richtige Anordnung der Monumentalbauten, durch Verwendung von Treppen und Rampen usw.

Der niedrige Ort [...]

Diese offensichtliche Abneigung gegen den niedrigen Ort als Standort einer Stadt hat eine lange Tradition. [...] Der Standort im Tal ist gewöhnlich nicht so bestimmend wie der auf einem Hügel. [...]

Die innere Struktur der Talstadt wird viel eher vom Verlauf der Durchgangsstraßen beeinflusst werden, nachdem die Hauptgründe für die Errichtung solcher Städte gerade in der Nutznießung des Talverkehrs zu suchen sind.

Die besondere Gestaltqualität der Talstadt zeigt sich in ihrer visuellen Integration in die umgebende Landschaft. [...]

Der Hang [...]

Er enthält immer ausgeprägte Richtungen, bedingt durch die dritte Dimension. [...] Hauptstraßen werden parallel zu Höhenlinien verlaufen, die Sekundärschließung dazu als kurze Straßen oder Treppenverbindungen.

Der Neigungsgrad ist ein wichtiger Faktor bei der Nutzung des Hanges, bei der Wahl der Straßenweiten, oder der Verwendung des Haustyps. Ein Hanggrundstück wird man mehr oder minder terrassieren, um waagrechte Flächen zu

erhalten. Bei günstigen klimatischen Bedingungen können die Flachdächer der übereinandergeschachtelten Häuser fast wie eine zweite Stadtebene benutzt werden. [...]

Wegen der normalerweise einseitigen Orientierung des Hanges wurde die Lage zur Himmelsrichtung ein entscheidender Faktor für die Standortwahl einer Stadt am Hang.

Ist der Hang gebogen, erhalten wir zwei konträre, sehr ausgeprägte Situationen, den Sporn und das „Amphitheater“.
[...]

Das Wasser

Die Funktion des Wassers als Formelement im Städtebau ist eine zweifache. [...]

Ausgedehnte Wasserflächen, selbst breite Flüsse (wie z.B. der Rhein bei Köln) werden die räumliche Kontinuität einer Stadt unterbrechen. Andererseits ist Wasser in der Lage, selbst im Flachland die dreidimensionale Wirkung des Gebauten hervorzuheben, indem es einen absolut planen und leeren Vordergrund für die volumetrische Erscheinung der Stadt liefert. Dieser „kubische“ Effekt kann durch das Spiegelbild im Wasser sogar noch verdoppelt werden.

Im Zusammenhang mit der dritten Dimension dient ein flacher Wassertisch als Organisator, als Bezugsfläche für die Höhenentwicklung einer Stadt...“¹¹⁵

Neben diesen topographischen Grundanlagen arbeitet Thomas Valena noch zahlreiche Mischbeispiele aus, welche sich aber auf die Grundelemente zurückführen lassen.¹¹⁶ In einem zweiten Teil analysiert Valena bayrische Städte anhand ihrer Topographie.

Resümee:

Die Bedeutung der Topographie auf das Stadtbild ist natürlich nicht in Frage zu stellen. Ist doch die Topographie die erste Stadtbildformende Instanz. Doch wird durch Topographie nicht nur das Erscheinungsbild sondern auch die Anlage ihrer Infrastruktur stark geprägt.

Tomas Valena zeigt in seinem Buch die verschiedensten topographischen Grundformen, an denen sich Städte ansiedeln können und zeigt, die dadurch bedingten Ausformungen des Stadtbildes bzw. der Stadtgestalt.

¹¹⁵Valena 1990, 19 - 20

¹¹⁶ Vgl. Valena 1990, 39 - 49

10. Stadtanalyse

Die Stadtanalyse dient zur Ansammlung wichtiger Informationen über das Stadtbild und gibt wichtige Aufschlüsse über die Ausgangssituation einer Stadt. Auf ihrer Basis können weitere detaillierte Recherchen erfolgen und die Ziele der Stadtgestaltung formuliert werden.

Wichtige Aspekte der Analyse sind:

- Topographie - Beschaffenheit des Geländes
- Mikro- und Makroklimatische Gegebenheiten

- Geschichte - bedeutende Ereignisse
- Alter der Bebauung
- Bebauung - geschlossene Bebauung ja/nein
- Vorherrschende Geschoßzahl
- Vorherrschende Nutzung
- Bebauungsdichte

- Infrastruktur - Straßen
- Öffentlicher Verkehr
- Grünraum, Parkanlagen, etc..
- Anlage der Infrastruktur (z.B.: Rasterförmig)

Im Rahmen der Diplomarbeit wurden die oben angeführten Literaturbeispiele sowie Grundsätze der Stadtanalyse als Leitfaden genommen, um mit Hilfe dieses Hintergrundwissens die 3 Fallstudien zu vergleichen können.

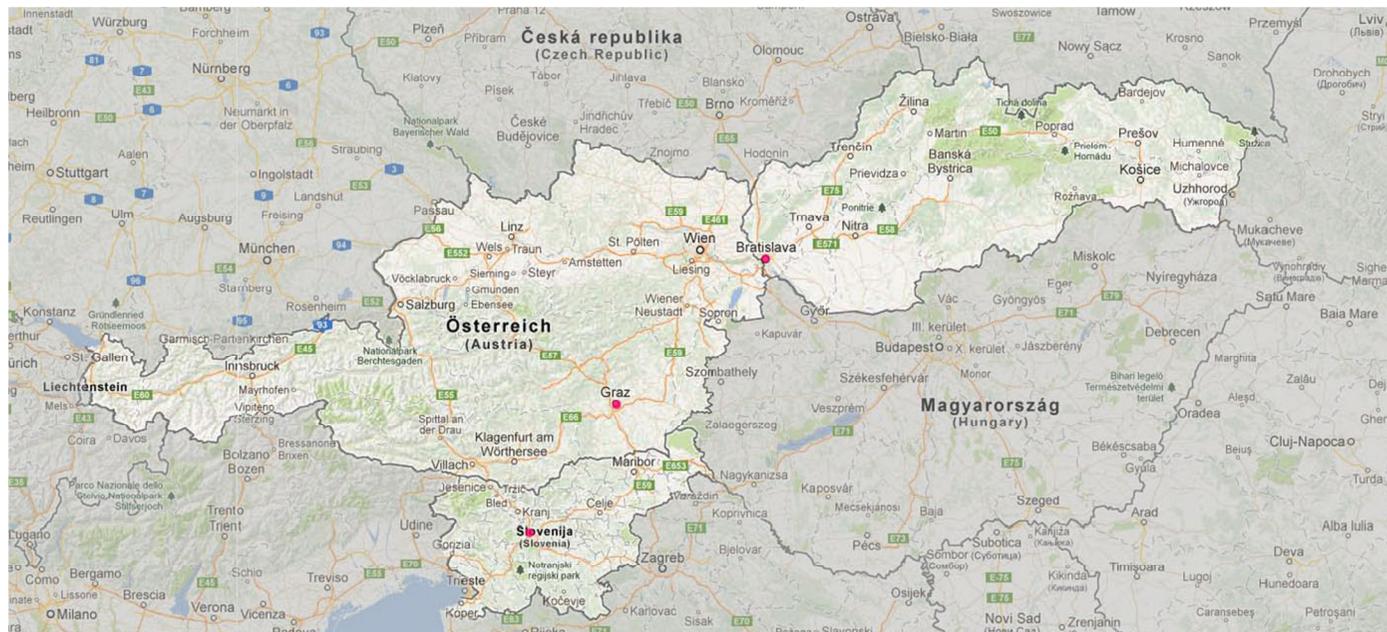
B - PRAKTISCHER TEIL

Die Analyse beschränkt sich auf Gebiete in den Städten Graz, Ljubljana (Laibach) und Bratislava (Preßburg).

Die Wahl fiel auf diese 3 Städte, da sie neben einer vergleichbaren Größe und Einwohnerzahl auch bis zum letzten Jahrhundert eine gemeinsame Vergangenheit teilen. Bratislava, Graz sowie auch Ljubljana waren bis zu deren Auflösung 1918 Teil der Habsburgermonarchie.

In den letzten 100 Jahren wechselten in allen 3 Städten mehrmals die Regierungssysteme und hinterließen – nach wie vor deutlich erkennbar – ihre Handschrift.

Alle Städte werden von einem Fluß durchströmt und besitzen einen Burg- bzw. Schloßberg, welcher die jeweils strategisch wichtige Lage jeder der einzelnen Städte unterstreicht.



Lage der untersuchten Städte zueinander

UNTERSUCHUNGSGEBIETE

Die Untersuchungsgebiete greifen jeweils einen für die Städte charakteristischen Sektor heraus. Der Untersuchungsraum erstreckt sich immer in Form eines Kreissektors von der Stadtmitte bis an den Stadtrand.

Die untersuchten Sektoren sollen charakteristische Entwicklungen der Städte vom urbanen zum ruralen Raum bzw. vice versa aufzeigen. Alle untersuchten Städte besitzen einen historischen Altstadt kern und in ihren Randbereichen finden wir jeweils Reste ländlicher Bebauung.

Die architektonische Ausformung zwischen den urbanen und ruralen Bereichen ist jedoch verschiedenartig.

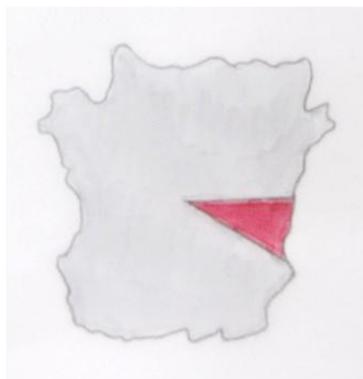
Alle Untersuchungsgebiete werden von einer Hauptstraße, welche das Stadtzentrum und den Stadtrand verbindet, erschlossen. Entlang dieser Straßen wurden die Untersuchungen, die das jeweilige Gebiet betrafen aufgenommen.

Es handelt sich jeweils um Stadtsegmente, in denen hauptsächlich Wohn- bzw. Büronutzung dominiert. Es fiel auf, dass angrenzende gewerbliche Nutzungen oder Einkaufszentren bis auf wenige Ausnahmen ähnliche Charakteristika aufwiesen. Beispielhaft sind hier z. B. Verkaufsstandorte der Firma Lidl, welche in allen 3 Städten ein ähnliches Anforderungsprofil an ihre Kundschaft, bzw. Grundstücke haben und dadurch eine nahezu idente Architektur besitzen.

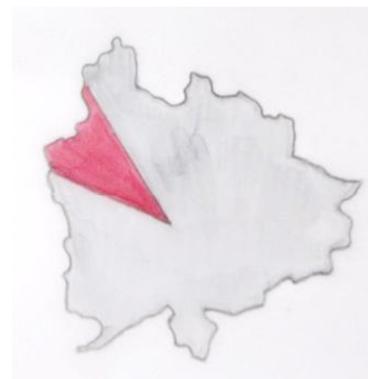
Daher fiel die Auswahl der Gebiete bewusst auf Gebiete mit überwiegender Wohn- und Büronutzung, da diese noch eher Merkmale landesüblicher Architektur aufweisen, als jene von Einkaufszentren, welche ihre globale Identität den ländlichen Strukturen auferlegen.



Segment von Bratislava



Segment von Graz



Segment von Ljubljana

GRAZ



Wappen der Stadt Graz
(<http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/ziel/74836981/DE/>)

Fakten:

Staat	Österreich
Bundesland	Steiermark
Bezirk	Graz
Politische Stellung	Statutarstadt, Landeshauptstadt
Gliederung	17 Bezirke
Lage	⊘ 47 4'N, 15°26'O
Höhe	Ca. 350m über dem Meeresspiegel
Fläche	127,56km ²
Einwohner	265.778 (1.Jän. 2013)

117

117 <http://de.wikipedia.org/wiki/Graz> Stand 19.05.2014

Graz liegt im Südosten von Österreich. Es ist als Landeshauptstadt der Steiermark die zweitgrößte Stadt der Republik. Die Stadt ist in 17 Bezirke gegliedert, wovon die 6 innerstädtischen einen historischen Ursprung aufweisen. Die 11 äußeren Bezirke wurden im Zuge einer Eingemeindung im Jahr 1938 an Graz angegliedert.

Graz hat eine verkehrsstrategisch gute Lage, kreuzen sich hier die Phyrn- sowie die Südautobahn. Die Stadt findet vor allem bei Studenten, wegen der Universitäten, und Senioren großen Anklang. Im Jahr 1999 wurde die Grazer Altstadt als UNESCO Weltkulturerbe eingestuft.



Lage von Graz innerhalb von Österreich

Geschichte

Erste Besiedelungen rund um das Gebiet des Schloßbergs lassen sich bis 3000 v. Chr. nachweisen.¹¹⁸

Zur Zeit der Römer war das Grazer Feld besiedelt. Die Römer bauten das Wegenetz weitläufig aus. Im Bereich des heutigen Graz sind uns noch 3 Straßen erhalten geblieben:

- Die Römerstraße im Süden von Graz
- Die „strata hungarica“ welche vom Osten kommend, welche sich Leonhardstraße fortsetzt
- Die Alte Poststraße, welche das Stadtgebiet in Nord – Südrichtung im Westen durchquert¹¹⁹

Nach dem Untergang des römischen Reichs kamen vermehrt Slawen in die Steiermark. Sie erkannten auch die strategisch günstige Lage des Schloßbergs und errichteten auf ihm eine Festung. Diese nannten sie „gradec“ – im Deutschen „kleine Burg“. Aus dieser Bezeichnung leitet sich auch der heutige Name der Stadt – Graz – ab.¹²⁰

Ab dem 8 Jahrhundert siedelten im Zuge der Christianisierung Bayern im Grazer Becken.

Nach dem Untergang von Karantanien und den folgenden Unruhen durch die Ungarn wurde die „Mark an der mittleren Mur“ gegründet. Von 970 – 1035 war das Land unter der Obhut der Eppsteiner. Kurze Zeit danach herrschten die Grafen von Wels – Lambach. Ab 1050 übernahmen die Traungauer die Herrschaft.

Die erste urkundliche Erwähnung von Graz stammt aus dem Jahr 1128, als Markgraf Leopold Ländereien an seinen Ministerialien Rüdiger übergab.¹²¹

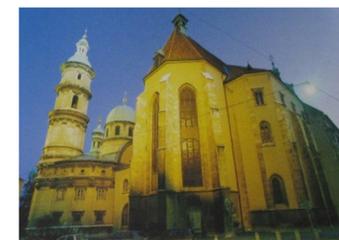
1281 erhielt Graz von Rudolf von Habsburg die Stadtrechte.

Ab 1379 ist Graz Residenzstadt der Habsburger und erfährt damit einen Aufschwung. Zu dieser Zeit fand eine Erweiterung des Stadtgebiets in Richtung der heutigen Stadtpfarrkirche statt.



Graz und seine 17 Bezirke
(mein Bezirk,

<http://www.graz.at/cms/beitrag/10183377/4076127>)



Blick zur Stadtkrone
(Kompass Verlag 2014, 20)

¹¹⁸ Vgl Kompass Verlag 2014, 8 - 9

¹¹⁹ Vgl Seminar Raumorganisation und Planen 2005

¹²⁰ Vgl Kompass Verlag 2014, 9

¹²¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_von_Graz

Um sich in einem gebührenden Rahmen präsentieren zu können erbauten die Habsburger die Stadtkrone. Außerhalb des damaligen Stadtgebiets wurden im Osten der Dom, die Burg und das Mausoleum errichtet.¹²²

Während der Regentschaft von Friedrich III. durchlebte die Stadt ein „schwarzes Jahr“ – das Jahr 1480: die Türken, eine Heuschreckenplage und die Pest suchten das Land heim. Daran erinnert heute noch das so genannte „Gottesplagenbild“ an der Fassade des Doms.¹²³

1544 wurden die Wehranlagen der Stadt erneuert und ein Stadtgraben angelegt. Dies geschah unter der Leitung des Architekten Domenico dell'Alio. Er hinterließ seine „Handschrift“ auch im Landhaus.¹²⁴

1619 verlegte Erzherzog Ferdinand II. seinen Regierungssitz nach Wien. Graz verliert dadurch seine Position als Residenzstadt und büßt damit an Bedeutung ein.

Ende des 18. Jhds. wurden die Wehranlagen als nicht mehr zeitgemäß angesehen und die Flächen entlang des Glacis werden in eine englische Parkanlage umgewandelt.¹²⁵

1809 besetzten die Franzosen auch Graz. Sie zerstörten nach der Kapitulation Österreichs große Teile der Festung am Schloßberg. Lediglich der Glocken- und der Uhrturm blieben aufgrund von Lösegeldzahlungen der Bevölkerung erhalten.

1811 gründete Erzherzog Johann das Joanneum, aus dem später die Technische Universität entstand.

1844 erhielt Graz den Bahnhof.

Ende des 19. Jhd. befasste man sich intensiv mit der Stadtentwicklung: Auf dem Schloßberg wurde ein Park angelegt und entlang des Glacis legte man eine Ringstraße an.¹²⁶

1898/99 wurde die Grazer Oper erbaut.

Das Landeskrankenhaus wurde 1912 eröffnet. Damals war es aufgrund der Pavillonsystems eines der modernsten Krankenhäuser Europas.



Gottesplagenbild
(Celedin 2003, 30)



Die Grazer Oper
(Kompass Verlag 2014, 37)

¹²² Vgl Kompass Verlag 2014, 9

¹²³ Vgl Kompass Verlag 2014, 9

¹²⁴ Vgl Kompass Verlag 2014, 9

¹²⁵ Vgl Kompass Verlag 2014, 9

¹²⁶ Vgl Kompass Verlag 2014, 9

Topographie

Graz liegt in einem Becken, welches gegen Westen, Norden und Osten vom „Grazer Bergland“ begrenzt ist. Gegen Süden hin öffnet sich das Grazer Becken und geht in das Grazer Feld über. Im Herzen von Graz liegt der Schloßberg. Sein höchster Punkt liegt 123m über dem Hauptplatz. Eine weitere solitäre Erhebung im Stadtgebiet bildet der Kalvarienberg.

Das Gelände baut auf Schiefer – und Kalkgestein auf.

Die Beckenlage ist sowohl für ein milderes Klima, als auch für ihre Inversionswetterlagen, die vor allem im Winter auftreten, verantwortlich.

Bedeutendster Fluss durch Graz ist die Mur. Sie teilt das Stadtgebiet in 2 annähernd flächengleiche Hälften und fließt relativ axial von Norden in den Süden.

Betrachtet man die Topographie von Graz nach den Gesichtspunkten von Tomas Valena wird ersichtlich, dass Graz stark von dem umliegenden Hügelland geprägt wird. Der ursprüngliche Stadtkern liegt an der Mur in mitten des Grazer Beckens. Mit zunehmender Größe hat die Stadt die Beckenlage aufgefüllt und hat begonnen langsam in das umliegende Hügelland zu wachsen.

Das politische Stadtgebiet erstreckt sich vom Stadtzentrum aus relativ gleichmäßig in das Grazer Hügelland. In Luftbildern lässt sich aber eine deutliche Konzentration der Bebauung in der Beckenlage bzw in Richtung des Grazer Feldes entdecken.



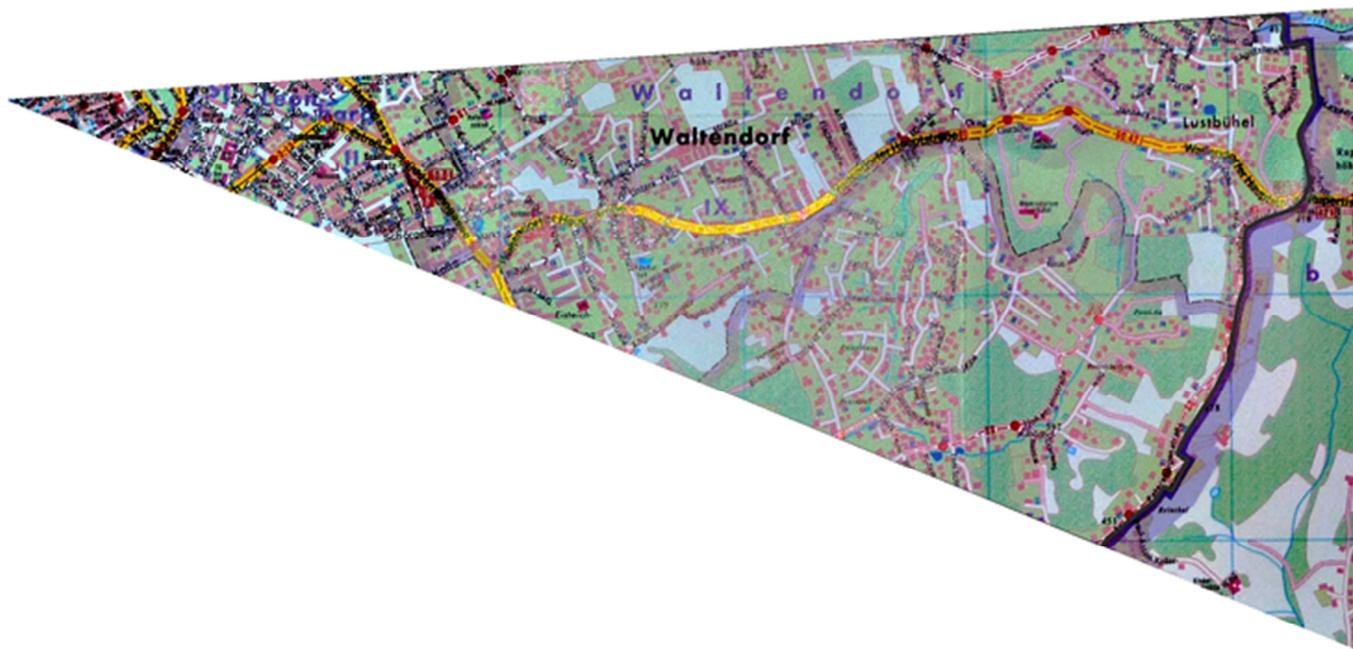
Die Einbettung von Graz in das Hügelland und das Grazer Feld



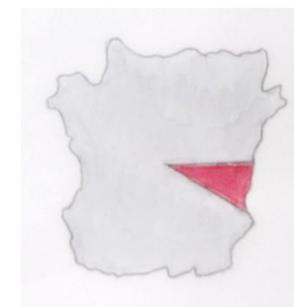
Luftbild von Graz

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich vom Stadtzentrum – dem „Hauptplatz“ bis an die Ostgrenze von Graz und beinhaltet Teile der Bezirke „innere Stadt“, „St. Leonhardt“ und „Waltendorf“ sowie von „St. Peter“.



Das Untersuchungsgebiet in Graz



Lage des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt

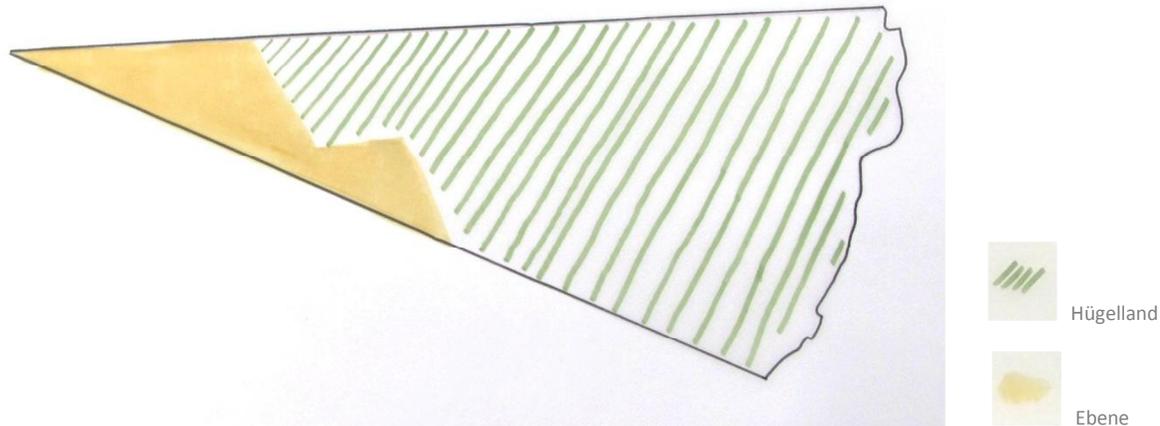
Die Topographie des Gebietes ist heterogen. Im Osten gehen die Ausläufer des Grazer Berglandes in das Grazer Feld über.

Das Gebiet wird von der Waltendorfer Hauptstraße bzw. der Plüddemangasse erschlossen. Hier ist auffällig, dass die Plüddemangasse, die sich im Norden in der Merangasse fortsetzt, einen geplanten und strukturierten Stadtteil gegen Osten abgrenzt. Jenseits der Plüddemangasse verliert sich diese Struktur und vermischt sich in einer unstrukturierten Bebauung. Die Waltendorfer Hauptstraße hingegen ist eine historische Straße und weist durch ihre Wegführung einen ländlichen Charakter auf.

Die Bebauung ist über das gesamte Untersuchungsgebiet verteilt; Im Stadtzentrum ist sie dicht; Stadtauswärts ist sie locker bis lose und weist teilweise einen unstrukturierten Charakter auf.

Der „Stadtspark“ sowie das Lustbühl bieten größere Grünflächen und Erholungszonen innerhalb des Sektors. Natürliche Grenzen oder künstliche Barrieren welche das Untersuchungsgebiet in Graz teilen gibt es nicht.

Betrachtet man das Untersuchungsgebiet nach Tomas Valenas „Stadt und Topographie“ so findet man im inneren Drittel des Untersuchungsgebiets keine klare Eben vor. Im Verhältnis zum äußeren Teil des Untersuchungsgebiets ist es aber wesentlich flacher. Hier findet man auch eine konzentrierte und dichte Bebauung vor. Östlich der Plüddemangasse nimmt das Hügelland zu und die Bebauung wird lockerer.



Topographische Analyse des Untersuchungsgebiets

Bebauung



Schwarzplan des Untersuchungsgebiets in Graz

Generell ist festzustellen, dass das gesamte untersuchte Gebiet bebaut ist. Nur einige Flächen, wie zum Beispiel der Stadtpark oder das Lustbühel sind von der Bebauung ausgenommen.

Anhand des Schwarzplanes ist ersichtlich, dass vor allem das innere Drittel der Bebauung des Untersuchungsgebietes sehr kompakt ist. Die Bebauung innerhalb der Altstadt wurde verdichtet; die Gründerzeitliche Bebauung zwischen Glacis und Plüddemangasse planmäßig angelegt.

Je weiter man sich dem Stadtrand nähert, bzw. in hügeliges Gelände kommt, umso schwieriger wird es eine höhere Ordnung – eine übergeordnete Planung – zu erkennen. Es lassen sich zwar konzentrierte Verdichtungen der Bebauung erkennen, doch lässt sich hier kein schematisches Prinzip zuordnen.

Auch die Höhe der Bebauung, die Geschößzahl nimmt gegen den Stadtrand hin ab.

In Zentrumsnähe dominieren hauptsächlich historische Bauten das Stadtbild. Der Altstadt kern wird innerhalb des Untersuchungsgebietes klar durch den Stadtpark von der umgebenden Stadt isoliert. Auf der anderen Seite des Parks



Lage der höchsten Wohnanlage innerhalb des Untersuchungsgebietes

schließt gründerzeitliche Bebauung an. Diese erstreckt sich, einem schematischen Raster unterworfen, bis zur Plüddemanngasse. Sie grenzt diesen Bereich von dem Villenviertel am Ruckerlberg ab.

Gegen Osten hin lockert sich diese Bebauung auf und beginnt sich mit den vorherrschenden Einfamilienhäusern zu vermischen. Stadtauswärts finden wir ausschließlich Einfamilienhäuser vor. Die meisten sind jüngeren Datums, nur einige wenige nehmen Bezug auf landwirtschaftliche Bautypen. Das Gebiet wird durch ein Erholungsgebiet am Lustbühl unterbrochen.

Ein neuer Knotenpunkt beginnt sich an der Waltendorfer Hauptstraße im Bereich „am Blumenhang“ zu entwickeln. Er bleibt aber vorerst optisch unspektakulär.

An der Kreuzung Plüddemanngasse - Waltendorfer Hauptstraße finden sich Reste einer alten dörflichen Struktur, welche sich im Wegenetz sowie auch in einigen baulichen Relikten zeigen.

Im südlichen Bereich sowie im Nordosten des Gebietes finden wir große Wohnsiedlungen. Es handelt sich hier um die Berlinerring – Siedlung sowie die Eisteichsiedlung. Beide Siedlungen grenzen sich klar von ihrer Umgebung ab und bilden jeweils für sich betrachtet im gesamten städtischen Raum Unikate.



Villenviertel am Ruckerlberg



Neues Nahversorgungszentrum "am Blumenhang"



Reste einer dörflichen Bebauung in Waltendorf

Straßennetz



Straßennetz des Untersuchungsgebiets in Graz

Betrachtet man das Straßennetz des Untersuchungsgebiets in Graz, kann man eine ähnliche Strukturierung wie in der Bebauung erkennen.

Der innere Bereich des untersuchten Sektors ist klar strukturiert. Vor allem im Bereich des Gründerzeitviertels (zwischen dem Glacis und der Plüddemangasse) ist das Straßennetz rasterförmig angelegt. Hier lässt sich eine Planung der Straßenstruktur deutlich ablesen.

Je weiter man sich vom Stadtzentrum entfernt, bzw. sich dem Stadtrand nähert, desto unklarer wird die Strukturierung des Straßennetzes. Am Stadtrand gibt es viele Stichwege und gewundene Straßen.

Die rasterförmige Straßenplanung der Gründerzeit wurde hier nicht fortgeführt.

Die Haupteerschließungsstraßen des Untersuchungsgebietes sind die Glacisstraße, die Plüddemangasse und die Waltendorfer Hauptstraße.

Bei der Betrachtung der Hauptstraßen des Straßennetzes des Untersuchungsgebietes, erkennt man folgendes:



Plüddemangasse

Die Waltendorfer Hauptstraße, die vom Stadtrand bis zur Plüddemangasse führt, ist eine alte gewachsene Straße. Sie ist gewunden und hat sich den topographischen Gegebenheiten angepasst. Die Plüddemangasse sowie auch die Glacisstraße sind beide geplante Straßenzüge. Sie grenzen das Gründerzeitviertel von der umliegenden Bebauung ab.

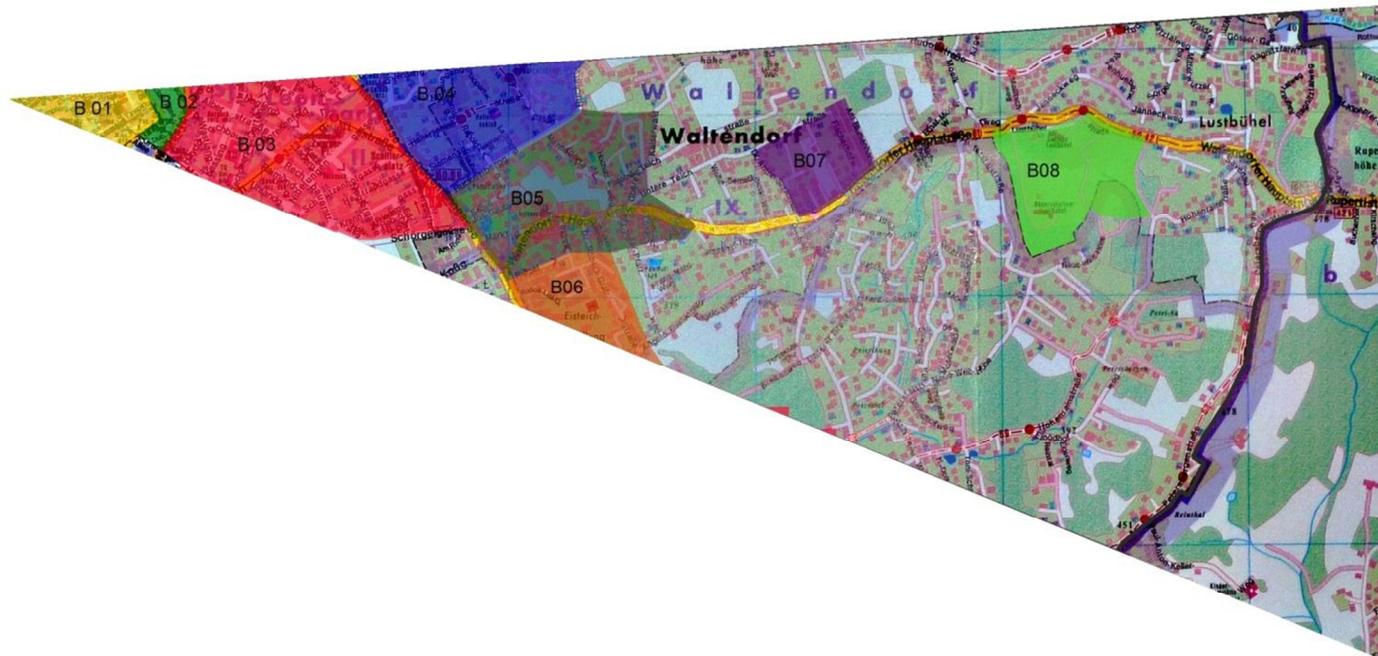


Waltendorfer Hauptstraße

BEREICHE

Innerhalb des Untersuchungsgebiets wurden markante Gebiete hervorgehoben, die sich ob ihrer Eigenschaften, wie z.B. Homogenität, etc. von der übrigen Bebauung abheben.

In Graz sind das folgende 8 Gebiete:



Bereiche innerhalb des Untersuchungsgebiets in Graz

Nummerierung	Benennung Hauptmerkmale	Ausschnitt
B01	Altstadt Kompakte dichte Bebauung	
B02	Stadtspark Grüngürtel	
B03	Gründerzeitviertel Homogene Gründerzeitbebauung	

<p>B04</p>	<p>Villenviertel Villenbebauung aus der Gründerzeit bis heute</p>	
<p>B05</p>	<p>Waltendorf Eine alte dörfliche Struktur entlang einer alten Straße mit Bauten unterschiedlichen Alters</p>	
<p>B06</p>	<p>Eisteichsiedlung Einheitliches Planungskonzept einer gesamten Wohnsiedlung</p>	

<p>B07</p>	<p>Waltendorf neu Ein neuer Versorgungspunkt – tritt allerdings optisch nicht sonderlich hervor</p>	
<p>B08</p>	<p>Lustbühel Explizit freigehaltener Grünbereich innerhalb reiner Einfamilienhausbebauung</p>	

B 01 – ALTSTADT

Der Altstadtbereich ist der älteste Bereich des Untersuchungsgebiets und weist fast ausschließlich historische Bauten auf. Die Struktur ist gewachsen und weist eine sehr dichte und kompakte Bebauung auf. Das ist nicht nur an den engen Gassen und Passagen ersichtlich sondern auch an der Dachlandschaft.

Innerhalb der Altstadt herrscht ausschließlich Blockrandbebauung vor. Das Gebiet ist fast nur fußläufig durchquerbar; manchmal durch Passagen oder enge Gassen.

Nur wenige Gassen, wie zum, Beispiel die Burggasse sind durchgehend befahrbar.



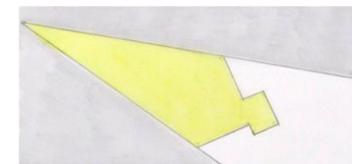
Luftbild des Bereichs mit markanten Punkten des Gebiets

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es wichtige Knotenpunkte:

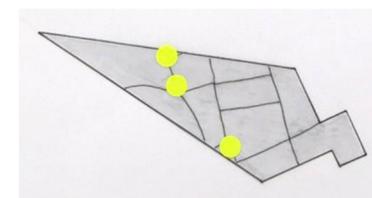
- Stempfergasse – Bischofsplatz
- Glockenspielplatz
- Tummelplatz
- Burggasse- Opernring

An diesen Knotenpunkten kreuzen sich starkfrequentierte Wege. Die sich dort kreuzenden Gassen (Stempfergasse) und Plätze (Glockenspielplatz und Tummelplatz) sind auch wichtige Treffpunkte des wirtschaftlichen bzw. sozialen Lebens innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Natürliche oder künstliche Barrieren gibt es innerhalb des Sektors nicht. Auch natürliche Gewässer oder Grünzonen sind hier nicht auffindbar. Einen Ausgleich bietet der direkt angrenzende Stadtpark, der auch das Gebiet von der restlichen Bebauung des Untersuchungssektors abgrenzt.



Baublöcke innerhalb des Bereichs B01



Die Knotenpunkte Stempfergasse/ Enge Gasse sowie Glockenspielplatz und Tummelplatz in ihrer Lage innerhalb des Bereichs

Stempfergasse – Bischofsplatz

Die Stempfergasse ist innerhalb der Altstadt eine wichtige Verbindung zwischen Herrengasse und Bischofsplatz. Im Verhältnis zu anderen Gassen (z.B. Enge Gasse) innerhalb des Bereichs B01 ist sie relativ breit.

Es herrscht zwar keine einheitliche Bebauungshöhe. Im Anschluß an den Bischofsplatz sind die Häuser jedoch 4 – Stöckig. Die Gebäude differieren in ihrem Alter. Die Bauparzellen haben eine schmale Straßenfront und sind sehr tief gebaut.

Ein bauliches Schmuckstück ist hier das Palais Katzianer, welches die Buchhandlung Leykam beherbergt. Es lässt sich bis auf das 15./ 16. Jahrhundert zurückdatieren. Zahlreiche Umbauten haben ihm sein heutiges Erscheinungsbild ergeben.

Die Stempfergasse beherbergt neben vielen Geschäftslokalen auch die steirische Landesregierung.

Trotz der verschiedenen Bauhöhen und Gebäudealter hinterläßt die Stempfergasse einen relativ homogenen Eindruck.

Am östlichen Ende der Stempfergasse schließen der Bischofsplatz, die Binder- sowie Enge Gasse an.

Letztere bildet die Verbindung der Stempfergasse mit dem Glockenspielplatz. Sie ist am Anfang noch etwas „breiter“, wird aber in Richtung Glockenspielplatz immer schmaler. Die Enge Gasse macht auf halber Höhe einen Knick.

Betrachtet man sie nach den Erkenntnissen Camillo Sittes „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“, so inszeniert die Enge Gasse den Glockenspielplatz perfekt.

Auch optisch wirkt der Glockenspielplatz beim Durchschreiten der Enge Gasse. Aufgrund ihrer Proportionen kommt hier wenig Licht in die Gasse – der Platz tritt dadurch hell beleuchtet in Augenschein und wird dadurch stark betont.



Glockenspielplatz mit dem Glockenspielhaus

Der Glockenspielplatz bildet nahezu ein Rechteck. Eine Seite ist geschlossen; die anderen Ecken öffnen sich den angrenzenden Straßen. Er gehört zu den wenigen geplanten Plätzen innerhalb der Altstadt.

Auch hier gibt es historische Gebäude, welche teilweise aus dem 15. Jahrhundert stammen.

Die Bebauung ist aber sehr heterogen, da hier verschiedene Zeitalter aufeinander treffen. Dominiert wird der Platz von dem kleinsten Gebäude im Osten, das Glockenspielhaus. Es tritt einerseits durch seine schmuckreiche und farbenfrohe Fassadengestaltung in den Vordergrund. Sein Alter ist in der Literatur umstritten. Erste Umgestaltungen lassen sich mit 1856 datieren.

Weitere wichtige Bauten sind hier das Palais des Effans d’Avernas, welches sich bis ins 16. Jahrhundert zurückverfolgen lässt, sowie das Palais Galler, ebenfalls aus dem 16. Jahrhundert und heute im Besitz einer Burschenschaft.



Stempfergasse



Blickrichtung aus der Enge Gasse
Richtung Glockenspielplatz

Die Enge Gasse weitet sich im Bereich der Stempfergasse. Dort schließt auch der Bischofsplatz an. Letzterer ist sehr langgezogen. Im unteren Bereich weist er eine rechteckige Ausnehmung, früher Mehlgrub genannt, auf. Richtung Tummelplatz durch einen neueren Bau, in welchem sich die Raiffeisenbank befindet, geschlossen. Der Bischofsplatz hat, obwohl nicht alle Gebäude gleich alt sind, einheitliche Traufhöhen und wirkt homogen.

Das Palais Inzaghi gehört zu den ältesten Bauten. (16. Jahrhundert). Eine weitere Dominante ist hier das Bischöfliche Palais, welches sich sogar bis 1254 zurückverfolgen lässt. Zahlreiche Umbauten gaben ihm sein heutiges Aussehen.

Der Tummelplatz ist Knotenpunkt mehrerer Straßen. Hier treffen die Hans – Sachs Gasse, der Bischofsplatz, die Bürgergasse und die Verlängerung der Einspinnergasse aufeinander. Dennoch wirkt er durchaus gefasst. Die einzelnen Gebäude sind nicht nur aufgrund ihres baulichen Alters sondern auch wegen der verschiedenartigen Fassadengestaltungen sehr divergent. Dennoch bestehen annähernd gleiche Bauhöhen zu beschränken, die dem Platz Ruhe geben. Dominiert wird der Platz vom akademischen Gymnasium, welches vor allem durch seine farbenfrohe Fassadengestaltung in den Vordergrundtritt.

Das Gelände innerhalb des Bereichs ist nicht eben, weist aber auch keine großen Sprünge in den Höhenschichtenlinien innerhalb des untersuchten Bereichs auf.

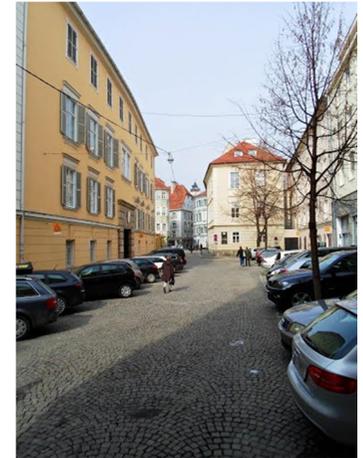
Dieser erste Bereich des Untersuchungsgebiets Graz grenzt sich eindeutig durch den Stadtpark von anderen Gebieten ab. Die Grazer Altstadt ist in sehr konzentrierter Form bebaut und liegt innerhalb des Rings. Die Bebauung ist gewachsen und zudem die älteste innerhalb des Untersuchungsgebiets von Graz.

Die Gebäude sind vorwiegend Geschäfts – bzw. Bürogebäude.

Der Bereich ist bis auf wenige Ausnahmen fußläufig erreichbar. Einige Straßen sind für Anrainer zu bestimmten Zeiten befahrbar.

Der Stadtpark wirkt wie eine Pufferzone zu anderen Stadtbereichen und schneidet es von der restlichen Bebauung des untersuchten Sektors ab.

Natürliche Barrieren innerhalb des Bereichs gibt es nicht.



Bischofsplatz



Tummelplatz mit dem akademischen
Gymnasium

B 02 - STADTPARK

Der Grazer Stadtpark liegt zwischen der Altstadt und der Gründerzeitlichen Bebauung.

Ursprünglich erstreckte entlang der Altstadt die Stadtmauer und davor das Glacis. Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Festungsmauer abgerissen und im Bereich des damaligen Glacis der Stadtpark im Stil eines englischen Gartens angelegt. Trotz der naturnahen Gartengestaltung wird auf die Anlage von konventionellen Alleen nicht verzichtet.

Insgesamt hat der Stadtpark eine Länge von 1200m (der gesamte Stadtpark – nicht nur das Untersuchungsgebiet) und eine durchschnittliche Breite von 250m.

Er bildet eine eindeutige Trennung zwischen der Grazer Altstadt und der gründerzeitlichen Bebauung. Im Süden schließt der Stadtpark bei der Oper ab.

Der Stadtpark wirkt wie eine grüne Insel innerhalb des Stadtgebiets. An und für sich war er vor allem gegen Norden hin größer angelegt und sollte sich bis zum Rosenhain erstrecken. Heute ist er ein beliebtes Naherholungsgebiet.

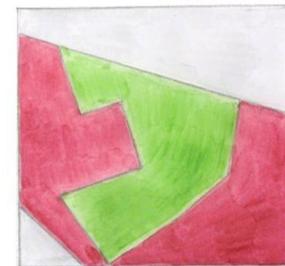


Luftbild des Bereichs B02

Der Stadtpark überbrückt eine Höhendifferenz zwischen der Altstadt und der gründerzeitlichen Bebauung innerhalb des untersuchten Sektors.

Künstliche Barrieren gibt es innerhalb des Parks nicht, vielmehr wirkt er selber wie eine Pufferzone inmitten des Stadtgebiets.

Der Stadtpark ist fußläufig oder mit dem Rad erkundbar. Außerhalb des untersuchten Bereichs sind Straßen, auf denen man mit dem Auto den Stadtpark queren kann.



Stadtpark
(Celedin 2003, 225)

B 03 – GRÜNDERZEITVIERTEL

Das Gründerzeitviertel weist eine sehr einheitliche Bebauung auf.

Es handelt sich hier um ein städtebauliches Konzept aus dem 19. Jahrhundert. Das Gebiet wurde rasterförmig angelegt; einige Diagonale innerhalb des Wegenetzes sollen Verbindungsachsen sowie eine Auflockerung der starren Planung schaffen.¹²⁷

Der Bereich ist relativ eben, wodurch die rasterförmige Anlage des städtebaulichen Konzeptes begünstigt wurde, da es keine großen topographischen Hindernisse zu bewältigen gab.

Hier findet man fast ausschließlich Blockrandbebauung vor. Innerhalb eines solchen Blocks gibt es meist einen Innenhof, der den Bewohnern zur Verfügung steht. Die Häuser sind vorwiegend im Stil des Späthistorismus oder Jugendstil erbaut. Nur einige wenige Bauten jüngerer Datums sind hier entstanden.

Bis auf einige Ausnahmen sind die meisten Häuser Wohngebäude. Einige sind heute im Inneren für die Nutzung als Büro adaptiert worden.

Wichtige Knotenpunkte innerhalb des Viertels sind meist an Kreuzungen mit den diagonal verlaufenden Straßen oder entlang der zwei das Untersuchungsgebiet begrenzenden Straßen, der Glacisstraße und Merangasse angelegt.

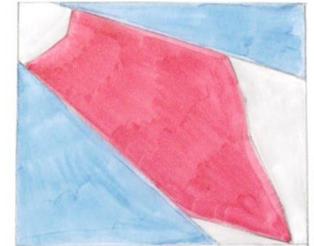


Luftbild des Bereichs mit Knotenpunkten

Die Straßenstruktur ist aufgrund des Rasters sehr homogen. Einzig die Sparbersbachgasse könnte als eine größere Straße, die dieses Gebiet innerhalb des Untersuchungssektors durchquert angesehen werden.

Knotenpunkte sind unter anderem:

- Glacis – Maiffredygasse – Rechbauerstraße
- Rechbauerstraße – Wastiangasse – Haydngasse
- Rechbauerstraße – Technikerstraße – Morellenfeldgasse
- Sparbersbachgasse – Mandellstraße – Technikerstraße -
- Sparbersbachgasse – Schillerstraße
- Schillerstraße – Merangasse – Schützenhofgasse – Schillerplatz – Ruckerlberggürtel – Krenngasse – Plüddemanngasse



¹²⁷ Vgl Seminar Raumorganisation und Planen 2005

Die Glacisstraße wurde parallel zur ehemaligen Stadtmauer Ende des 18. Jahrhunderts angelegt. Sie ist eine der wichtigsten, für das Stadtbild prägendsten Straßen, von Graz. Mit ihr schließt auch die Bebauung an den Stadtpark an.

Die Straße besitzt einen einheitlichen Charakter verliehen wird. Der Großteil der Häuser ist 3 – 4 stöckig. Nur vereinzelte Ausnahmen weisen eine geringere Geschoszahl auf. Obwohl wir hier keine einheitliche Traufhöhe vorfinden, wirkt der Straßenzug sehr geschlossen und homogen.

Ein für das Stadtbild wichtiger Kreuzungspunkt ist das Aufeinandertreffen der Glacisstraße mit der Maiffredygasse und Rechbauerstraße: Prägend ist innerhalb des Untersuchungsgebiets vor allem das Eckgebäude zwischen der Glacisstraße und der Maiffredygasse, welches vor allem vom Kaiser Josef Platz kommend wegen seiner zulaufenden Form ins Auge sticht.

An dieser Kreuzung macht die Glacisstraße einen Knick, fährt man gerade weiter landet man im Leonhardviertel.

Die Straßenkreuzungen Rechbauerstraße – Wastiangasse – Haydngasse und Rechbauerstraße – Technikerstraße – Morellenfeldgasse sind Kreuzungspunkte von Diagonalen mit dem Straßenraster. Hier entstanden Dreieckszwickel, welche die einheitliche Bebauung auflockern und als Grünelemente gestaltet. Meist sind diese Dreiecksinseln mit einem Baum bepflanzt. Eine Parkbank lädt oft zum Verweilen ein.

Auch die Rechbauerstraße weist eine homogene Bebauung auf. Diese wird allerdings auf Höhe der Lessingstraße bzw. Technikerstraße durch die Technische Universität unterbrochen. Schon durch ihr Abweichen von der Bauflucht – sie ist im Vergleich zur vorherrschenden Bebauung zurückversetzt – zeigt sich ihre erhöhte Bedeutung als öffentliche Nutzung.

Obwohl sie sich von den umliegenden Gebäuden durch ihre Bauhöhe nicht abhebt, fällt die technische Universität durch ihre Monumentalität auf.

Für dieses Gebäude wurde ein ganzer Baublock freigehalten. Der an das Hauptgebäude anschließende hintere Teil dieses Baublocks wurde mittlerweile durch Gebäude von Günter Domenig (Lessingstraße) und ein Gebäude in der Technikerstraße ergänzt.

Eine der Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Gründerzeitviertels im Untersuchungssektor bildet die Sparbersbachgasse, die eine homogene gründerzeitliche Bebauung aufweist. Ihre Bedeutung erlangt sie nicht wegen ihrer Straßenbreite, sondern durch die Straßenbahnlinie.

Ein Kreuzungspunkt von ihr ist auch der Treffpunkt mit der Mandellstraße und der Technikerstraße.

Am Kreuzungspunkt Sparbersbachgasse und Schillerstraße liegt die Herz- Jesu Kirche. Auch ihr wurde ein eigener Baublock freigelassen.



Glacisstraße



Kreuzung Glacisstraße Maiffredygasse
Rechbauerstraße



Technische Universität

Sie fällt nicht nur durch ihren Standort – sie ist in die Mitte des Baublocks erbaut – auf. Hier hat man sich stilistisch bewusst von der umgebenden Bebauung distanziert. Während die umliegenden Gebäude durchwegs Späthistoristische Elemente aufweisen bediente man sich beim Bau der Herz Jesu Kirche der Neogotik kombiniert mit Rohziegeln. Die Rosetten und andere Schmuckelemente sind in Sandstein ausgeführt. Nur das Pfarrhaus übernimmt das Gestaltungskonzept der Kirche.

Dieser auffällige Solitär ist in Grün gebettet.

Ein weiterer Kreuzungspunkt ist der Schillerplatz. Hier treffen Schillerstraße, Merangasse, Plüddemanngasse, Schützenhofgasse, Ruckerlberggürtel und Krenngasse aufeinander.

Hier wurde ebenfalls ein Baublock zur Naherholung der Bewohner unbebaut gelassen. In der heutigen Zeit mag das noch von weit höherem Stellenwert sein, da er den Verkehr der Meran und Plüddemanngasse abschirmt.

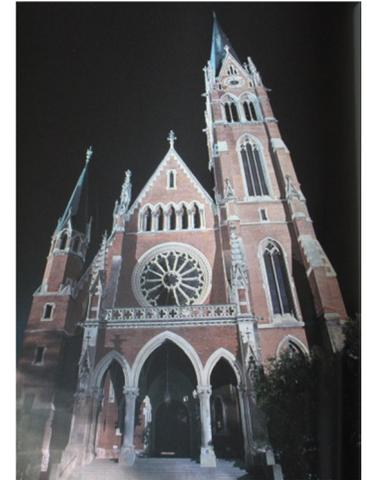
Der Bereich B03 wurde geplant. Dies wird unter anderem durch die rasterförmige Anordnung der Straßen ersichtlich. Die Planung wurde durch die topographischen Gegebenheiten begünstigt.

Die Gebäude sind, bis auf einzelne Ausnahmen, vorwiegend Wohn oder Bürogebäude und im Schnitt 4 – stöckig.

Der Bereich wirkt aufgrund des rasterförmigen Straßennetzes und einheitlichen Bebauung sehr homogen. Einzelne diagonale Straßen lockern den Bereich auf. Einige Baublöcke wurden besonderen Nutzungen, wie zB die Technische Universität, vorbehalten.

Das Gebiet kann fußläufig und mit dem Auto erkundet werden.

Künstliche oder natürliche Barrieren gibt es hier nicht.



Herz – Jesu Kirche
(Celedin 2003, 2010)

B 04 – VILLENBEBAUUNG



Ausschnitt des Bereichs

Jenseits der Merangasse erstreckt sich ein Villenviertel. Die rasterartige Straßenerschließung wurde hier versucht beizubehalten. Einige wenige Straßen, wie die Nibelungengasse weichen davon ab.

Die Villen stammen aus dem 19./ Anfang 20. Jahrhundert, aber auch aus der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg. Alle Gebäude sind jedoch gegen die Erschließungsstraßen abgeschirmt. Die Bebauung hinterlässt einen homogenen Eindruck.

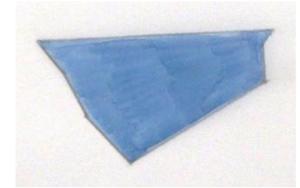
Während dieser Bereich im Westen deutlich durch die Merangasse abgeschlossen wird, so ist seine Grenze im Norden, Osten und Süden unscharf, zumal sie in eine Bebauung mit Einfamilienhäusern überleitet.

Die Topographie beginnt östlich der Merangasse bzw. Plüddemanngasse in das Hügelland anzusteigen. Daher weicht der Verlauf mancher Straßen, wie zB der Nibelungengasse, von der gängigen Straßenanordnung ab.

Die einzelnen Baukörper schirmen sich straßenseitig ab. Die Villen beherrschen das Stadtbild. Trotz des unterschiedlichen Baualters der Gebäude wirkt der Bereich homogen. Es gibt keine Schwerpunkte oder Ausnahmen der Bebauung im Bereich.

Der Bereich kann fußläufig und mit dem Auto durchquert werden.

Natürliche Barrieren gibt es keine.



Villenviertel am Ruckerlberg



Impressionen des Bereichs

B 05 – WALTENDORF



Luftbild des Bereichs

Die Waltendorfer Hauptstraße weist im stadtzentrumsnahen Bereich alte organische Strukturen auf, Noch heute ist das Stadtbild hier von einem dörflichen Charakter geprägt. Einige historische Bauten sowie eine kleine Kapelle stammen noch aus dem 17. Jahrhundert zurück.

Die ursprüngliche Bebauung war 1-2 geschossig.

Heute ist dieser Bereich mit neuern Bauten durchmischt. Manche neue Gebäude längs der Waltendorfer Hauptstraße haben 4 oder mehr Geschosse.

In Richtung Ruckerlberg setzt sich die organische Straßenstruktur fort. Ein einzelnes vormals agrarisches Gebäude, welches heute an neue Nutzungen adaptiert wurde, weist noch auf frühere Merkmale der Gegend hin. Heute findet man hier Einfamilienhäuser durchmischt mit Wohnsiedlungen.

Der Charakter dieses Bereichs ist heterogen. Das Gebiet grenzt sich mit der Plüddemangasse deutlich zur Innenstadt hin ab.

Im Norden, Osten und Süden geht dieser Gebietscharakter gemächlich in die anschließende Bebauung über.

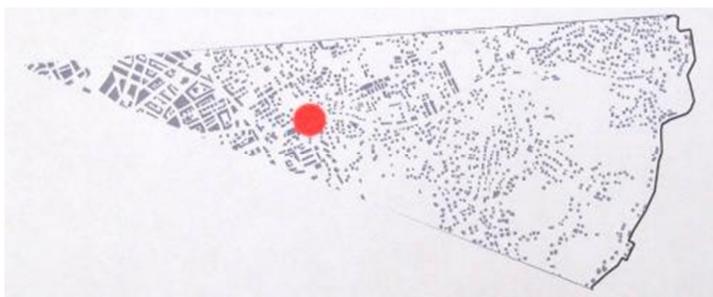
Die Topographie innerhalb des Bereichs ist hügelig, wodurch die Straßenführung geprägt wurde. Die Waltendorfer Hauptstraße ist „gewachsen“ und hat bei der Kapelle einen dörflichen Charakter.

Die Bebauung innerhalb ist heute heterogen. Sowohl die Baukörper als auch die Anzahl der Geschosse differiert.

Ein einprägender Punkt innerhalb des Bereichs ist trotz der niedrigen Gebäudehöhe das Ortsbild bei der Kapelle.

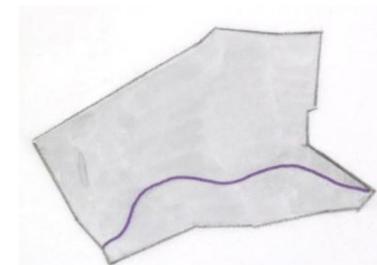
Der Bereich ist fußläufig sowie mit dem Auto durchquerbar.

Es gibt keine bedeutenden natürlichen Barrieren innerhalb des Bereichs.



Lage der dörflichen Struktur innerhalb des Untersuchungsgebiets

plomarbeit



Lage der Waltendorfer Hauptstraße innerhalb des Bereichs



Waltendorfer Hauptstraße stadtauswärts



Das Ortsbild nahe bei der Kapelle innerhalb des Bereichs



Waltendorfer Hauptstraße stadteinwärts

B 06 – EISTEICHSIEDLUNG

Hier handelt es sich um eine Wohnanlage aus der Mitte der 1970er Jahre. Die Anlage besticht durch einen Terrassenartigen Aufbau. Auffällig ist die Begrünung der einzelnen Etagen. Die Anlage ist Verkehrsberuhigt, Autos finden unterirdisch Platz. Die fußgängerfreundliche Erschließung der Anlage war den Planern wichtig.

Die Siedlung beherbergt 522 Wohnungen unterschiedlicher Größe. Die Geschoßanzahl der einzelnen Baukörper variiert zwischen 5 und 12 Stockwerken.

Die Anlage ist sehr kinderfreundlich geplant. Heute findet man innerhalb der Siedlung keine reine Wohnnutzung mehr. (Arztpraxen, etc.)

Aufgrund der andersartigen Bauweise und der damit verbundene begrünten Terrassen ist es eine sehr vielfältige Wohnanlage, welche nach außen hin als eine Einheit auftritt und von der umliegenden Bebauung abgrenzt.

Die natürliche Topographie ist nicht mehr erkennbar.

Da die Autos unterirdisch abgestellt werden können, gibt es oberirdisch keine Zufahrten für PKWs.

Die Bebauung ist homogen. Die Baukörper variieren zwar in der Anzahl der Geschoße, wirken aber aufgrund der Fassadengestaltung einheitlich.

Oberirdisch ist der Bereich nur fußläufig durchquerbar.



Impression des Bereichs



Impression des Bereichs



Luftbild des Bereichs

B 07 – WALTENDORF 2

Hier wurde ein neues Versorgungszentrum innerhalb des Bezirks Waltendorf geplant.
Es kann ausschließlich über die Waltendorfer Hauptstraße erreicht werden.

Das neue Versorgungszentrum wird von neu errichteten Wohnanlagen umgeben.
Obwohl dieser Bereich das einzige Nahversorgungszentrum der umliegenden Häuser ist, tritt er optisch nicht in den Vordergrund.

Fahnen müssen straßenseitig auf diesen Bereich aufmerksam machen.



Luftbild des Bereichs



Impressionen des Bereichs B07



Impressionen des Bereichs B07

B 08 – LUSTBÜHEL

Das Lustbühel ist ein ehemaliger Adelssitz. Erste Umbauten lassen sich auf das 18. Jahrhundert datieren; seine Erbauung vermutet man im 17. Jahrhundert.

Auf dem Anwesen befindet sich ein Schloss und die dazugehörigen Gutsflächen. Heute ist das Schloss zu einem Kindergarten, die ehemaligen Verwaltungsbauten zu einer Buschenschank mit Streichelzoo umgebaut. Im südwestlichen Bereich des Grundstücks ist das Observatorium der TU – Graz.

Die Grünflächen stehen der Bevölkerung als Naherholungsgebiet zur Verfügung. Es ist die einzige Parkanlage inmitten einer reinen Einfamilienwohnhausbebauung.

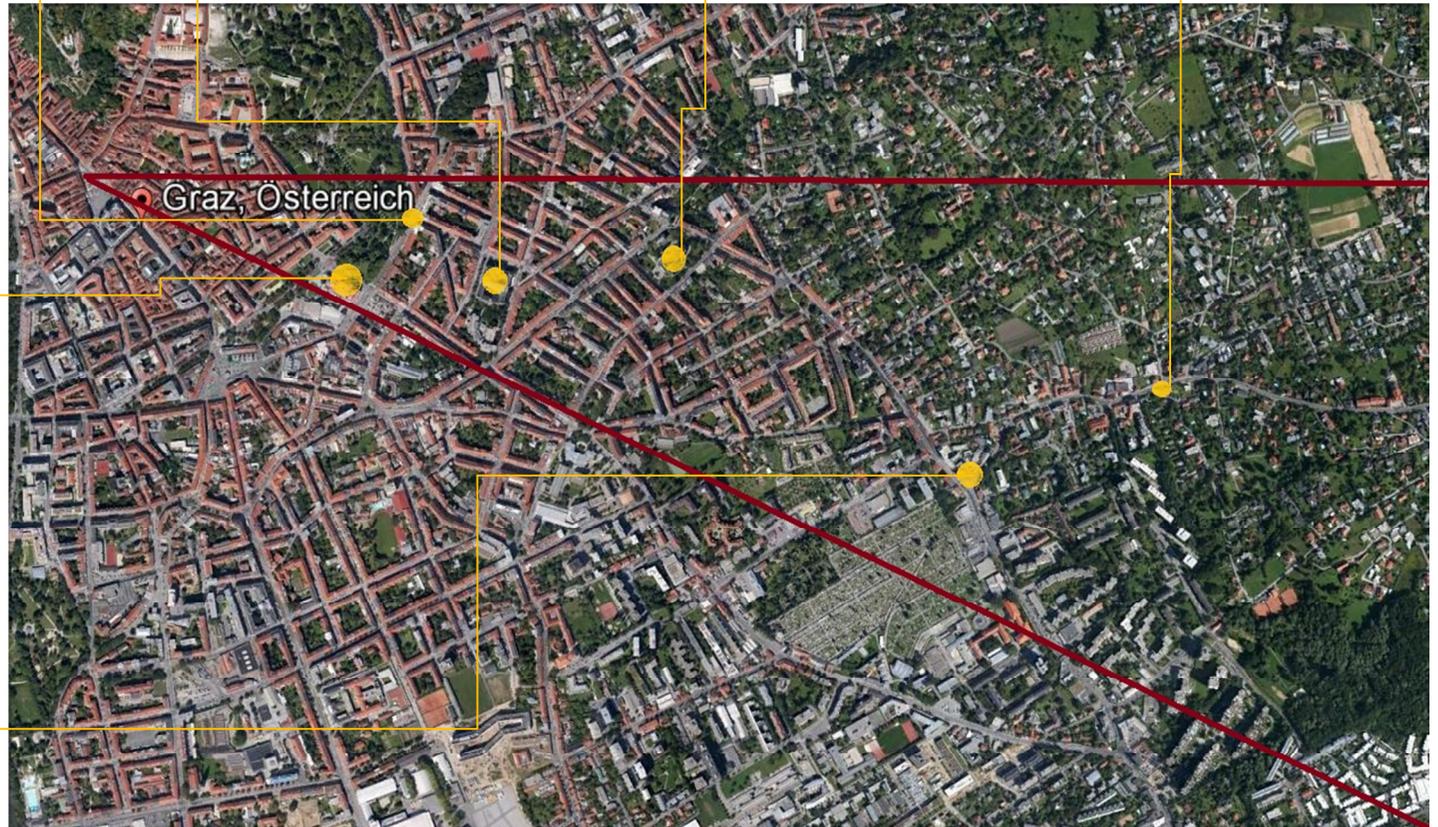
Im Norden wird das Areal durch die Lustbühelstraße, welche auch die Zufahrt zum Anwesen gewährleistet, abgegrenzt. Im Süden und Westen vermischen sich die Grünflächen fließend mit der umliegenden Bebauung.



Luftbild des Bereichs



Observatorium am Lustbühel



Markante Punkte innerhalb des Untersuchungsgebiets

ANALYSE

Der untersuchte Sektor entwickelt sich vom Stadtzentrum gegen Osten zum Stadtrand hin.

Betrachtet man das Gebiet nach Tomas Valenas „Stadt und Topographie“, fällt einem auf, dass die kompakte Bebauung im Altstadtkern und Gründerzeitviertel durch das relativ ebene Terrain begünstigt wird. Diese beiden Bereiche werden durch den Stadtpark getrennt. Der Stadtpark ist im inneren Drittel Untersuchungsgebiets die einzige Fläche, welche einen größeren Geländeunterschied aufweist.

Darauf folgt ein kleiner Bereich mit Villenbebauung.

Bis zum Stadtrand hin wird das Gelände hügeliger und unwegsamer. Die Bebauung verteilt sich relativ gleichmäßig bis zum Stadtrand hin, wird aber lockerer. Dort findet man überwiegend Einfamilienhäuser. Auch die Höhe der Bebauung nimmt zum Stadtrand hin ab.

Nur vereinzelt wird die lose Baustruktur durch Wohnanlagen an der Waltendorfer Hauptstraße oder der Eisteichsiedlung durchbrochen. Rurale Siedlungsformen sind fast gänzlich verloren gegangen. Lediglich am Fuße der Waltendorfer Hauptstraße findet sich noch der Kern einer dörflichen Struktur und ihrer Überreste.

Künstliche oder natürliche Barrieren sind innerhalb des untersuchten Sektors nicht vorhanden.

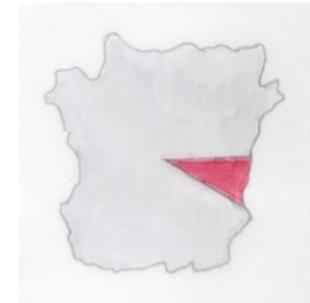
Das Straßennetz ist vom Stadtzentrum bis zur Plüddemanngasse sehr gegliedert. Zwischen Plüddemanngasse und Stadtrand ist diese Gliederung nicht mehr gegeben. Einzig die Waltendorfer Hauptstraße nimmt eine „Vormachtstellung“ ein. Straßen und Bauungsstruktur wirken eher wie ein weitergeführter „Fleckerlteppich“ ohne klare hierarchische Ordnung und Strukturierung. Hier trifft man eher eine Ansammlung von Gebäuden als ein Stadtbild. Eine gegenwärtige Stadtentwicklung und –gestaltung war hier während der Recherche für die Diplomarbeit nicht wahrnehmbar; ein städtebauliches Konzept nur schwer erkennbar.

Innerhalb des untersuchten Sektors kristallisierten sich 8 Bereiche heraus, welche sich wegen ihrer Eigenschaften, z.B.: Homogenität, sich vom restlichen Gebiet unterscheiden. Das sind die Gebiete: „Altstadt“, „Stadtpark“, „Gründerzeitviertel“, „Villenviertel“, „Waltendorf“, „Eisteichsiedlung“, „Waltendorf neu“ und „Lustbühel“.

Die Altstadt zeichnet sich einerseits durch ihren historischen Kern, aber auch durch ihre besonders dichte und kompakte Bebauung aus. Die Gebäude sind mehrstöckig. Innerhalb des untersuchten Gebiets gibt es Gebäude mit verschiedenen Typologien. Der Bereich wird vom restlichen Untersuchungsgebiet durch den Stadtpark deutlich abgegrenzt.

Der Stadtpark ist eine Pufferzone zwischen der Altstadt und der Gründerzeitlichen Bebauung.

Das Gründerzeitviertel weist ein besonders homogenes Erscheinungsbild auf, da die meisten Gebäude ein ähnliches Alter haben und sich daher auch stilistisch ähneln. Der Bereich ist im 19. Jh. geplant worden.



Lage des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt

Jenseits der Plüddemanngasse ist das Villenviertel, das in etwa zur gleichen Zeit mit dem Gründerzeitviertel entstanden ist. Heute gibt es hier neue und alte Villen. Das Gelände steigt stark an.

Der Bereich Waltendorf ist der einzige Bereich innerhalb des Untersuchungsgebiets, der noch einen dörflichen Charakter aufweist. Eine Kapelle und wenige ursprüngliche Bauten erinnern daran. Der Bereich verliert aufgrund von Neubauten zunehmend sein altes Erscheinungsbild.

Die Eisteichsiedlung zeichnet sich durch ihr einheitliches Planungskonzept innerhalb der gesamten Wohnanlage aus. „Waltendorf neu“ ist ein neu entstandenes Versorgungszentrum an der Waltendorfer Hauptstraße. Obwohl hier eine Apotheke, ein Lebensmittelgeschäft und ein Restaurant untergebracht sind, wurde das Zentrum so geplant, dass es optisch nicht ins Auge fällt.

Das Lustbühel ist innerhalb der überwiegend vorherrschenden Einfamilienhausbebauung ein Naherholungsgebiet für die dortigen Bewohner.

Die Orientierung innerhalb der Altstadt und dem Gründerzeitviertel fällt sehr leicht, da diese immer wieder optische Anhaltspunkte zur Orientierung bieten. Zusätzlich gibt es hier Hierarchien innerhalb der Bebauung (z.B.: Technische Universität, Herz – Jesukirche,...) Dadurch wird nach Kevin Lynchs „Das Bild der Stadt“ die Orientierung für den Menschen innerhalb der Stadt erleichtert.

Je weiter man sich dem Stadtrand nähert, desto schwieriger fällt einem die Orientierung. Es fehlen optische Schwerpunkte, wie z.B.: markante Gebäude oder Ensembles. Das ungeplante Wegenetz, dem jegliche Hierarchie, mit Ausnahme der Waltendorfer Hauptstraße fehlt, hindert die Orientierung zusätzlich.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die strukturierte Planung innerhalb des Gründerzeitviertels nicht nur die Orientierung erleichtert. Klare Strukturen, die im 19. Jh geschaffen wurden, scheinen nicht nur optisch ansprechend, sondern auch heute noch verkehrstechnisch funktionell zu sein.

Dem Untersuchungsgebiet fehlt ab der Plüddemanngasse bis zum Stadtrand hin, jegliche übergeordneter Gestaltungswille. Eine Tatsache die in der Parzellierung und Aufschließung durch das Straßennetz ihren Anfang nimmt und in der Bebauung optisch und räumlich ersichtlich wird. Die willkürliche Bebauung erschwert die Orientierung und verhindert ein koordiniertes Stadt-, bzw Ortsbild.

LJUBLJANA



Wappen von Ljubljana
(<http://de.wikipedia.org/wiki/Ljubljana>)

Fakten

Staat
Bundesland
Politische Stellung
Gliederung

Slovenien
Osrednjeslovenska
Hauptstadt
17 Bezirke

Lage
Höhe
Fläche

◌ 46 3'N, 14°30'O
Ca. 298m über dem Meeresspiegel
275 km²

Einwohner
Bevölkerungsdichte

278.638 (2007)
1.013 Einw. pro km²

128

128 <http://de.wikipedia.org/wiki/Ljubljana> Stand 19.05.2014

Ljubljana hat innerhalb Sloweniens eine zentrale Lage inne und ist dessen Hauptstadt. Sie ist Sloweniens größte Stadt und wird in 17 Bezirke unterteilt. Ljubljana ist neben dem politischen und administrativen Zentrums Sloweniens auch kultureller und wirtschaftlicher Hotspot des jungen Staates.

Auch Ljubljana hat eine gute Verkehrsanbindung – hier treffen die A1 sowie die A2 aufeinander.



Die Lage von Ljubljana innerhalb Sloweniens

Geschichte

Erste Besiedlungen im Bereich der heutigen Stadt Ljubljana lassen sich auf 5000 v. Chr. zurückverfolgen. Die Siedler wohnten in Pfahlbauten im vorwiegend sumpfigen Gebiet. Um ca. 3000. v. Chr. kamen die Kelten in das Ljublianner Moor.¹²⁹

Ab dem 1 Jhd n Chr. stand auf dem heutigen Stadtgebiet Römer ein militärisches Lager sowie eine zivile Stadt, Iulia Emona bezeichnet. Sie wurden von den Römern errichtet. Heute schätzt man, dass die damalige Ansiedlung ca. 6.000 – 10.000 Einwohner beherbergte und reger Handel stattgefunden hat.¹³⁰

Während der Völkerwanderung wurde diese Niederlassung jedoch mehrmals zerstört.

Um 600 zogen die Slawen in das Land. Sie ließen sich am Ufer der Ljubljanica entlang des Burghügels nieder. Über die erste Zeit der Slawen im Gebiet des heutigen Ljubljana ist wenig bekannt.

1144 wurde die Stadt „Laibach“ erstmals namentlich genannt. Damals war Ljubljana im Besitz der Spanheimer.¹³¹

1146 wurde Laibach erstmals „Luwigana“ in slowenischer Sprache erwähnt.

1220 erhielt Ljubljana die Stadtrechte.¹³²

Die mittelalterliche Stadt hatte 3 Stadtkerne, welche jeweils von einer Mauer eingegrenzt waren. Diese waren Stari trg (der Alte Platz), Mestni trg (der Stadtplatz) und Novi trg (der neue Platz). 5 Tore führten in die Stadt. 2 Brücken überquerten die Ljubljanica.

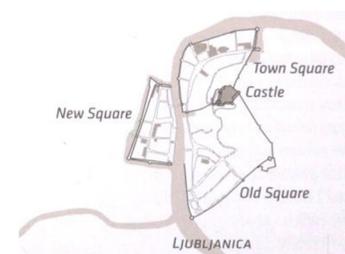
Im 13. Jahrhundert fiel die Stadt unter die Regentschaft der Habsburger.¹³³

1461 wurde eine Diözese in Ljubljana gegründet.¹³⁴

Das erste größere Erdbeben bekam die Stadt 1511 zu spüren.¹³⁵ Die darauffolgenden Renovierungsarbeiten wurden im Renaissancestil vollzogen.



Rekonstruktion von Emona (Kuhar/ Potokar 2012, 11)



Ljubljana im Mittelalter (Kuhar/ Potokar 2012, 13)

129 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 8-9

130 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 10 - 11

131 Vgl Schulze 2014, 218

132 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 12

133 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 10

134 Vgl Schameitat 2012, 206

1535 kam Primož Trubar, ein protestantischer Priester, in die Stadt. In den folgenden Jahren erlebte der Protestantismus in Ljubljana einen Aufschwung. Die Stadt hatte damals ca. 6000 Einwohner und war Zentrum des Protestantismus in Slowenien.¹³⁶

Doch 1599 ließ Erzherzog Ferdinand die Protestanten aus der Stadt vertreiben und ihre Bücher, religiösen Inhalts, verbrennen. Mit dieser Entwicklung geht auch die Ankunft der Jesuiten in Ljubljana einher. Diese eröffneten 1597 ein Gymnasium.¹³⁷

Bedeutende Bauwerke wurden in Ljubljana nach 1700 errichtet; unter anderem das Schweiger Haus, das Kosler Haus und die Mariäverkündigungskirche. Sie sind Meisterwerke des Barock in Ljubljana. (Anm.: mündl Auskunft des Tourismusinformatio Ljubljana)

In dieser Zeit wuchs Ljubljana von 7500 auf 10.000 Einwohner.¹³⁸

In den Jahren 1809 – 1813 wurde Ljubljana von den Franzosen besetzt. In dieser Zeit ernannten die Franzosen Ljubljana zur Hauptstadt der illyrischen Provinzen und führten slowenisch als Amtssprache ein.¹³⁹

Anschließend war es wieder Teil des österreichischen Kaisertums.

Auch infrastrukturell bekam Ljubljana eine Aufwertung: 1849 wurde die Eisenbahnstrecke Wien – Ljubljana eröffnet, welche in den darauffolgenden Jahren bis nach Triest ausgebaut wurde.¹⁴⁰

1895 wurden die Bewohner Ljubljanas Zeugen eines verheerenden Erdbebens. Viele Bauten wurden zerstört.¹⁴¹ Bürgermeister Ivan Hribar führte die Stadt mit dem Wiederaufbau in ein neues Zeitalter. Ljubljana wurde mit einem Wasserleitungsnetz (1890), einer Kanalisation (1898), einem Stromnetz sowie einer Straßenbahn 1891 ausgestattet. (Anm.: mündl Auskunft des Tourismusinformatio Ljubljana)

Nach der Auflösung der Monarchie 1918 fiel Slowenien an das neu gegründete Königreich Jugoslawien. Es wurde Brennpunkt der slowenischen Kultur. Im darauffolgenden Jahr wurde eine Universität gegründet.¹⁴²

Der Architekt Valdimir Šubic entwarf den Nebotičnik (Wolkenkratzer). Er war 1933 mit 70m Höhe Südosteuropas höchstes Gebäude.¹⁴³

1938 eröffnete man die Akademie der Wissenschaften und Künste.¹⁴⁴

135 Vgl Schameitat 2012, 206

136 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 13

137 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 13

138 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 15

139 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 16

140 Vgl Schameitat 2012, 206

141 Vgl Schameitat 2012, 206

142 Vgl Schameitat 2012, 206

143 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 104 - 106



Mariäverkündigungskirche
(Kuhar/ Potokar 2012, 86)



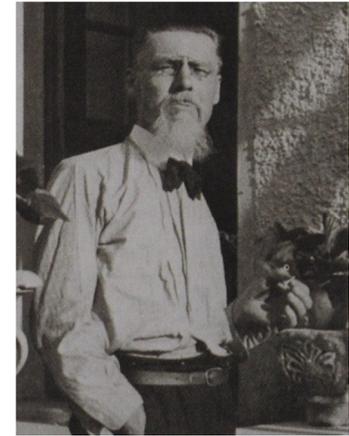
Nebotičnik – Wolkenkratzer
(Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 21)

In den 1920 und 1930er Jahren prägte kein anderer Architekt das Ljubljaner Stadtbild so wie Jože Plečnik. Mit seinen Planungen legte er die Entwicklungsrichtungen für das Ljubljana von Morgen fest. Bedeutende Realisierungen sind unter anderem die Verbindung der beiden Stadtteile Trnovo und Kongrsni trg, die Ausformung des Flussufers sowie Brücken über beide Flüsse. Es war ihm ein besonderes Anliegen die Stadt möglichst Fußgänger – freundlich zu gestalten. Neben städtebaulichen Konzeptionen wurden auch viele Bauwerke von Plečnik umgesetzt; unter anderem gehören dazu die Kolonnaden am Marktplatz, die Universitätsbibliothek, die Kirche des hl. Franziskus, und die Nationabibliothek.¹⁴⁵

Während des zweiten Weltkriegs wurde die Stadt temporär von Italien (1940) und vom deutschen Reich(1943) besetzt.

Nach dem 2 Weltkrieg fiel Slowenien zur Volksrepublik Jugoslawien und war Hauptstadt der Teilrepublik Slowenien.¹⁴⁶

In einer Volksabstimmung entschieden sich die Slowenen zur Unabhängigkeit. Dadurch wurde Ljubljana am 25. Juni 1991 Hauptstadt des neuen Staates Slowenien.¹⁴⁷



Jože Plečnik
(Kuhar/ Potokar 2012, 21)

144 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 21

145 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 22 - 23

146 Vgl Kuhar/ Potokar 2012, 24

147 Schameitat 2012, 207

Topographie

Ljubljana liegt am Rande Laibacher Beckens und am Rande des Laibacher Moors, welches der Rest eines mittlerweile ausgetrockneten Sees ist. Das Laibacher Becken teilt die Steinernen Alpen vom südlich angrenzenden Karstgebirge. Durch dieses Gebiet verläuft ebenfalls eine Erdbebenlinie. Die Stadt wurde seit jeher immer wieder von Eruptionen heimgesucht. 1895 fand die letzte größere Erschütterung statt, welche Ljubljana großteils zerstörte.

Durch Ljubljana fließt die Ljubljanica, welche namensgebend für die Stadt ist. Im Nordosten streift die Sava Teile des äußeren Stadtgebietes.

Klimatisch gesehen herrscht in Ljubljana ein Übergangsklima zwischen der mediterranen Adriazone und dem Alpenklima.

Betrachtet man die Topographie von Ljubljana nach den Gesichtspunkten von Tomas Valena wird die Beckenlage der Stadt ersichtlich. Östlich und westlich wird die Stadt von Bergland begrenzt. Obwohl die politische Fläche Ljubljanas sich weit in die Hügellandschaft erstreckt, konzentriert sich die Bebauung hauptsächlich in der Ebene.



Die topographische Lage Ljubljanas



Luftbild von Ljubljana



Ljubljana aus der Vogelperspektive
(Kuhar/ Potokar 2012, 162 – 163)

Untersuchungsgebiet:

Das untersuchte Stadtgebiet verläuft vom Zentrum (Mestni trg) Richtung Nordwesten.

Die Topographie ist hier vielfältig.

Im Nordwesten finden wir hügelige Ausläufer des Karstgebirges, die dann gegen Zentrumsnähe dem Laibacher Becken Platz machen.

Im Stadtkern wird das Gebiet von der Ljubljanica durchflossen. Weiter Stadtauswärts gibt es noch einen kleinen Teich, der den Fluss Pržanec speist.

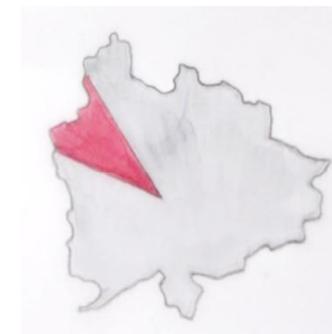
Das Gebiet wird hauptsächlich durch die Celovška cesta und im Inneren durch den Stadtring erschlossen.

Auffällig ist hier, dass die Bebauung auch in den Randzonen der Stadt sehr kompakt und strukturiert gehalten wird. Bis in die ländlichen Ausläufer lässt sich ein bewusster Planungscharakter erkennen. Die Bebauung wird auch stets in der Talsohle gehalten. Bebauung auf den auslaufenden Hügel gibt es nicht. Durch diese bauliche Konzentration gibt es im Untersuchungsgebiet weite Grünflächen und Naherholungsgebiete.

Eisenbahngleise grenzen das Gebiet im Nordosten von der restlichen Stadt ab. Weitere Gleise trennen den äußeren Bereich von der Altstadt ab. Obwohl das Gebiet mehrmals von der Autobahn durchzogen wird, ist diese im Stadtbild



Das Untersuchungsgebiet in Ljubljana



Lage des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt

nicht auffällig bzw. tritt diese nur selten als abgrenzender Faktor auf. Das liegt vor allem daran, dass die Autobahn größtenteils tiefergelegt oder ganz untertunnelt ist. Natürliche Barrieren lassen sich im untersuchten Gebiet nicht auffinden.

Eine Betrachtung der topographischen Gegebenheiten des Untersuchungsgebiets nach Tomas Valena, stellt die Beckenlage mit Ausläufern des Berglands dar.



Topographische Analyse des Untersuchungsgebiets



Ausläufer des Karstgebirges



Laibacher Becken

Bebauung

Anhand des Schwarzplans lässt sich eine bauliche Konzentration im Zentrum erkennen. Diese Dichte lässt Richtung Stadtrand nach; dennoch scheint die Bebauung einer Reglementierung unterworfen worden zu sein. Lediglich im Westen scheint sich die Bebauung in das rurale hin zu verlieren. Der Regelfall sind aber dennoch geplante Strukturen – auch in den Einfamilienhauskonzentrationen.

Der Stadtkern weist eine mittelalterliche Struktur durchmischt mit historischen Bauten aus jüngeren Epochen auf. Ab der Slovenska cesta finden wir nur mehr vereinzelt historische Gebäude. Die Bebauung ist nach wie vor dicht. Es handelt sich hier um ein Geschäftsviertel – südlich des untersuchten Sektors liegt das Regierungsviertel.

Es folgt eine klare Trennung des Zentrums von der restlichen Stadt durch die Bleiweisova cesta und Tivolska cesta, welche mit anderen Straßen einen Ring um den Stadtkern bilden.

An die Ringstraße schließt der Tivoli – Park an. Er durchbricht die dichte Bebauung zu beiden Seiten und läuft im Nordwesten in die angrenzenden Hügelausläufer aus.



Lage der höchsten Gebäude innerhalb des Untersuchungsgebiets

Das Gebiet wird klar von der Celovška cesta durchzogen und in 2 Bereiche geteilt. Auf dem Weg stadtauswärts treten immer wieder in Gruppierungen auftretende Wohnblöcke in das Erscheinungsbild.

Am Stadtrand herrscht noch eine rurale Struktur vor, die mit Einfamilienhäusern gespickt ist.

Bei der Betrachtung des Untersuchungsgebiets fällt auf, dass die Gebäudehöhen vom Stadtzentrum bis zum Stadtrand hin differieren. Es gibt keine eindeutige Höhenentwicklung.



Schwarzplan des Untersuchungsgebiets in Ljubljana

Straßennetz

Das Straßennetz weist einen hohen Planungsgrad auf.

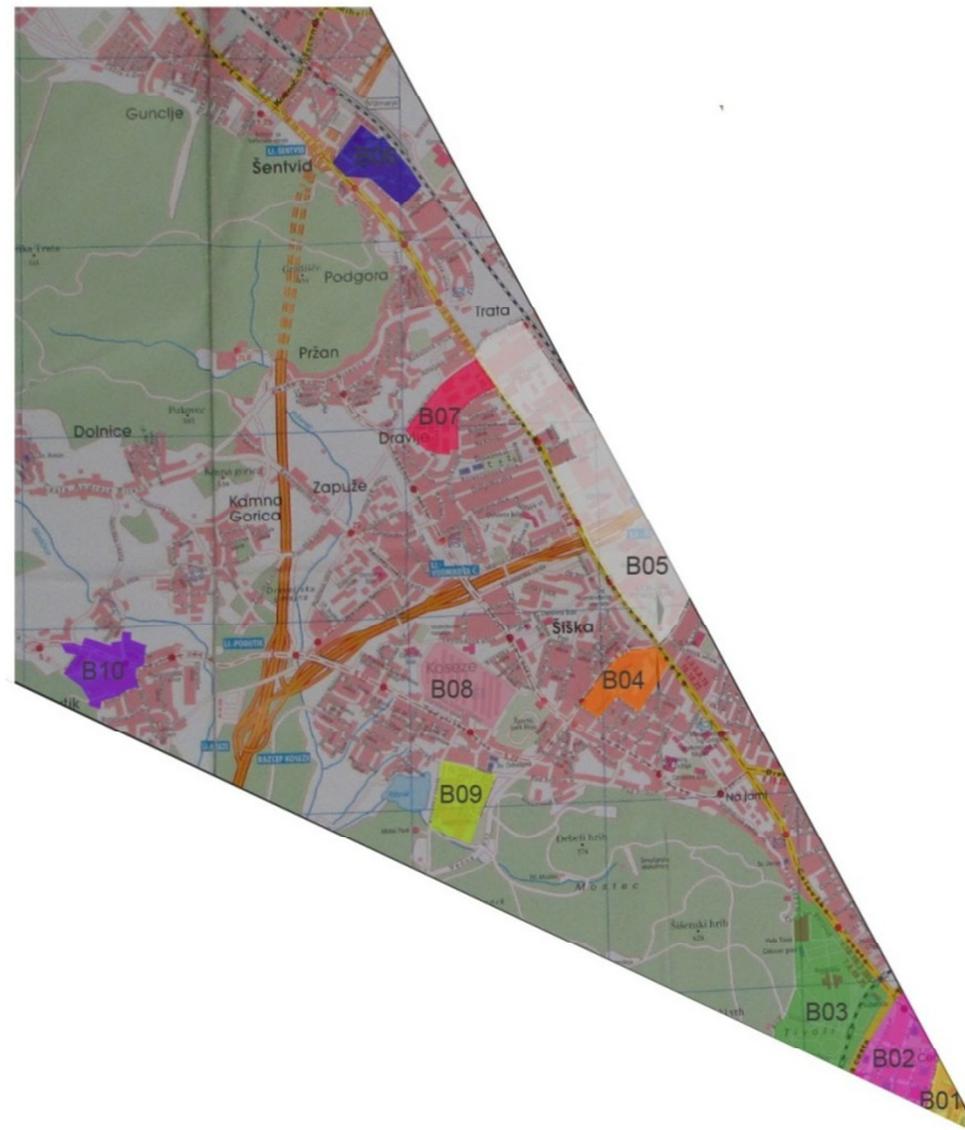
Vom Stadtzentrum bis in die Randgebiete im Norden des Gebietes finden wir einen hohen Detaillierungsgrad vor. Lediglich im Westen löst sich die Struktur nach der Autobahn bzw entlang des Pržanec – Bachs auf.



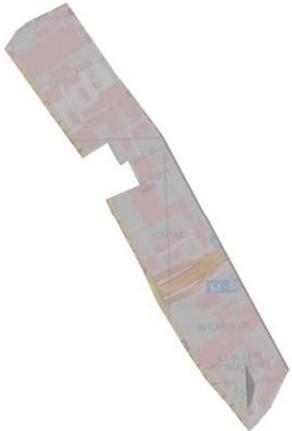
Straßennetz des Untersuchungsgebiets in Ljubljana

Besondere Bereiche

Innerhalb des Untersuchungssektors stellten sich folgende Bereiche als besonders bedeutsam heraus:

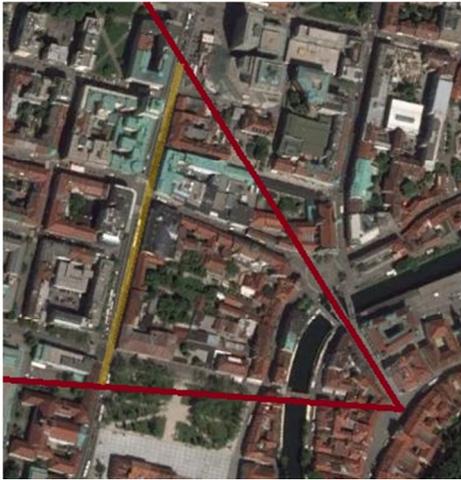


Lage der Bereiche innerhalb des Untersuchungsgebiets in Ljubljana

Nummerierung	Benennung Hauptmerkmale	Ausschnitt
B01	<p>Altstadt</p> <p>Kompakte dichte Bebauung mittelalterlichen Ursprungs</p>	
B02	<p>Geschäftsviertel</p> <p>Kompakte Bebauung mit Gebäuden verschiedenen Alters</p>	
B03	<p>Tivoli</p> <p>Naherholungsgebiet</p>	
B04	<p>Siška</p> <p>Wohnanlage</p>	
B05	<p>Einkaufsviertel</p> <p>Einkaufszentrum mit verschiedenen Großketten</p>	

B06	Sentvid Dörfliche Bebauung	
B07	Dravlje Einheitliches Planungskonzept einer Wohnanlage	
B08	Koseze Einheitliches Planungskonzept einer Wohnanlage	
B09	Koseze 2 Einheitliches Planungskonzept einer Wohnanlage	
B10	Podutik dörfliche Bebauung	

B 01 - ALTSTADT



Luftbild des Bereichs

Dieser Bereich des Untersuchungsgebiets wird von der Ljubljanica durchflossen, wodurch die Altstadt in 2 Hälften geteilt wird.

Früher verbanden 3 hölzerne Brücken beide Ufer miteinander. Heute finden wir eine Steinbogenbrücke im Herzen Ljubljanas. Sie ist von eines der bedeutendsten Realisierungen von Josef Plečnik. Obwohl die Brücke nicht bewußt in den Vordergrund tritt, ist sie doch ein wichtiger Bestandteil des Ljubljaner Altstadtensembles.

Südöstlich der Ljubljanica findet man eine mittelalterliche Stadtstruktur. Gewundene Gassen, enge Durchbrüche sowie die organische Struktur sind eindeutige Indizien für dieses Zeitalter. Nach und nach wurde die Bebauung mit Bauten neueren Datums bestückt.

Mittelpunkt dieser mittelalterlichen Baustruktur ist die Stritarjeva ulica, welche sich mit dem Mestni trg kreuzt. Schon beim Überqueren der Ljubljanica, wird das inszenierte Stadtbild klar. Die Stritarjeva ulica läuft gerade auf den Brunnen Robov vodnjak zu. Im Hintergrund sieht man Ljubljanas Schloßberg, auf dem die Burg thront. Die Bebauung ist einheitlich 4 – geschosig gehalten. Die Fassaden am Beginn der Stritarjeva ulica sind im Historismus gehalten. Nähert man sich dem Mestni Trg, so nimmt auch das Alter der Bebauung zu.



Kreuzung Stritarjeva ulica – Mestni trg – Ciril Metodov trg | Blickrichtung Mestni trg mit dem Rathaus linker Hand

Ein wichtiger Knotenpunkt innerhalb der Altstadt ist die Kreuzung Stritarjeva ulica – Mestni trg – Ciril Metodov trg. Schon durch den Brunnen Robov vodnjak wird der Platz betont. Das ist der baulich älteste erhaltene Kern Ljubljanas. Die Erschließung ist organisch strukturiert. Die Bebauung reicht vom Mittelalter bis in die jüngere Vergangenheit. Die Häuser sind hier 3 – 5 geschosig. Obwohl es keine gemeinsame Traufhöhe gibt, wirkt die Straße ob ihrer einheitlich gehaltenen Baulinie.

Etwas seitlich dieses Kreuzungspunktes, im Mestni trg ist das Rathaus angelegt. Wenn auch nicht direkt von der Ljubljanica ersichtlich, so dominiert es doch diesen Platz.



Die steinerne Brücke



Stritarjeva ulica

Nordwestlich der Ljubljana erstreckt sich der Altstadtbereich bis hin zur Slovenska Cesta. Entlang des Ufers gibt es noch Reste der organischen Strukturierung, diese wird aber schnell von einer rastermäßigen Einteilung abgelöst.

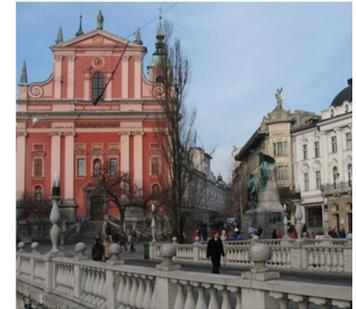
Als Kontrapunkt zur Kreuzung Stritarjeva ulica – Mestni trg findet sich am anderen Ufer der Prešernov trg, der von der barocken Franziskaner Kirche dominiert wird. Der Platz ist klein, wird aber dennoch von 7 Wegen gespeist. Dadurch wird der Prešernov trg auch eher als Durchzugsort, denn als klassischer Platz wahrgenommen. Hier treffen Bauten verschiedener Stile aufeinander, welches den Platz zusätzlich heterogen erscheinen lässt. In der Mitte ist eine monumentale Statue Franc Prešeren gewidmet. Sie verhindert eine direkte Überquerung des Platzes mit dem Auto.

Die Franziskaner Kirche, auch Mariäverkündigung Kirche genannt, gilt als besonderes Juwel slowenischer Barockkunst. Sie dominiert den Platz einerseits durch ihre ornamentreiche Fassadengestaltung und andererseits durch ihre auffallend rote Farbe. Auch ihre Situierung ist aus städtebaulicher Sicht äußerst markant. Sie ist etwas seitlich versetzt gegenüber der Steinbogenbrücke von Josef Plečnik angeordnet und hebt sich von der Grundfläche des Platzniveaus ab. Eine Freitreppe führt zu ihrem Eingang.

Hinter dem Prešernov trg finden wir bis zur Slovenska cesta eine einheitliche Blockrandbebauung. Die Bebauung ist gemischt, hat aber dennoch überwiegend historische Bauten, die das Stadtbild prägen. Richtung Slovenska Cesta führt die Čopova ulica, eine alte Handelsstraße. Ursprünglich waren hier kleinere Häuser, doch mit zunehmenden monetären Gewinn der Besitzer wurden die Häuser aufgestockt und ausgebaut.

Der Bereich der Ljubljanaer Altstadt zeichnet sich im gesamten betrachtet durch seine Heterogenität aus. Das Gebiet wird durch die Ljubljana in 2 Bereiche – einen mittelalterlichen und einen „jüngeren“ Altstadtbereich geteilt.

Der Altstadtbereich läuft fließend in das anschließende Geschäftsviertel über. Es zeigt sich aber doch, dass die Slovenska cesta den historischen Stadtteil von neueren Bauanlagen trennt.



Steinerne Brücke und Franziskaner-kirche



Prešernov trg von der Vogelperspektive (Kuhar/ Potokar 2012, 84)



Čopova ulica

B 02 – GESCHÄFTSVIERTEL



Luftbild des Bereichs



Oper in Ljubljana

Direkt an die Altstadt grenzt ein Geschäftsviertel an. Während der Grenzverlauf zur Altstadt hin fließend ist, wird das Gebiet im Nordwesten klar durch den Straßengürtel (hier: Bleiweisova cesta) und eine Eisenbahnlinie abgegrenzt. Innerhalb des Gebiets finden wir eine kontinuierliche Blockrandbebauung. Die Straßen sind gleichmäßig nach einem Raster angelegt. Einige Blöcke wurden für Grünflächen oder besondere Bauungen freigehalten. Im Südwesten des Untersuchungsgebiets sind einige Blöcke mit Villen bebaut. Das Alter der Gebäude in diesem Bereich ist sehr unterschiedlich. Von historischen Bauten angefangen bis zu neuen Gebäuden ist auch dieses Viertel trotz seiner Blockrandbebauung sehr heterogen.

Der Straßenzug – vor allem in der Nähe des Altstadtbereichs - ist mit einer Blockrandbebauung bebaut. Nahe der Slovenska Cesta finden sich hier noch viele Gebäude aus dem Historismus. Das Straßenbild ist einheitlich und geschlossen.

Auch innerhalb der Blockrandbebauung sind einige Blöcke für Grünflächen oder besondere Bauten, wie die slowenische Oper freigelassen worden. Diese Gebäude werden bewusst durch ihre reiche Verzierung aber vor allem durch ihre Anordnung im städtischen Ensemble hervorgehoben. Nicht nur das jedem dieser Bauten ein eigener Block zu Teil wurde - sie schließen auch nicht an die sonst vorherrschende Bauflucht an und nehmen sich damit aus dem Gesamtensemble heraus. Zudem werden vor allem Oper und Nationalmuseum in eine parkähnliche Begrünung eingebettet.

Innerhalb des Geschäftsviertels fand auch das neue Regierungsviertel des am 25. Juni 1991 neu gegründeten Staates Platz. Während der übrige Teil dieses Bezirks immer wieder mit Grünelementen bestückt ist, verzichtete man hier darauf. Am Trg Republike sind alle wichtigen Gebäude, wie Parlament, Nationalbank und das Gebäude der Energieregulierungsbehörden angeordnet.

Eine einheitliche schließende Platzgestaltung findet man hier nicht. Viel mehr treffen hier verschiedene Solitäre aufeinander. Lediglich die 2 Türme der Nationalbank und der Energieregulierungsbehörden treten miteinander in Bezug. Innen gegenüber steht ein langgezogener reduzierter Bau – das Parlament.



Villenbebauung innerhalb des Bereichs



Slovenska Cesta – Blockrandbebauung innerhalb des Bereichs



Nationalbank und Energieregulierungsbehörde

Der Trg republike – oder Platz der Republik auf Deutsch – dient als ruhende Verkehrsfläche und wird streng kontrolliert. Der Aufenthalt nicht regierungsangehöriger Personen wird streng kontrolliert.

Das Geschäftsviertel hinterlässt trotz seiner Heterogenität beim Durchfahren im einen einheitlichen Eindruck. Grünelemente wie Bäume ziehen sich durch den ganzen Bereich des Untersuchungssektors und dienen als verbindendes Element. Der Übergang zur Altstadt ist fließend; gegen Westen ist es klar abgegrenzt und tritt mit Bereichen jenseits der Bleiweisova cesta nicht in Verbindung. Natürliche Barrieren gibt es innerhalb des Viertels nicht. Eher werden künstliche Barrieren geschaffen. Diese sind allerdings nicht optischer Natur (da nur durch Überwachungsorgane vollzogen) und sind daher für das Stadtbild nicht relevant.



Parlament

B 03 – TIVOLI



Luftbild des Bereichs

Das Tivoli ist eine große Parkanlage mitten im Herzen Ljubljanas. Sie wird im Südosten durch die Bleiweisova Cesta und eine Eisenbahnlinie vom Stadtkern abgegrenzt. Auch im Norden wird der Park durch die Celovška cesta von der angrenzenden Bebauung getrennt. Im Westen läuft das Parkgelände im Hügelland aus.

Inmitten des Parks ist ein Schloss, welches seine Ursprünge im 17. Jahrhundert hat. Später ging es in den Besitz von Feldmarschall Joseph Radetzky über, der hier den Grundstein für die heutige Parkanlage legte. Heute beherbergt das Schloss das Stadtmuseum von Ljubljana.

Die Parkanlage ist für die Öffentlichkeit zugänglich und dient als Erholungsgebiet.

Der Tivoli – Park durchbricht das städtische Gefüge und bringt Abwechslung in die urbane Struktur.

Durch die Eisenbahnlinie und die Schnellstraße klar abgegrenzt, wirkt dieser Bereich von der umliegenden Stadt isoliert. Nur im Norden findet er an der Celovška cesta Berührungspunkte mit der Bebauung innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Dieser Bereich wirkt wie eine Insel innerhalb der Stadt.



Stadtmuseum Ljubljana
(Kuhar/ Potokar 2012, 125)



Impression innerhalb von B03



Blick vom Tivoli in Richtung Burg und Stadtzentrum
(Kuhar/ Potokar 2012, 125)



Postkarte des Tivoli
(Kuhar/ Potokar 2012, 124)

B 04 - ŠIŠKA

Hier handelt es sich um eine klassische Wohnanlage im Herzen Ljubljanas.

Die Siedlung besteht aus mehreren 13 – geschößigen Hochhäusern, deren Fassadengestaltung und Volumsausbildung sehr einheitlich ist. Ein Großteil der einzelnen Baukörper ist versetzt zueinander angeordnet. Baumpflanzungen und Grünflächen versuchen Abwechslung in die Wohnanlage zu bringen.

Zur Celovška cesta ist dem Bereich ein niedrigeres Bauvolumen mit Geschäften vorgelagert. Gegen Norden wird es von der Litostrojka cesta abgegrenzt. Rundum diesen Bereich herrscht Einfamilienhausbebauung. Die Höhendifferenz zu den umliegenden Gebäuden, lässt diesen Bereich markant in Erscheinung treten.

Dieser Bereich wirkt nicht nur homogen, sondern monoton.



Luftbild des Bereichs



Impression von B04

B 05 – EINKAUFSVIERTEL

Die vorherrschende Wohnbebauung wird durch ein Einkaufszentrum bzw. Gewerbegebiet unterbrochen. Die hier gebaute Architektur entspricht globalen Anforderungsprofilen international agierender Unternehmen. Die Bebauung weist keine landesspezifischen Charakteristika auf, ist aber dennoch homogen.

Dieser Bereich erstreckt sich über das Untersuchungsgebiet jenseits der Eisenbahnstrecke hinaus. Es grenzt sich im Süden hin zur vorherrschenden Bebauung ab. Im Westen bietet die Celovška cesta dem Gebiet Einhalt. Im Osten und Norden grenzen Ackerflächen an das Viertel an.

Es wird auch von der Autobahn durchzogen. Diese tritt aber weder optisch noch real als Barriere auf. Die Autobahn hat ein tieferes Niveau als die umliegenden Flächen. Eine Erschließung des Gebiets erfolgt nur über die Celovška cesta, welche über die Autobahn hinwegführt.

Der Bereich wirkt sehr homogen/ monoton und hinterlässt keinen einprägsamen oder charakteristischen Eindruck. Gestaltungselemente wurden sparsam eingesetzt (Anm.: Eine Gliederung durch Grünelement fehlt), wodurch der Bereich sehr langgezogen wirkt.



Luftbild des Bereichs



Impression von B05

B 06 – ŠENTVID

Šentvid liegt am Stadtrand Ljubljanas und besitzt einen dörflichen Charakter. Die Haupteerschließungsstraße Prušnikova ulica, welche parallel zur Celovška cesta verläuft, wird von der örtlichen Kirche dominiert.

Die Anordnung der repräsentativen Bauten - wie zum Beispiel eines Musikvereins - innerhalb des „Dorfzentrums“ ist „traditionell“.

Die vorherrschende Bebauung sind 1 – 2 geschosige Einfamilienhäuser, wobei das Alter der Häuser stark variiert. Neben historischen Gebäuden finden sich gerade erst fertig gestellte Neubauten.

Die Wegeführung parallel zur Celovška cesta bzw von der Kirche fort zeigt Züge organische Strukturen.

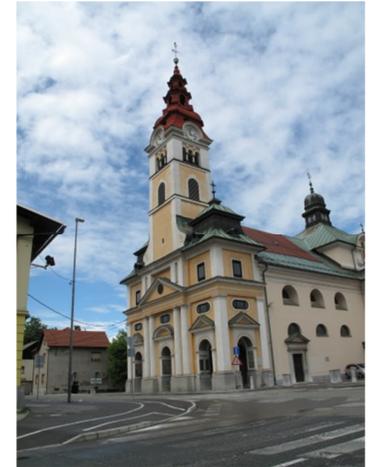
Šentvid ist gegen Norden hin klar durch eine Autobahnunterführung - welche aber optisch nicht in Erscheinung tritt - abgegrenzt. Hinter dem Friedhof und der Einfamilienhausbebauung im Osten wird das Gebiet durch die Eisenbahnstrecke limitiert.

Im Westen ist die Celovška cesta der eingrenzende Faktor. Lediglich gegen Süden hin läuft die dörfliche Struktur in herkömmliche Einfamilienhausbebauung aus.

Der Bereich wirkt sehr abwechslungsreich.

Dörfliche Ensembles heben den Bereich von der umliegenden Bebauung innerhalb des Untersuchungsgebiets ab.

Einprägsame Merkmale wie zB die Kirche unterstützen die Orientierung.



Prušnikova ulica mit Kirche



Luftbild des Bereichs



Kirche und Dorfplatz (rechts hinter Begrünung)



Impression in B06

B 07 – DRAVLJE

In Dravljje ist eine Hochhausanlage inmitten einer Einfamilienhausgegend. Schon von weitem ist dieser Bereich auf der Celovška cesta ersichtlich.

Während die angrenzende Bebauung nur 1 – 2 geschoßig ist, findet man hier jeweils 11 Geschoße vor.

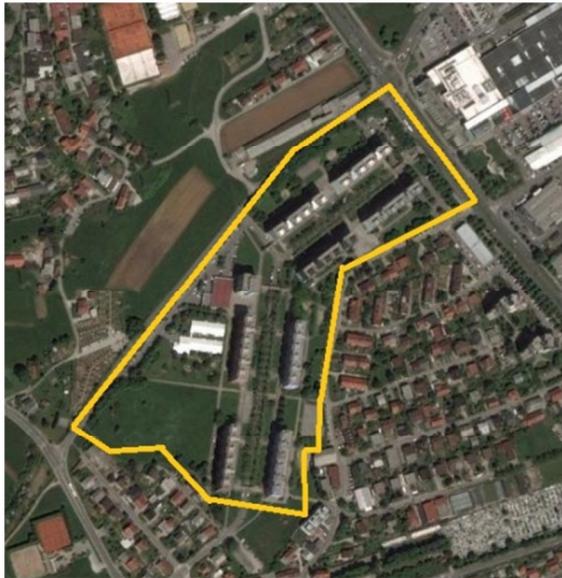
Die Baukörper sind einheitlich gestaltet und heben sich auch ob ihrer bunten Fassadenfarbigkeit von den umliegenden Häusern ab.

Die verschiedenen Fassadenfarben der Hochhäuser erleichtern die Orientierung innerhalb des Bereichs.

Zwischen den einzelnen Häusern gibt es Rasenflächen und viele Bäume wurden gepflanzt.

Richtung Nordwesten ist das Gebiet klar durch die Pečnikova ulica und im Westen durch die Celovška cesta abgegrenzt. Im Süden gliedert sich die Einfamilienhausbebauung direkt an – ein Bezug entsteht allerdings dadurch nicht.

Der Bereich „Dravljje“ wirkt einheitlich und strukturiert.



Luftbild des Bereichs B07



Impression von Bereich B07

B 08 - KOSEZE

Koseze ist ein gezielt angelegtes Konzept einer Wohnsiedlung.

Es grenzt sich klar von der umliegenden Bebauung ab. Von Norden kann man die Wohnanlage über Fußwege erreichen; im Süden ist eine kleine Brücke die einzige Möglichkeit in die Siedlung zu kommen. Autos gibt es innerhalb der Anlage von Koseze nicht. Ein Parkmöglichkeit für die Bewohner gibt es in einer, durch einen Graben tiefer gelegten, Straße.

Konzeptionelle Parallelen lassen sich hier mit der Wohnanlage Alt – Erlaa in Wien erkennen.

Die Wohnanlage ist sehr kinderfreundlich und seniorengerecht geplant. Zwischen den einzelnen Baublöcken sind breite grüne Streifen. Hin und wieder finden sich dazwischen Betonskulpturen und gepflasterte Plätze.

Die Wohnblöcke sind 5 - geschoßig und terrassenförmig angelegt. In den Geschoßen 2 – 5 sind Wohnungen untergebracht; im Erdgeschoß sind kleine Restaurants oder ein Friseur anzufinden.

Die Anlage ist sehr homogen und von der umgebenden Bebauung abgeschottet. Betritt man die Wohnanlage über die kleine Brücke im Süden, hat man das Gefühl eine Insel zu betreten. Von Außen tritt die Anlage nicht in Erscheinung da sie, durch die üppige Bepflanzung versteckt ist. Erst im Inneren erschließt sich einem die Anlage in ihrer vollen Größe.



Impression von B08



Luftbild des Bereichs



Impression von B08



Parkmöglichkeit in Koseze

B 09 – KOSEZE2

Auch Koseze 2 ist ein Exempel einer angelegten Siedlung.
Koseze 2 ist eine neu angelegte Reihenhauanlage.

Der Bereich grenzt sich ebenfalls klar von der umliegenden Bebauung ab; ist aber vor allem für Fußgänger weitaus durchlässiger. Autos innerhalb der Siedlung gibt es auch hier nicht.

Die Erschließung der Häuser erfolgt von Osten.

Die Baukuben sind alle 3 geschoßig. Jeder Einheit ist ein kleiner Garten im Westen vorgelagert.

Auch hier wurde auf großzügige Grünflächen zwischen den Baukörpern wertgelegt.

Die Fassaden der einzelnen Bauvolumen sind unterschiedlich gestaltet; wahrscheinlich aufgrund verschiedener Bauabschnitte. Die Orientierung innerhalb des Bereichs wird durch die unterschiedlichen Fassaden erleichtert.

Das Bild nach außen ist aber sehr homogen.



Impression von B09



Luftbild des Bereichs



Impression von B09



Impression von B09

B 10 – PODUTIK

Podutik weist einen ursprünglich dörflichen Charakter auf.

Die Wegeführung ist organisch strukturiert.

Überörtliche Planungsprozesse haben hier noch nicht stattgefunden, da der Ortsteil vom Stadtzentrum zu abgelegen liegt. Das ist unter anderem durch die Autobahn bedingt, obwohl diese innerhalb des Untersuchungsgebiets optisch nicht in den Vordergrund tritt.

Innerhalb des Bereichs dominieren Einfamilienhäuser. Die Gebäude weisen unterschiedliche Alter auf.

Auch hier gibt es eine Kirche und Gemeinschaftsgebäude. Vereinzelt findet man ehemalige landwirtschaftliche Gebäude.

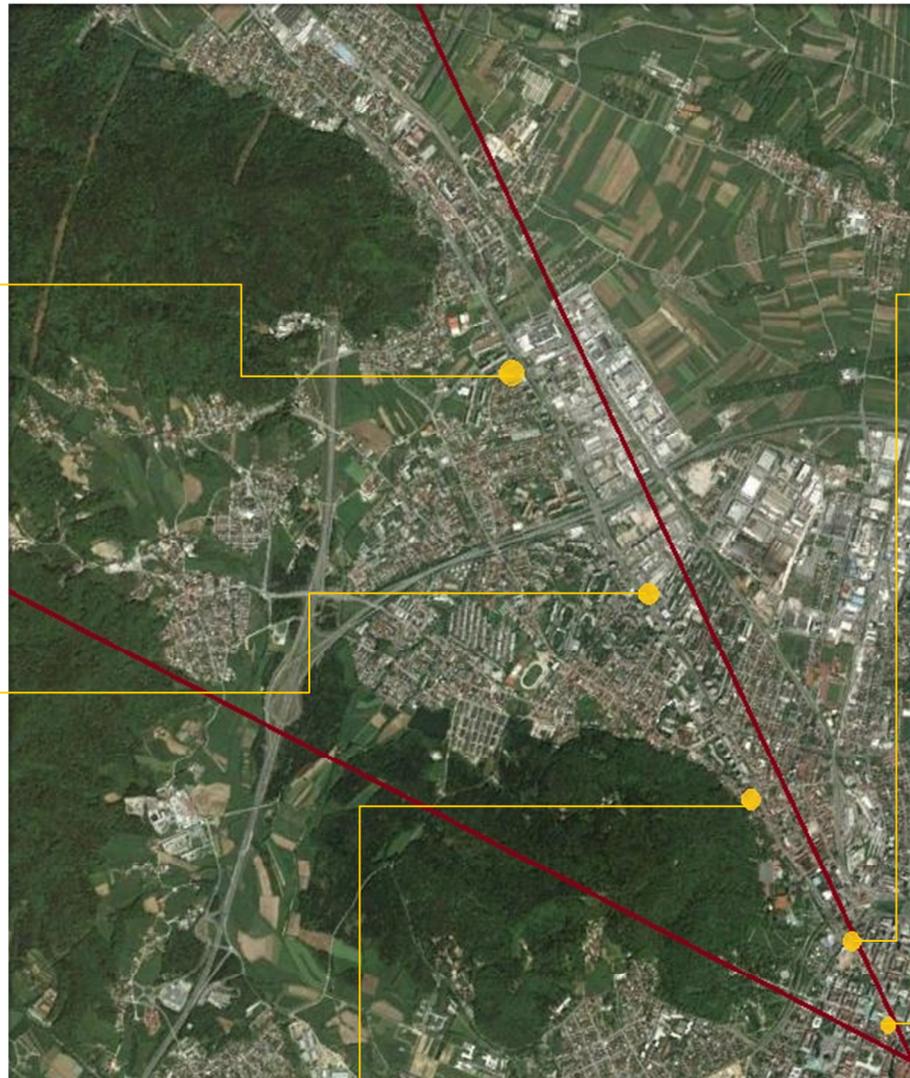
Trotz der Verschiedenartigkeit der Gebäude, wirkt der Bereich homogen.



Impression von B10



Impression von B10



ANALYSE

Das Untersuchungsgebiet innerhalb Ljubljanas erstreckt sich vom Stadtzentrum Richtung Nord – Westen. Topographisch betrachtet sind große Flächen des Untersuchungsgebiets aufgrund der Beckenlage relativ eben. Einzelne Bergausläufer ragen in das Gebiet hinein.

Eine Eisenbahnlinie und eine dazu parallel verlaufende Schnellstraße sind innerhalb des Gebiets als Barriere wirksam und grenzen das Stadtzentrum von der übrigen Bebauung ab. Weitere Schnellstraßen innerhalb des Untersuchungsgebiets sind weder optisch wahrnehmbar, noch wirken sie innerhalb des Sektors behindernd.

Die Bebauung orientiert sich an den topographischen Gegebenheiten. Hügel oder Anhöhen werden nicht bebaut. Das Stadtgebiet verdichtet und erweitert sich in der Ebene. Auch die Gebäudehöhen differieren bis zum Stadtrand hin. Im Stadtzentrum findet man ausschließlich historische Gebäude. Außerhalb des Stadtzentrums gibt es Wohnblöcke und Reihenhäuser in verdichteter Anordnung. Vereinzelt trifft man auf Einfamilienhäuser.

Das Straßennetz belegt die Intentionen einer gezielten und organisierten Stadtplanung. Es ist hierarchisch gegliedert. Nur vereinzelt findet man willkürlich gewachsene Wege innerhalb des Straßennetzes. Ebenso wie die Bebauung, spart auch das Straßennetz die Bergausläufer aus.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets kristallisierten sich 10 Bereiche, aufgrund ihrer Eigenschaften (z.B. Homogenität), gegenüber der restlichen Bebauung heraus. Es sind dies die Bereiche „Altstadt“, „Geschäftsviertel“, „Tivoli“, „Siska“, „Einkaufsviertel“, „Sentvid“, „Dravlje“, „Koseze“, „Koseze 2“ und „Podutik“.

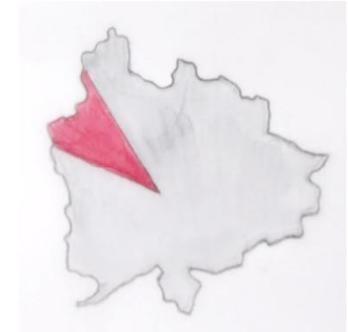
Die Altstadt weist eine kompakte und dichte Bebauung auf und ist mittelalterlichen Ursprungs. Daran schließt das Geschäfts - bzw. Regierungsviertel Ljubljanas an. Innerhalb des Bereichs herrscht Blockrandbebauung. Vereinzelt werden Blöcke mit repräsentativen Gebäuden bestückt. Das Alter der Gebäude differiert.

Dieser „Stadtkern“ wird durch die Eisenbahnlinie und Schnellstraße von dem restlichen Untersuchungsgebiet „getrennt“.

Jenseits der Eisenbahnlinie ist der Tivoli – Park, ein beliebtes Naherholungsgebiet innerhalb der Stadt.

Der Bereich Siska ist ein Areal mit Wohnhochhäusern, die sehr homogen und farblos gestaltet ist. Dieses Gebiet sticht durch die Höhe und Anzahl der Gebäudevolumen innerhalb des Sektors hervor.

Das Einkaufsviertel am östlichen Untersuchungsrand beheimatet verschiedene Großketten, welche aufgrund ihrer international normierten Architektur das Erscheinungsbild in jenem Bereich prägen.



Lage des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt

Der Bereich Dravlje fällt innerhalb des Untersuchungsgebiets ebenfalls wegen der einheitlichen Fassadengestaltung der Höhe der Bauvolumen auf. Die Hochhausanlage hat im Schnitt 11 Stockwerke, während die umliegende Bebauung ein bis zweigeschoßig ist.

Koseze ist eine Wohnanlage innerhalb des Untersuchungsgebiets welche optisch und durch ihre Organisation an den Wohnpark in Alt – Erlaa in Wien erinnert. Die Wohnanlage ist zudem frei von Autos.

Der Bereich Koseze 2 ist eine neu errichtete Reihenanlage nahe einem See. Trotz des Einheitlichen Gestaltungskonzeptes wirkt die Anlage abwechslungsreich (z.B. Fassadengestaltung).

Die Bereiche Sentvid und Podutik sind jeweils am Stadtrand gelegen und weisen noch den Charakter einer dörflichen Bebauung auf. Vorwiegend sind hier ein – bis zweigeschoßige Häuser, eine Kirche und Gebäude mit Gemeinschaftsräumlichkeiten.

Trotz der sehr unterschiedlichen Bebauungsstrukturen fällt die Orientierung innerhalb des gesamten Untersuchungssektors sehr leicht. Das Straßennetz wurde einer klaren Hierarchie unterworfen.

Barrieren findet man, bis auf den Straßengürtel, kaum. Selbst die Autobahn wirkt nicht als Grenze, da sie unter dem Stadtniveau verläuft. Auch findet man innerhalb des Untersuchungsgebiets immer wieder gute Anhaltspunkte zur Orientierung (z.B. Die Hochhäuser des Bereichs Dravlje).

In Ljubljana zeigt sich deutlich, dass man sich seit Josef Plečnik intensiv mit Städtebau beschäftigt hat. Es wird nicht in einzelnen Schritten gedacht oder geplant.

Im Rahmen der Recherche zur Diplomarbeit wurde der Eindruck erweckt, dass alles einem großen Konzept oder Strukturplan unterworfen ist.

Vor allem die Realisierung neuer Siedlungen, wie z.B. Koseze2, wurden gut in die vorherrschende Bebauungsstruktur eingegliedert, behielten aber dennoch ihr eigenständiges Erscheinungsbild.

Zukünftige Bauvorhaben können durch das vorhandene städtebauliche Konzept gut in den Bestand integriert werden und als neue Ensembles innerhalb des Stadtbildes wirken.

BRATISLAVA



Wappen von Bratislava
(<http://de.wikipedia.org/wiki/Bratislava>)

Fakten

Staat	Slowakei
Bundesland	Bratislavský kraj
Bezirk	Bratislava
Politische Stellung	Hauptstadt
Gliederung	5 Bezirke mit 17 Stadtteilen
Lage	ø 48 9' N, 17 9' O
Höhe	Ca. 140m über dem Meeresspiegel
Fläche	367,661 km ²
Einwohner	417.389 (31. Dez. 2013)
Bevölkerungsdichte	1.135,26 Einwohner je km ²

148

148 <http://de.wikipedia.org/wiki/Bratislava> Stand 19.05.2014

Bratislava sticht durch seine besondere geografische Lage hervor; die Stadt liegt im Westen der Slowakei, an der Grenze zu Österreich und Ungarn. Diese Lage hat sich auch in der Geschichte der Stadt immer wieder bemerkbar gemacht. Sie ist zudem weltweit die einzige Stadt, welche an 2 Nachbarstaaten grenzt.¹⁴⁹

Geschichte

Erste Besiedlungen in Bratislava fanden schon in der Jungsteinzeit statt.¹⁵⁰ Man vermutet, dass sich die Menschen damals wegen der besonderen Lage – ein Hügel und eine leichte Überquerung des Donauflusses – im heutigen Stadtgebiet ansiedelten.

Später ließen sich die Kelten im heutigen Stadtgebiet nieder. Sie errichteten an Stelle des heutigen Stadtgebiets ein Oppidum. Auch eine Münzprägestätte gab es bereits.¹⁵¹

Anschließend breiteten sich die Römer bis zur Donau aus und errichteten entlang dieser den Limes, welcher quer durch das Stadtgebiet verlief. Daher stand das südliche Bratislava vom 1. – 4. Jahrhundert n. Chr. unter römischem Einfluß. Nördlich des Limes stand Bratislava unter germanischer Einwirkung. Die Römer nannten ihre Niederlassung am heutigen Burghügel Pisonium.¹⁵²

Mit der Völkerwanderung zogen sich die Römer von der Donau zurück. Daraufhin ließen sich die Slawen im Gebiet von Bratislava nieder. Unter König Samo wurde das erste slawische Reich 623 gegründet. Dieses löste sich jedoch bald wieder auf. Später fiel Bratislava Großmähren zu.¹⁵³

907 wurde Bratislava im Zuge der Schlacht von Pressburg, wo die Ungarn die Bayern schlugen, erstmals erwähnt. Ab diesem Zeitpunkt fällt Bratislava unter ungarische Herrschaft.¹⁵⁴

Aufgrund ihrer Standortbonität wurde Bratislava mehrmals angegriffen. 1030 wurde die Stadt von Fürst Břetislav I. attackiert, konnte jedoch erfolgreich stand halten. 1042 versuchte Břetislav I. mit der Unterstützung von Heinrich III. die Stadt einzunehmen. Dies gelang ihm jedoch nur für kurze Zeit.¹⁵⁵

¹⁴⁹ Vgl. Strunz 2011, 19

¹⁵⁰ Vgl. Strunz 2011, 23

¹⁵¹ Vgl. Gottweis 2012, 29

¹⁵² Vgl. Gottweis 2012, 29

¹⁵³ Vgl. Gottweis 2012, 29

¹⁵⁴ Vgl. Gottweis 2012, 29

¹⁵⁵ Vgl. Gottweis 2012, 29



Keltischer Münzfund in Bratislava
(Gottweis 2012, 29)



Reste der römischen Besiedlung
in Bratislava
(Gottweis 2012, 29)

1052 suchte Heinrich III Bratislava erneut heim. Seine 2 monatige Belagerung blieb allerdings erfolglos. Dadurch erhielt Bratislava den Ruf , einer der uneinnehmbarsten Burgen zu sein. Auch als die Türken 1526 das ungarische Königreich besiegt hatten und Bratislava angriffen, scheiterten diese.¹⁵⁶

Da die Türken auch Budapest einnahmen, fiel der Regierungssitz 1536 an Bratislava. Damit wurde es Hauptstadt des übriggebliebenen ungarischen Reichs. Von nun an war Restungarn – und damit auch Bratislava unter habsburgischem Einfluß.¹⁵⁷

In der darauffolgenden Zeit wurden in Bratislava 11 Könige und 8 Königinnen ernannt. Die berühmteste, Maria Theresia, wurde am 25 Juni 1741 zur Königin gekrönt.¹⁵⁸

Josef II verlegte den Regierungssitz zurück nach Budapest und ließ die Kronjuwelen nach Wien überstellen. Dadurch mußte Bratislava an Bedeutung einbüßen.¹⁵⁹

1805 wurde im Primatialpalast in Bratislava der Friedensvertrag zwischen Österreich und Frankreich, der „Frieden von Pressburg“ unterzeichnet. (Zuvor hatte Napoleon mit seinem Heer Österreich vernichtend in der Schlacht von Austerlitz geschlagen.)¹⁶⁰

1809 führten die Franzosen abermals Krieg gegen das Österreich – Ungarische Reich und griffen Bratislava an. Sie konnten die Stadt einnehmen und zerstörten die Burg Bratislava.¹⁶¹

1918 zerfiel die österreich – ungarische Monarchie. Im selben Jahr wurde am 28. Oktober die Tschechoslowakische Republik gegründet, zu welcher auch Bratislava von nun angehörte. Die Bevölkerung wehrte sich gegen diese Zuteilung, da ein Großteil dieser Ungarn sowie Deutsche waren. Nur ein geringer Anteil der Bevölkerung von etwa 15% waren Slowaken. Man versuchte Bratislava zu einer freien Stadt zu machen.¹⁶²

Am 1. Jänner 1919 wurde aber Bratislava vom tschechoslowakischen Heer okkupiert. Es kam zu Aufständen seitens der ungarischen und deutschen Bevölkerung, welche allerdings blutig niedergeschlagen wurden. Die bis dahin verwendeten Namen Prešporok (Slowakisch), Preßburg (Deutsch) und Pozsony (Ungarisch) wurden nicht mehr anerkannt. Von nun an hieß die Stadt Bratislava.¹⁶³

¹⁵⁶ Vgl Gottweis 2012, 29

¹⁵⁷ Vgl Strunz 2011, 29

¹⁵⁸ Vgl Gottweis 2012, 30

¹⁵⁹ Vgl Gottweis 2012, 30

¹⁶⁰ Vgl Strunz 2011, 33

¹⁶¹ Vgl Strunz 2011, 33

¹⁶² Vgl Gottweis 2012, 31

¹⁶³ Vgl Gottweis 2012, 31



Stadtansicht 1787
(Gottweis 2012, 30)



Tschechoslowakische Legionen
überwachen die alte Brücke
(Gottweis 2012, 31)

Bis zum Ende des zweiten Weltkriegs wurde die deutsche und ungarische Bevölkerung Bratislavas schonungslos vertrieben.¹⁶⁴

1948 fiel Bratislava durch die Machtübernahme der Kommunisten an den Ostblock.¹⁶⁵

Am 16. November 1989 kam es in Bratislava sowie auch in Prag und Brno zu Demonstrationen. Darauf folgten weitere Demonstrationen, die eine Revolution hervorriefen: Die Bratislava konnte sich vom kommunistischen Regime befreien. Eine demokratische Regierung in der Republik Slowakei wurde gegründet.¹⁶⁶

¹⁶⁴ Vgl. Gottweis 2012, 31

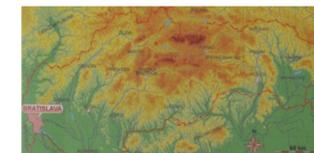
¹⁶⁵ Vgl. Gottweis 2012, 31

¹⁶⁶ Vgl. Gottweis 2012, 32

Topographie

Bratislava ist östlich der Thebener Pforte, welche zwischen dem Braunberg und dem Thebener Kogel liegt, situiert. Im Südlichen und östlichen Stadtgebiet sind die Ausläufer der Donauniederung, durch welche auch die Donau fließt. Im südlichen Stadtgebiet wird Bratislava von der Donau durchflossen.¹⁶⁷

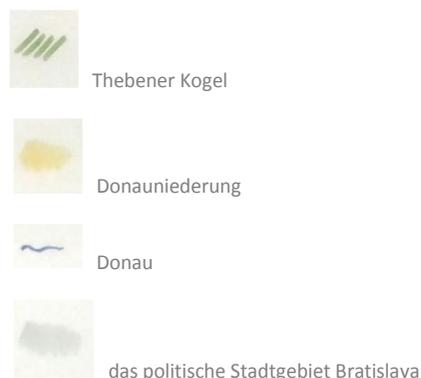
Betrachtet man die Topographie von Bratislava nach den Gesichtspunkten von Tomas Valena wird ersichtlich, dass die Stadt in der Donauniederung liegt und nur im Nordosten findet man Ausläufer einer Hügelkette. Die Bebauung konzentrierte sich lange nördlich der Donau in der Ebene. Erst in jüngerer Vergangenheit wurden das Gebiet südlich der Donau und die Hügelausläufer bebaut.



Topographie der Slowakei
(Lacika 2005, 5)



Einbettung von Bratislava in die Donauniederung



Luftbild von Bratislava

¹⁶⁷ Vgl Strunz 2011, 19 - 20

Untersuchungsgebiet:



Das Untersuchungsgebiet in Bratislava

Das untersuchte Stadtgebiet verläuft vom Zentrum (Hlavne nam.) Richtung Nordnordosten.

Die Topographie zeichnet sich hier durch ihre Vielfältigkeit aus. Im Westen, vor allem gegen Norden hin, ragen die hügeligen Ausläufer der Karpaten in den Untersuchungssektor hinein. Im Osten fällt das Gebiet zur Donauebene ab. Zum Stadtzentrum hin flacht das Gebiet ebenfalls ab, es fällt jedoch weiter in Richtung des Donauufers, welches sich nicht mehr im Untersuchungssegment befindet.

Im Bereich des Hügellandes gibt es immer wieder kleinere Bäche welche in Wasserreservoirs aufgefangen werden und die Trinkwasserversorgung der Stadt gewährleisten. Das Gebiet an sich wird von keinem nennenswerten Bach oder Fluß, der für das Gebiet relevant oder auffällig wäre durchflossen.

Natürliche Barrieren innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es nicht.

Die Altstadt wird von einer Ringstraße mit Einbahnsystem abgegrenzt. Von dort aus gelangt man auf der Mytna, welche nach kurzer Zeit in die Račianska mündet stadtauswärts. Die Račianska ist die HAUPTSCHLIEßUNGSSTRASSE des Gebietes; am Stadtrand wird sie nicht mehr Račianska sondern Žitná bzw. Pučovska genannt.

Vor allem im Stadtkern findet man eine sehr kompakte Bebauung vor. Auch in den Randzonen findet man entlang der HAUPTSCHLIEßUNGSSTRASSE verdichtete Bebauung. Allerdings löst sich diese vor allem im Norden in der



Lage des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt



Topographische Analyse des Untersuchungsgebietes



Ausläufer der Karpaten



Donauniederung

westlichen Hügellage immer mehr auf. Hier haben materiell bessergestellte Stadtbewohner die schöne Aussicht auf Bratislava entdeckt und man trifft hier eine verstreute neuzeitliche „Villenbebauung“.

Obwohl das Gebiet keinen klassischen Stadtpark, wie die beiden anderen Städte enthält, so fällt auf, dass Wohnanlagen neueren wie auch älteren Datums mit viel Grün versehen sind. Im westlichen Hügelland ist noch viel unverbaute Fläche; die hier vorwiegend mit Weingärten genutzte Flächen, dienen der Bevölkerung als Erholungsgebiet und bieten einen wunderbaren Ausblick über die Stadt.

Im Osten wird das Gebiet durch Eisenbahngleise abgegrenzt. Auch im Stadttinneren durchqueren immer wieder Gleise das Stadtgebiet. Diese werden auch deutlich als Grenzen spürbar und teilen das Gebiet.

BEBAUUNG

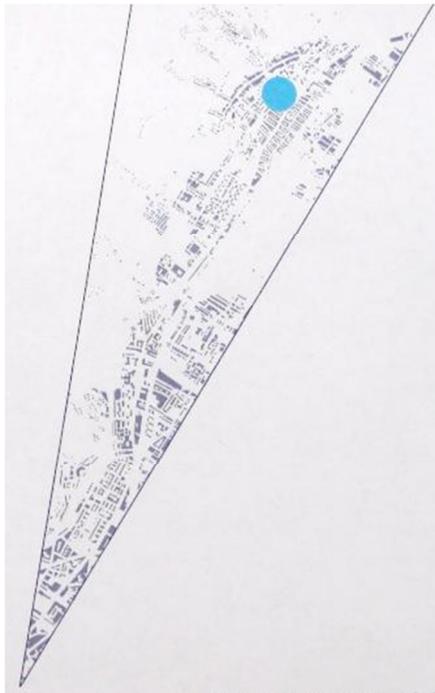
Die Bebauung orientiert sich fast ausschließlich entlang der Hauptstraße, die den Untersuchungssektor erschließt.

Ausgenommen von der Altstadt, dominieren Wohnbausiedlungen den Untersuchungssektor, welcher sich vor allem westlich der Hauptstraße orientiert.

Am Stadtrand sind Reste einer dörflichen Struktur erkennbar.

Die umliegenden westlichen Weinberge werden nach und nach mit Villen besiedelt. Von hier erschließt sich ein weiter Ausblick auf die Stadt und die Donautiefenebene.

Östlich der Hauptstraße wird die Bebauung durch eine Eisenbahnstrecke unterbrochen.



Lage der höchsten Gebäude innerhalb des Untersuchungssektors

Die Höhe der Bebauung nimmt vom Stadtzentrum zum Stadtrand zu. Reste einer ruralen Bebauung bilden hier die Ausnahme. Vor allem neue Hochhäuser mit vorwiegender Wohnnutzung fallen durch ihre Gebäudehöhe auf und treten mit der umgebenden Bebauung nicht in Bezug.



Schwarzplan des Untersuchungsgebiets in Bratislava

STRASSENNETZ

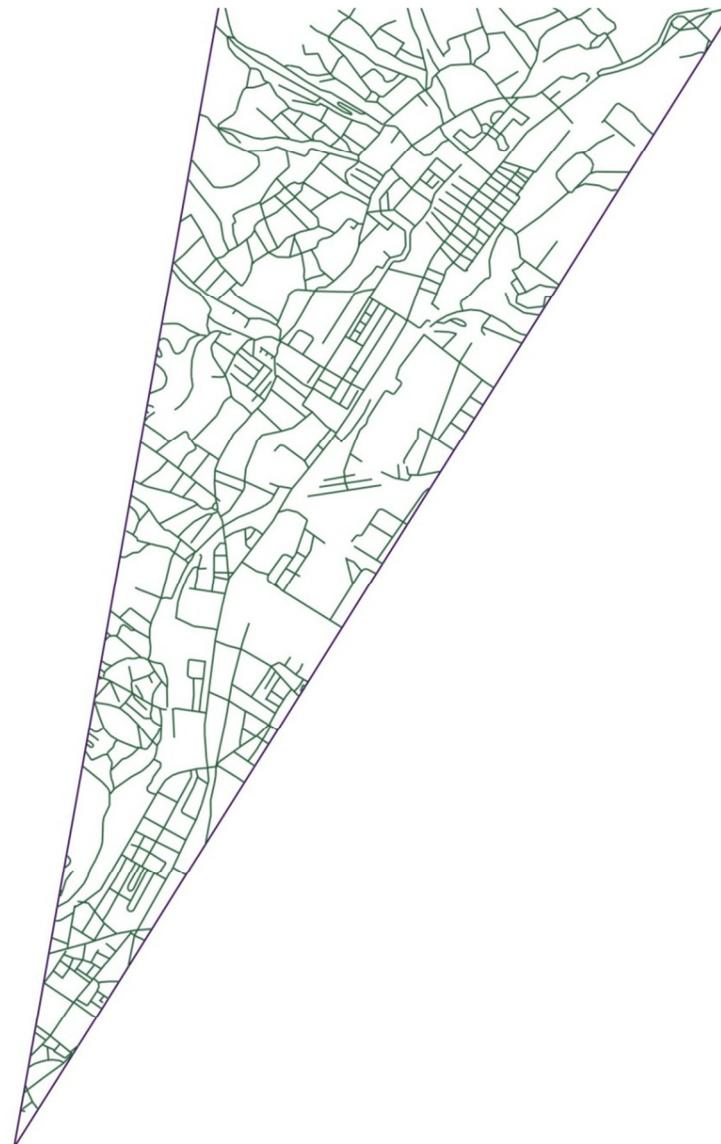
Auffällig ist dass, das Straßennetz am Plan sehr ausgeprägt und weit verzweigt ist.

Verlässt man die Hauptstraße, fällt einem die Orientierung innerhalb des Untersuchungsgebiets schwer. Es gibt keine klare Struktur des Straßennetzes abseits der Hauptstraßen.

Aufgrund der Eisenbahngleise ist es östlich der Hauptstraße weniger dicht.

Kommt man von der Hauptstraße ab und durchfährt die Weingärten im Westen, merkt man schnell, dass viele Straßen, welche im Stadtplan vermerkt sind, schlichtweg agrarische Nutzwege sind. Manche dieser Straßen gleichen einem einfachen Feldweg.

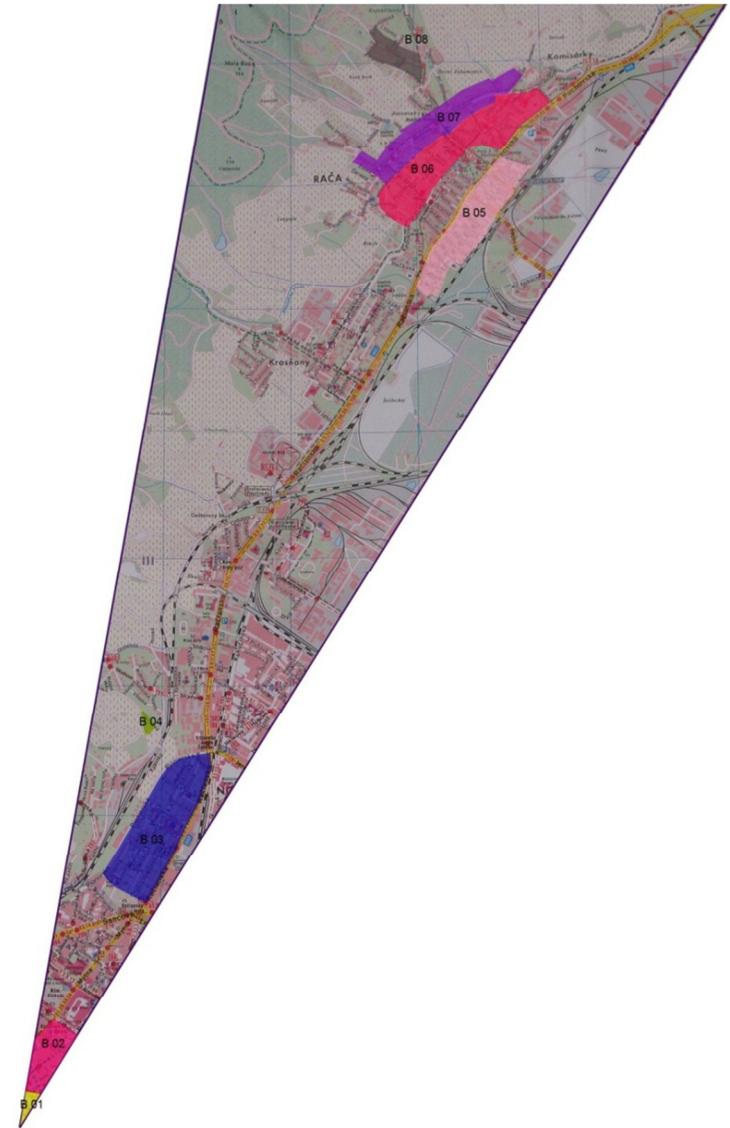
Die Stadtplanung sieht vor, diese Straßen nach und nach zu asphaltieren – die Gegend der Weingärten ist eine beliebte Wohngegend für wohlhabende Stadtbürger.



Straßennetz des Untersuchungsgebiets in Bratislava

BEREICHE

Im Zuge der Analyse des Stadtgebeits sind folgende farbig markierten Bereiche besonders ins Auge gestochen.



Bereiche innerhalb des Untersuchungsgebiets in Bratislava

Nummerierung	Benennung Hauptmerkmale	Ausschnitt
B01	ALTSTADT Kompakte historische Altstadt	
B02	GÜRTEL Blockrandbebauung	
B03	WOHNBAU ALT Ältere Wohnbauanlage	
B04	FRANKOBSKÁ Neuere Wohnbauanlage für junge Familien	

<p>B05</p>	<p>EINFAMILIENHAUSBEBAUUNG</p> <p>Reine Einfamilienhausbebauung</p>	
<p>B06</p>	<p>RAČA</p> <p>Wohnbauanlage</p>	
<p>B07</p>	<p>DORF</p> <p>Alte dörfliche Struktur</p>	

B08	VILLEN Neue Villenbebauung	
-----	-------------------------------	---

B 01 – ALTSTADT



Luftbild des Untersuchungsgebiets

Die Altstadt zeichnet sich durch ihre dichte und kompakte Bebauung aus. Die Struktur der Straßenführung ist organisch, mittelalterlich.

Innerhalb des Stadtrings findet man ausschließlich historische Gebäude. Vor allem unter Maria Theresia, welche Bratislava sehr förderte, bekam die Stadt einen Aufschwung und es wurde viel gebaut.

Innerhalb der Altstadt ist vor allem der Hauptplatz ein wichtiger Knotenpunkt. Er ist stets sehr bevölkert. Oft werden hier Märkte veranstaltet. Der Platz hat einen trapezförmigen Grundriss.

Im Norden schließt ein kleinerer untergeordneter Platz an den Hlavne nam. An. Er wird von 5 Straßen erschlossen. Zusätzlich führt noch ein Durchgang vom Rathaus zu ihm.

Die Gebäude am Hauptplatz weisen unterschiedliche Baualter auf, sind jedoch reich geschmückt.

Einen Kontrapunkt zu den im Jugendstil gestalteten Fassaden im Osten bildet das Kirchenschiff und sein Turm, welches Teil des Rathauses aus dem 13./14. Jahrhundert sind.

Obwohl die einzelnen Geschoßzahlen der Häuser variieren (nur im Norden ist die Geschoßzahl einheitlich), wirkt der Platz dennoch geschlossen und stimmig.



Františkánske námestie

Im Norden schließt der Františkánske námestie an den Hauptplatz an. Er ist sehr langgezogen und wird eher als breiter Straßenzug, als als Platz wahrgenommen. Auch das Denkmal in seiner Mitte wird von den Bäumen in den Schatten gestellt.

Die unterschiedlichen Geschoßzahlen setzen sich hier fort.

Inmitten der historischen Gebäude finden wir hier einen Neubau, der ein Cafe sowie eine Bank beherbergt.

Der Platz mündet zwar im Süden an den Hauptplatz, wird aber optisch vom Kirchturm begrenzt.



Františkánske námestie

Der Altstadtbereich schottet sich nach außen von Bratislava durch eine Ringstraße ab. Er wirkt wirkt an sich, trotz der verschiedenen Gebäudealter, nach außen sehr homogen und abgestimmt.



Hlavné námestie in Richtung Süden



Hlavné námestie in Richtung Osten



Františkánske námestie

B 02 – GÜRTEL

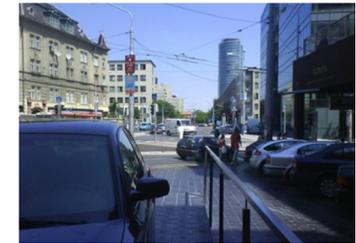
Direkt an die Altstadt schließen Geschäftsviertel, bzw Wohnbauten an.

An den Ring, der die Altstadt eingrenzt schließt eine rasterförmige Straßenstruktur an. Hier mischen sich historische Häuser mit Neubauten. Innerhalb des Bereichs herrscht fast einheitlich Blockrandbebauung, obwohl die Gebäudehöhen variieren.

Der Bereich wird von der Obchodná, einer Einkaufsstraße, geteilt. Hier ist die Bebauung weit niedriger (2 geschoßig) als im restlichen Bereich.

Im Sektor des Untersuchungsgebiets wird dieser Bereich durch den Altstadtring und im Norden durch ein Firmengelände begrenzt.

Der Bereich an sich ist sehr kontrastreich. Zudem wirkt er, wegen der großen Anzahl an Wohnhochhäusern, urban.



Mytná



Impression innerhalb von B02



Obchodná



Impression innerhalb von B02

B 03 – WOHNBAU ALT



Luftbild des Bereichs

Westlich der Hauptstraße befindet sich hier eine ältere Wohnanlage.

Die einzelnen Gebäude sind alle einheitlich gestaltet. Alle Häuser sind 5 – stöckig. Es sind, im Vergleich zu neueren Wohnanlagen, ausreichen Parkmöglichkeiten vorhanden.

Zwischen den einzelnen Volumina wurde viel Platz gelassen. Trotz der einheitlich grauen Fassaden ist dieser Bereich sehr „grün“. Hier wurde Bepflanzung gezielt zur Stadtgestaltung eingesetzt.

Der Straßenraster dürfte zeitgleich mit der Bebauung angelegt worden sein, auch er ist rasterförmig.

Der Bereich wird im Osten durch die Hauptstraße und im Westen sowie im Norden durch die Eisenbahngleise begrenzt. Im Süden endet die Wohnanlage mit der Smrečianska.

Der Bereich wirkt nicht nur außen sehr homogen, sondern ist es tatsächlich.



Impression innerhalb von B03



Impression innerhalb von B03



Impression innerhalb von B03

B 04 - FRANKOVSKÁ



Luftbild des Bereichs

Zentrumsnahe oberhalb der Stadt befindet sich eine neu angelegte Wohnanlage.

Die kleine Wohnanlage ist einheitlich gestaltet. Die Hausblöcke haben zwischen 4 und 5 Geschößen.

Zwischen den einzelnen Bauvolumen wurde viel Platz für Grünraum gelassen. Die Siedlung ist mit dem Auto befahrbar und hat ausreichend Stellplätze.

Der Bereich ist deutlich abgegrenzt – es gibt keine angrenzende Bebauung. Die Siedlung selbst dominiert ihre Umgebung. Denkbar wäre eine Erweiterung der Wohnanlage.



Impression innerhalb von B04



Impression innerhalb von B04



Impression innerhalb von B04



Impression innerhalb von B04
11b

B 05 – EINFAMILIENHAUSBEBAUUNG

Östlich der Hauptstraße findet man eine reine Einfamilienhausbebauung. Da das Terrain östlich der Hauptstraße tiefer liegt, verschwindet dieser Bereich und ist nach außen unauffällig.

Die Häuser mit 1 bis 2 Geschossen und einen Garten.

Die Straßen sind rasterförmig angelegt. Im Osten wird der Bereich durch die Eisenbahn begrenzt, im Norden blockiert ein Einkaufszentrum und im Süden FUJI - Film eine weiter Bebauung.

Im Westen gibt die Hauptstraßen dem Gebiet einhalt.

Obwohl die einzelnen Häuser sehr unterschiedlich sind besticht der Bereich durch eine einheitliche Charakteristik.



Luftbild des Bereichs



Impression innerhalb von B05



Impression innerhalb von B05



Impression innerhalb von B05

B 06 - RAČA

Zwischen der Hauptstraße und der Alstrova, welche einen sehr dörflichen Charakter hat, findet man große Wohnsiedlungen.

Der Bereich ist homogen mit Hochhäusern bebaut. Während Wohnblöcke in Zentrumsnähe sehr viel Grünbereiche zwischen den einzelnen Bauvolumen aufweisen, sind hier große Flächen innerhalb des Bereichs asphaltiert. Die Fassaden der Häuser sind sehr bunt gestaltet und stechen einem schon von weitem ins Auge. Innerhalb des Gebiets wirken die Wohnhäuser als Solitäre und stehen für sich, nach außen wirken sie jedoch geschlossen.

Dieser Bereich grenzt sich klar nach allen Seiten von seiner Umgebung ab. Da innerhalb des Bereichs sparsam mit Gestaltungselementen (zB Begrünung) umgegangen wurde, fällt einem die Orientierung hier sehr schwer.



Luftbild des Bereichs



Impression innerhalb von B06



Impression innerhalb von B06

B 07 - DORF



Luftbild des Bereichs

Parallel zu Hauptstraße, an der Alstrova ist noch ein ursprünglicher Straßenzug mit dörflichem Charakter erhalten.

Die Bebauung ist unterschiedlich alt, hält sich aber größtenteils an traditionelle Bauformen. Es herrscht, bis auf wenige Ausnahmen, eine relativ einheitliche Bauhöhe.

An der Ecke zur Stupavská dominiert eine Kirche traditionell das Stadtbild. Der Kirchturm schließt nicht nur die Sicht nach hinten ab (die Straße macht hier zusätzlich einen Knick), er überragt auch alle umliegenden Gebäude.

Diese ursprüngliche Bebauung konzentriert sich nur auf die Alstrova. Im Osten ist dieser Bereich durch die Wohnhochhäuser abgegrenzt, im Westen grenzen die Weingärten an ihn an.

Der Bereich hat einen sehr homogenen Charakter und wirkt geschlossen.

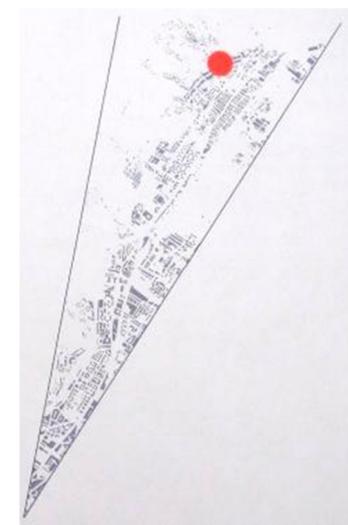
Dörfliche Ensemble im Ortsbild unterstützen die Orientierung innerhalb des Bereichs.



Impression innerhalb von B07



Impression innerhalb von B07



Lage der dörflichen Bebauung innerhalb des Untersuchungsgebiets

B 08 – VILLEN

Die Weingärten oberhalb der dörflichen Struktur waren ursprünglich nicht bebaut. Nur hin und wieder findet man ältere Häuser, welche mit der landwirtschaftlichen Nutzung verbunden waren. Mittlerweile haben begüterte Stadtbewohner die schöne Aussicht in den Weingärten entdeckt und Häuser gebaut.

Mehrheitlich entlang der Popolná und Zvončková, aber auch verstreut im restlichen Hinterland findet man hochwertige Neubauten. Die Grundgrenzen der einzelnen Besitzungen sind mit Zäunen oder Mauern abgegrenzt. An den Hauseinfahrten sind Videokameras zur Überwachung montiert. Die einzelnen Häuser sind sehr unterschiedlich gestaltet. Meistens haben die Gebäude 2 Geschosse.

Dieser Bereich ist sehr heterogen, ob seiner unterschiedlichen Bebauung.

Die Straßenführung ist sehr; die breite der Straßen sehr eng, da es sich hier oft um ehemalige Feldwege handelt. Seine Übergänge zur umliegenden Landschaft sind fließend. Zur dörflichen Bebauung grenzt er sich allerdings bei der Rudnicka ab. Brache Flächen dienen als Platzhalter zum Dorf.



Impression innerhalb von B08



Impression innerhalb von B08



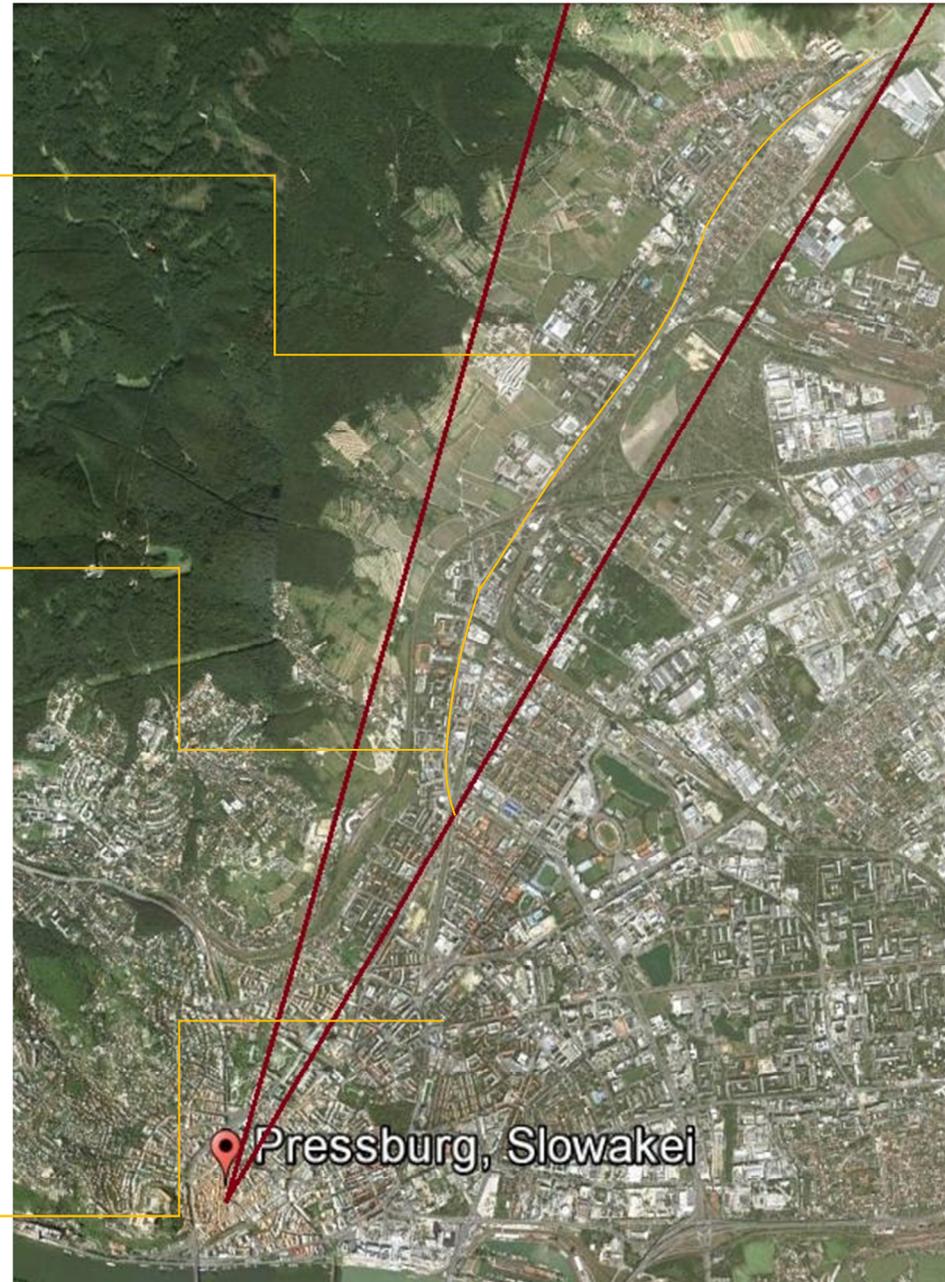
Luftbild des Bereichs



Impression innerhalb von B08



Impression innerhalb von B08



Markante Punkte in Bratislava

Analyse:

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich vom Stadtzentrum in Richtung Nordosten bis zum Stadtrand hin. Topographisch betrachtet befindet sich der untersuchte Sektor Großteils in der Donauniederung. Im Westen sind die Ausläufer des Thebener Hügels.

Das Gebiet wird im Osten von der restlichen Stadt durch eine Eisenbahnlinie abgegrenzt. Diese kreuzt das Gebiet auch einmal und teilt es in 2 Hälften.

Die Bebauung verläuft hauptsächlich entlang der Hauptstraße. Früher wurde ausschließlich in der Donauniederung gebaut. Nach und nach werden auch umliegende Weinberge bebaut und erschlossen.

Im Stadtzentrum findet man ausschließlich historische Gebäude. Außerhalb des „Rings“ gibt es hauptsächlich Wohnblöcke und vereinzelt Einfamilienhäuser.

Die Bebauungshöhe nimmt zum Stadtrand hin zu.

Dem Straßennetz fehlt abseits der Hauptstraße eine klare Strukturierung. Gerade in Richtung des Thebener Kogels gibt es viele unorganisierte Feldwege, welche als künftige Straßen schon vorab im Stadtplan eingezeichnet sind. Diese Tatsache macht eine Beurteilung zwischen Zusammenhängen von Topographie und Straßennetz unmöglich.

Das Untersuchungsgebiet weist 8 Bereiche auf, die sich wegen ihrer Eigenschaften, z.B.: Homogenität, vom restlichen Sektor abheben. Diese sind: „Altstadt“, „Gürtel“, „Wohnbau alt“, „Frankobska“, „Einfamilienhausbebauung“, „Raca“, „Dorf“ und „Villen“.

Die Altstadt weist eine kompakte historische Bebauung auf.

Daran schließt eine Art Gürtel mit klassischer Blockrandbebauung an, wobei die Gebäudehöhen differieren. Der Bereich ist sehr heterogen.

Der Bereich „Wohnbau alt“ ist eine ältere Wohnanlage, die ein homogenes Erscheinungsbild hat. Die Anordnung der einzelnen Baukörper ist organisiert; die Fassadengestaltung einheitlich.

Der Bereich „Frankobska“ ist eine Wohnanlage, die erst vor kurzem innerhalb der Weinberge errichtet wurde. Noch ist sie von der restlichen Bebauung isoliert. Ein einheitliches Gestaltungskonzept wirkt identitätsstiftend.

Der Bereich „Einfamilienhausbebauung“ liegt östlich der Hauptstraße. Die Gebäude sind ein – bis zweigeschoßig und sind in ihrer jeweiligen Ausformung sehr unterschiedlich. Die Erschließung erfolgt über ein rasterähnliches Straßenkonzept.



Lage des Untersuchungsgebietes
innerhalb der Stadt

„Raca“ ist eine neue Wohnanlage unterhalb der alten dörflichen Bebauung. Der Bereich ist homogen mit Wohnhochhäusern bebaut und hebt sich aufgrund der Geschoßanzahl der Häuser von dem umliegenden Untersuchungsgebiet ab.

Oberhalb von Raca ist noch ein Straßenzug mit einer traditionellen dörflichen Bebauung erhalten. Die Gebäude sind straßenseitig sehr schmal, dafür aber „nach hinten“ langgezogen. Die Häuser sind ein bis maximal zweigeschoßig.

Der Bereich Villen liegt in den Weinbergen oberhalb der dörflichen Baustruktur. Hauptsächlich findet man hier Neubauten, welche sich von der Umgebung mit Zäunen oder Mauern abgrenzen. Hin und wieder sind Reste der alten ländlichen Bebauung vorhanden. Es dominieren aber neuangelegte überdimensionierte Einfamilienhäuser.

Die Orientierung innerhalb des Untersuchungsgebiets fällt abseits der Hauptstraße sehr schwer, da es noch kein übergeordnetes städtebauliches Konzept zu geben scheint.

Im Rahmen der Recherche fiel auf, dass der Infrastrukturausbau mit dem Hochbau nicht Schritt hält. In den Karten sind zwar zahlreiche Wege eingezeichnet, es handelt sich jedoch häufig um Feldwege zu den Weingärten. Hauptstraßen weisen große Mängel im Straßenbelag auf. Zeitgleich werden am Stadtrand Villen bzw. neue Wohnanlagen aus dem Boden gestampft und die rurale Bebauung damit erdrückt.

Bratislava hat aber innerhalb des untersuchten Sektors großes Entwicklungspotential, da einerseits ein großer Baubedarf herrscht und als Twin City von Wien von dessen Nähe profitiert.

Entschließt sich Bratislava dazu, auch im Norden ein Entwicklungskonzept zu verfolgen, und vor allem der Anlage der Infrastruktur Vorrang einzuräumen, könnten gut eingegliederte Bebauungen den Bewohnern der Stadt Wohnraum bieten und Identität stiften.

Man hatte den Eindruck, dass vor allem neuere Bauten ohne erkennbaren Zusammenhang zu einander arrangiert wurden.

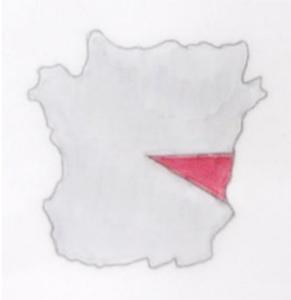
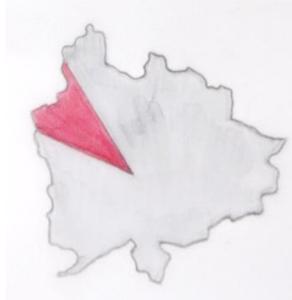
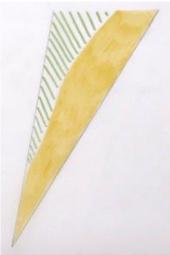
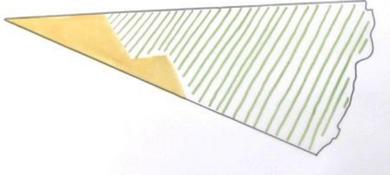
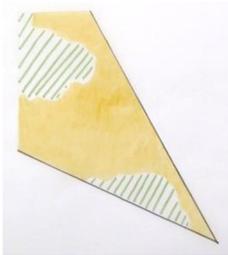
Durch ein übergeordnetes städtebauliches Konzept kann der Baubedarf der Stadt gedeckt und Raum für neue, das Stadtbild prägende, Ensembles und Schwerpunkte innerhalb des Sektors geschaffen werden.

VERGLEICH

	BRATISLAVA	GRAZ	LJUBLJANA
Wappen			
Staat	Slowakei	Österreich	Slowenien
Bundesland	Bratislava	Steiermark	Gorenjska
Fläche	367,661 km ²	127,56 km ²	275 km ²
Einwohner	413.192	265.778	278.638
Bezirke	5 Bezirke mit 17 Stadtteilen	17 Bezirke	17 Bezirke

<p>Topographie</p>	 <p>168</p>	 <p>168</p>	 <p>168</p>
<p>Dominierende topographische Elemente</p>	<p>Hauptsächlich Beckenlage</p>	<p>Beckenlage, begrenzt durch umliegendes Hügelland</p>	<p>Zwischen zwei Becken und wird östlich und westlich durch Bergland begrenzt</p>
<p>Alle Städte haben einen zentrumsnahen Burg- bzw. Schloßberg</p>			
<p>Bebauungskonzentration in Bezug auf das gesamte Stadtgebiet (Betrachtung nach Tomas Valenas „Stadt und Topographie“)</p>	<p>Früher in der Donauniederung nördlich der Donau; Heute auch südlich der Donau und auf der Hügelkette</p>	<p>Früher hauptsächlich in der Ebene; Einfamilienhäuser auch im umliegenden Bergland</p>	<p>Hauptsächlich in der Ebene</p>

168 Die Darstellungen wurden, zur besseren Veranschaulichung, auf die maximale Tabellengröße optimiert und sind daher in ihrer Größe nicht maßstäblich.

Untersuchungsgebiete			
Lage der Untersuchungsgebiete innerhalb der Städte	 169	 169	 169
Ausrichtung des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt	Nord – Ost	Osten	Nord - West
Topographische Analyse	 170	 170	 170
	Hauptsächlich Donauniederung	Im Stadtzentrum eher flach, aber	Vorwiegend Beckenlage

169 Die Darstellungen wurden, zur besseren Veranschaulichung, auf die maximale Tabellengröße optimiert und sind daher in ihrer Größe nicht maßstäblich.

170 Die Darstellungen wurden, zur besseren Veranschaulichung, auf die maximale Tabellengröße optimiert und sind daher in ihrer Größe nicht maßstäblich.

	Im westlichen Rand des Untersuchungsgebiets sind Teile des Thebener Kogels	nicht vollkommen eben Gegen Stadtrand nimmt das Hügelland zu	Einzelne Bergausläufer ragen in das Gebiet hinein.
Barrieren innerhalb des Untersuchungsgebiets	Eine Eisenbahnlinie (grenzt das Gebiet gegen Osten hin ab und kreuzt einmal das Gebiet)	- (nicht innerhalb des untersuchten Sektors)	Eine Eisenbahnlinie und Schnellstraße grenzen das Stadtzentrum von seiner Umgebung ab
Bebauung			
Schwarzplan	 171	 171	 171
Bebauungsverteilung	Die Bebauung verläuft hauptsächlich entlang der Hauptstraße. Wohnblöcke sind die Regel.	Die Bebauung ist homogen über den gesamten Untersuchungsbereich verteilt.	Die Bebauung orientiert sich an der Ebene. Hügel oder Anhöhen werden nicht bebaut.
Zusammenhang zwischen Topographie und Bebauungsver-	Früher ja Löst sich immer mehr auf Umliegende Weinberge werden nach	Nein Nur die Art der Gebäude und ihre dichte nimmt auf die Topographie	Ja Das Hügelland ist von der Bebauung aber auch von der

171 Die Darstellungen wurden, zur besseren Veranschaulichung, auf die maximale Tabellengröße optimiert und sind daher in ihrer Größe nicht maßstäblich.

teilung (Betrachtung nach Tomas Valenas „Topographie und Stadt“)	und bebaut und erschlossen	Rücksicht	Infrastruktur ausgenommen.
Gebäudetypen	Im Stadtzentrum historische Gebäude Außerhalb der Altstadt hauptsächlich Wohnhochhäuser Vereinzelt Einfamilienhäuser	Im Stadtzentrum historische Gebäude Zinshäuser im Gründerzeitviertel und Villen am Ruckerlberg sonst vorwiegend Einfamilienhäuser hin und wieder Wohnanlagen	Im Stadtzentrum historische Gebäude Außerhalb des Stadtzentrums Wohnblöcke und Reihenhäuser in verdichteter Anordnung Vereinzelt Einfamilienhäuser
Die Bebauungshöhe nimmt im Schnitt zum Stadttrand hin...	zu	ab	Differiert bis zum Stadtrand hin
Lage der höchsten Gebäude innerhalb der Stadt	 172	 172	 172

172 Die Darstellungen wurden, zur besseren Veranschaulichung, auf die maximale Tabellengröße optimiert und sind daher in ihrer Größe nicht maßstäblich.

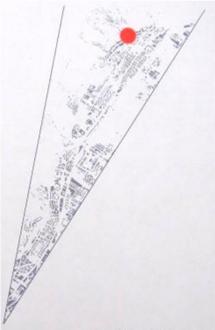
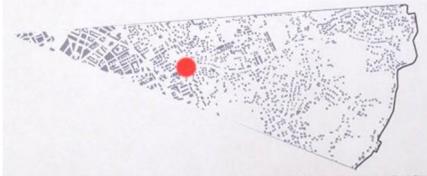
Straßennetz			
Straßennetz generell			
Strukturierung des Straßennetzes generell	Keine klare Strukturierung des Straßennetzes abseits der Hauptstraße im Hügelland unorganisierte Feldwege; Teilweise sind Feldwege im Stadtplan schon als künftige Straßen eingetragen	Im Gründerzeitviertel sehr strukturiert, gegen Stadtrand hin: gewachsene Strukturen – keine klare Strukturierung	Gezielte organisierte Straßenplanung (Josef Plecnik!) Nur vereinzelt willkürlich gewachsene Wege
Hauptstraßen der einzelnen Untersuchungs- gebiete	Racianska	Glacisstraße, Plüddemangasse, Waltendorfer Hauptstraße	Gospovetska Cesta. Tivolska Cesta, Celovska Cesta
Topographie und Straßennetz (Betrachtung nach Tomas Valenas	Eine Beurteilung ist schwer möglich Viele Straßen im hügeligen Gelände, die auf der Karte eingezeichnet sind,	Auch im hügeligen Stadtrand gibt es viele Straßen, vor allem Stichstraßen	Die Gebirgsausläufer werden nicht erschlossen Die Infrastruktur konzentriert

173 Die Darstellungen wurden, zur besseren Veranschaulichung, auf die maximale Tabellengröße optimiert und sind daher in ihrer Größe nicht maßstäblich.

„Topographie und Stadt“)	existieren noch nicht oder sind nur Schotterwege Die Weinberge werden aber zunehmend erschlossen		sich auf die Beckenlage
Bereiche der Untersuchungsgebiete			
Untersuchungsgebiete	 174	 174	 174
Anzahl der Untersuchungsgebiete	8 Bereiche	8 Bereiche	10 Bereiche
Altstadt	Kompakte historische Altstadt Die Gebäudehöhen differieren Grenzt sich klar durch eine Ringstraße von der restlichen Bebauung ab	Kompakte und dichte Bebauung historischen Ursprungs Die Gebäude sind mehrstöckig Hauptsächlich Geschäfts- und Bürogebäude Abgrenzung durch den Stadtpark	Kompakte und dichte Bebauung mittelalterlichen Ursprungs Die Gebäude sind mehrstöckig Hauptsächlich Geschäfts- und Bürogebäude

174 Die Darstellungen wurden, zur besseren Veranschaulichung, auf die maximale Tabellengröße optimiert und sind daher in ihrer Größe nicht maßstäblich.

Gürtel	Urbane Bebauung, keine einheitliche Gestaltung	Gründerzeitliche Bebauung – organisiert, gestaltet	Geschäftsviertel, alte geplante Struktur – neu trifft alt
Villen	In Entstehung Neubauten Am Stadtrand	Gründerzeitlichen Ursprungs Alt- und Neubauten Mittig im Untersuchungssektor situiert	- Vereinzelte Villen in Bereich B02 Generell: nicht innerhalb des untersuchten Sektors
Wohnblöcke	Großteil der Bebauungsform (mit Ausnahme der Altstadt) Beispiele aus verschiedenen vergangenen Jahrzehnten	Eisteichsiedlung, Waltendorf neu Sonst im Untersuchungsgebiet nicht dominant	Sehr verbreitet,
generationentaugliche Wohnkonzepte	Frankovská	Eisteichsiedlung	Koseze 2
Alte dörfliche Struktur	Am Stadtrand noch ganzheitlich erhalten	Nicht mehr original erhalten Waltendorf: Der Straßenzug und einzelne Gebäude (Kapelle) erinnern an den dörflichen Charakter Bauten jüngeren Datums verändern den Charakter des Ortsbildes (nur gemischt: Waltendorf)	Am Stadtrand: Podutik und Šentvid Klare Dorfstrukturen noch erhalten, inklusive Kirche und Gemeinschaftsräumen

Lage der dörflichen Strukturen innerhalb des Untersuchungsgebiets	 <p style="text-align: right;">175</p>	 <p style="text-align: right;">175</p>	 <p style="text-align: right;">175</p>
Beurteilung des Stadtbildes nach Kriterien von Elisabeth Lichtenberger	Ehemalige postsozialistische Struktur, welche durch den neu gewonnenen Liberalismus negative Tendenzen erfährt. Die Stadt hat aber noch Entwicklungspotential Fehler in der Planung auszumerzen	Das ehemalige soziale Wohlfahrtssystem ist nur teilweise mehr erkennbar. Vor allem gegen den Stadtrand hin fehlt jede übergeordnete Planung – ein Zeichen für Anklänge der amerikanischen kapitalistischen Stadtplanung.	Die postsozialistische Struktur hat ihren Planungscharakter bewahrt und setzt eine lange Gestaltungstradition (Josef Plecnik) fort.
Beurteilung nach Kriterien von Kevin Lynch:			
Orientierung innerhalb des Untersuchungssektoren	<p>Innerhalb der Altstadt fällt es einem sich leicht zu orientieren, da ausreichend markante und einprägsame Gebäude vorhanden sind.</p> <p>Obwohl es einige markante Wohn – Hochhäuser gibt, fällt hier die Orientierung abseits der Hauptstraße schwer. Es fehlen Hierarchien innerhalb der einzelnen Bereiche. Eine unterstützende Beschilderung fehlt.</p>	<p>Die Orientierung innerhalb der Altstadt und dem Gründerzeitviertel fällt leicht, da diese Gebiet schon immer wieder optische Anhaltspunkte zur Orientierung bieten. Zusätzlich gibt es Hierarchien innerhalb der Bebauung (Herz – Jesu Kirche, Technische Universität) und Wegführung (Glacisstraße), welche eine Orientierung erleichtern.</p> <p>Je weiter man sich dem Stadtrand nähert, desto schwieriger wird es sich</p>	<p>Innerhalb der Altstadt fällt es einem sich leicht zu orientieren, da ausreichend markante und einprägsame Gebäude vorhanden sind.</p> <p>Auch zum Stadtrand hin fällt einem die Orientierung leicht. Es gibt optisch einprägsame Gebäudeensembles sowie ein klar organisiertes Wegenetz. Die Orientierung wird zusätzlich durch eine gute Beschilderung</p>

175 Die Darstellungen wurden, zur besseren Veranschaulichung, auf die maximale Tabellengröße optimiert und sind daher in ihrer Größe nicht maßstäblich.

		innerhalb dieses Gebiets zu orientieren, da optische Schwerpunkte (markante Gebäude oder Ensembles) fehlen. Das ungeordnetes Wegenetz trägt ebenfalls nicht zur Orientierung bei.	erleichtert.
Barrieren	Das Gebiet wird von der Eisenbahnlinie einmal durchquert und gegen Osten vom angrenzenden Stadtgebiet abgeschnitten. Obwohl die Eisenbahnlinie optisch nicht ins Auge fällt, ist es nur schwer möglich die Seite der Gleise zu wechseln.	- Künstliche oder natürliche Barrieren sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.	Das Gebiet wird zwischen dem Stadtzentrum und der weiteren Bebauung von einer Eisenbahnlinie und einer Schnellstraße geteilt. Der Eindruck des Trennens wird optisch durch den angrenzenden Tivoli Park verstärkt. Zum Stadtrand hin wird das Gebiet noch von weiteren Schnellstraßen durchzogen, die aber, da sie tiefergelegt sind weder optisch auffallen noch als Barriere wirken.

CONCLUSIO

Alle drei untersuchten Städte Bratislava, Graz und Ljubljana weisen ähnliche topographische Gegebenheit für die Stadtgründung auf: Jede Stadt zeichnet sich durch einen zentralen Burgberg sowie ihre Lage am Fluß aus. Diese beiden Kriterien sind vielfach ausschlaggebend für die Wahl der Lage einer Stadtgründung, vor allem in Europa, gewesen.

Zusätzlich sind alle drei Städte in eine Beckenlage eingebettet, an welche Hügelland anschließt. Die ursprüngliche Bebauung konzentrierte sich neben dem Schloßberg auf die Ebene, die durch die Nähe zum Fluß begünstigt war.

Das Wachstum von Städten erfolgte meist in konzentrischen Ringen. „Neue“ Quartiere wurden der Stadt vorgelagert und später dann der Stadt einverleibt. Diese Entwicklung lässt sich auch bei der Betrachtung der drei Städte bis zur Vormoderne feststellen. Spätere Erweiterungsetappen der Vergleichsstädte sind nicht mehr klar auf die angrenzenden Bereiche fokussiert.

In jeder Stadt wurde ein charakteristisches Untersuchungsgebiet gewählt. Dieses erstreckt sich in Form eines Sektors von der Stadtmitte an den Stadtrand. Es wurden jeweils Gebiete gewählt, in welchen – neben der Altstadt – vorwiegend Wohnbebauung und Büronutzung dominiert.

Alle „Sektoren“ haben ähnliche topographische Gegebenheiten: Sie weisen sowohl ebenes Gelände sowie Hügelland auf.

In Ljubljana und Bratislava gibt es innerhalb der untersuchten Gebiete „künstliche Barrieren“: Beide Gebiete werden von einer Eisenbahnlinie gequert. In Ljubljana verläuft entlang dieser zusätzlich eine Schnellstraße. Aufgrund von Niveau - freien Verkehrsführungen bilden in Ljubljana weitere Autobahnstränge keine weiteren Barrieren.

Graz hat im untersuchten Sektor keine derartigen Barrieren.

Die Schwarzpläne der untersuchten Städte machen die Konzentration der Bebauung der einzelnen Sektoren ersichtlich. Dabei erkennt man eine sehr homogene Verteilung der Bebauung über das gesamte Untersuchungsgebiet in Graz. In Bratislava hingegen konzentriert sich die Bebauung entlang der Haupteinfahrstraße in der Ebene. Die jüngste Entwicklung tendiert zur Bebauung im Hügelland. Die Bebauung in Ljubljana ist über die gesamte Ebene verteilt. Das Hügelland wird von der Bebauung konsequent ausgeschlossen.

Außerhalb des Stadtzentrums findet man in Bratislava und Ljubljana vermehrt Wohnblöcke. In Ljubljana gibt es zusätzlich Reihenhausanlagen. Alle drei Städte weisen zudem den Typus des Einfamilienhauses auf, der in Graz dominiert. Trotz der Eisenbahnsiedlung, des Berlinerrings und weiteren vereinzelter Wohnanlagen hat Graz vergleichsweise die geringste Anzahl an Hochhäusern.

Aufgrund der hohen Anzahl an Einfamilienhäusern ist der Anteil an „privatem Raum“ hier sehr hoch. In den beiden anderen Städten überwiegt der Anteil an öffentlichem und halböffentlichem Raum. Dieser markante Unterschied beeinflusst einerseits das Stadtbild aber vor allem auch seine Gestaltungsmöglichkeiten.

Die Pläne zeigen sehr unterschiedliche Ausformungen der Straßennetze.

Das Verkehrsnetz in Graz ist im inneren Drittel des Untersuchungssektors klar strukturiert. Stadtauswärts geht diese Struktur verloren. Viele Stichwege sind hier vorhanden. In jüngster Vergangenheit wurden keine großzügigen Projekte zur Erneuerung und Erweiterung des Straßennetzes umgesetzt.

In Ljubljana konzentriert sich das Straßennetz, bis auf wenige Ausnahmen, auf die Ebene und ist hierarchisch strukturiert. Vielfach straßenbegleitendes Grün entlang der Hauptstraßen erleichtert die Orientierung.

Das Straßennetz im Stadtplan von Bratislava kann nicht zu aussagekräftigen Standpunkten herangezogen werden, da selbst im Stadtplan noch nicht ausgebaute landwirtschaftlich genutzte Wege bereits als Erschließungsstraße dargestellt sind. Ein Augenschein im Rahmen der Diplomarbeit ergab, dass eine Orientierung abseits der Hauptstraßen sehr schwer fiel.

In den einzelnen Sektoren kristallisierten sich in Bratislava und Graz jeweils 8 Bereiche, in Ljubljana 10 heraus. Diese Bereiche grenzen sich durch ihre besonderen Eigenschaften (zB: Heterogenität/ Homogenität, etc.) gegenüber der restlichen Bebauung im Untersuchungsgebiet ab.

Der erste markante Bereich in allen drei Städten ist jener der Altstadt. Charakteristisch ist für diesen Bereiche in allen drei Städten eine dichte Bebauung mit Ensemblecharakter. Während in den übrigen Bereichen der Sektoren in der Regel die Wohnnutzung dominiert, weist der Altstadt kern in allen Städten multifunktionale Nutzungen auf, wie touristische Attraktionen, sowie Handels- und Dienstleistungseinrichtungen und vereinzelt Wohnungen.

Die historische Stadtentwicklung ist in allen drei Städten erkennbar. Die Altstadt grenzt sich in Graz (durch den Stadtpark) und in Bratislava (durch die Ringstraße) klar von der umliegenden Bebauung ab. In Ljubljana ist ihre Abgrenzung aber nicht so deutlich baulich erkennbar wie in den beiden anderen Städten.

Die Gründerzeit hat in allen Städten Einfluss genommen. In Graz ist ein neuer Stadtteil entstanden. Zudem wurde hier regulierend in den Baubestand der Altstadt (Anm. Herrngasse) eingegriffen.

Auch in Ljubljana und Bratislava wurden innerstädtisch neue Akzente, mit Bauten im Jugendstil, gesetzt.

Die Moderne verlief sowohl in Graz wie auch in Ljubljana innerhalb der Untersuchungsgebiete nicht so erkennbar wie in Bratislava.

Betrachtet man die Untersuchungssektoren in Bezug auf öffentliche Grünanlagen, so gibt es bereits öffentliche Naherholungsgebiete in Graz und Ljubljana. In Graz dienen der Stadtpark und das Lustbühel als Erholungsbereiche. In

Ljubljana sind es der Tivolipark und der neu angelegte Grünraum rund um den Koseški bajer, nahe dem Bereich Koseze.

In Bratislava gibt es innerhalb des untersuchten Gebietes sehr viel Grünflächen, allerdings keine großflächig angelegten Naherholungsgebiete.

In allen drei Städten sind Häuser des Gebäudetyps »Villa« vorhanden. In den beiden Städten Graz und Ljubljana wurden im Rahmen der Recherche zur Diplomarbeit Villen verschiedenen Baualters vorgefunden. In beiden Städten konzentrieren sich die Villen geografisch in Anschluss an die Altstadt. Auch in Bratislava gibt es Villen. Sie sind aber eher stadtauswärts situiert. Zudem sind sie durchwegs in der jüngsten Vergangenheit errichtet worden. In Bratislava wird die Villenbebauung immer wieder von älteren dörflichen Gebäuden unterbrochen. Die Erschließung dieses Bereichs hält nicht mit der Bautätigkeit Schritt. Im Gegensatz zu Graz und Ljubljana sind die Straßen innerhalb der Villenbebauung verwinkelt und oft nur ausgebaute Feldwege.

Den Gebäudetyp »Geschoßwohnbau« findet man in allen untersuchten Sektoren der drei Städten vor. Dieser Gebäudetyp ist vor allem in den Städten Bratislava und Ljubljana sehr verbreitet. In Graz ist dieser Gebäudetyp nicht so present wie in den anderen beiden Städten.

Historisch gewachsene dörfliche Strukturen sind vor allem noch in Bratislava sowie in Ljubljana erhalten. In Bratislava ist innerhalb des Untersuchungsgebiets ein gesamter Straßenzug mit ursprünglicher Bebauung erhalten. An ihn grenzen abrupt neu errichtete Hochhäuser an.

In Ljubljana gibt es innerhalb des untersuchten Sektors zwei erhaltene dörfliche Ensembles. Beide koppeln sich von der umliegenden Bebauung klar ab. Noch heute gibt es dort klassische Einrichtungen eines Dorfes, wie zum Beispiel eine Kirche oder ein Gebäude für gemeinschaftliche Treffen und einen Dorfplatz.

Auch in Graz sind Reste einer dörflichen Struktur innerhalb des Untersuchungsgebiets erhalten. Der Ensemblecharakter von gewundener Wegzweigung, Kapelle und Dorfwirt löst sich aber durch neue Bautätigkeiten zunehmend auf.

Den dörflichen Strukturen und dem rurealem Ortsbild scheinen in Graz daher am wenigsten Bedeutung beigemessen zu werden, während in den anderen beiden Städten diese noch erhalten werden.

Betrachtet man die untersuchten Sektoren der drei Städte aus dem Blickwinkel von Elisabeth Lichtenberger, so spiegeln die Städte Bratislava und Ljubljana Einflüsse der postsozialistischen Politik wieder.

In Ljubljana findet man großformatig angelegte Wohnanlagen. Die Organisation der Stadt geht auf die Konzepte von Jože Plečnik zurück.

Bratislava hat in jüngster Vergangenheit Tendenzen des Liberalismus erfahren, die sich auch in der Anlage und Ausformung einzelner Bauvorhaben durch deren Wildwuchs niederschlagen.

In Graz sind innerhalb des Gebiets die Spuren des ehemaligen sozialen Wohlfahrtssystems nur mehr teilweise erkennbar. Die Koordination der Bautätigkeiten wurde vor allem am Stadtrand in der Vergangenheit nur mangelhaft betrieben. Der große Flächenverbrauch gekoppelt mit der dominierenden Einfamilienhausbebauung erinnern an amerikanische Wirtschafts- und Planungsstrukturen.

Kevin Lynch untersuchte in seinem Buch „Das Bild der Stadt“ drei Städte nach soziologischen Kriterien und versuchte daraus Schlüsse für die Stadtgestaltung und das Stadtbild zu ziehen. Nimmt man die von Lynch gewonnenen Aspekte zur Betrachtung der drei Städte, so lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

In Bratislava fällt die Orientierung innerhalb des untersuchten Gebietes im Bereich der Altstadt sehr leicht. Hier gibt es viele markante Gebäude oder Ensembles die Anhaltspunkte bieten. Stadtauswärts gibt es einige markante Hochhäuser; dennoch fällt es einem schwer sich abseits der Hauptstraßen zu orientieren. Hier fehlt es an einprägsamen Merkpunkten und einer ausreichenden Beschilderung.

Auch in Graz fällt die Orientierung innerhalb des untersuchten Gebiets innerhalb der Altstadt und dem Gründerzeitviertel leicht. Die Bereiche bieten genügend markante Objekte und einprägsame Ensembles. Zusätzlich weisen die Bereiche eine Beständigkeit auf, die die Orientierung zusätzlich fördern. Stadtauswärts fällt die Orientierung auch in Graz sehr schwer, da es wenige Merkmale und Ensembles gibt. Zusätzlich fehlt eine hierarchische Gliederung des Straßennetzes östlich der Plüddemanngasse.

Im Gegensatz zu diesen beiden Städten fällt die Orientierung innerhalb des untersuchten Sektors in Ljubljana auch am Stadtrand sehr leicht. Hier wurden auch am Stadtrand immer wieder Merkmale als Orientierungshilfe geschaffen. Wie schon erwähnt, hielt man sich in dieser Stadt strikt an ein Planungskonzept von Jože Plečnik und führt dieses anscheinend fort. Eine gezielte Strukturierung der Stadt ist orientierungsfördernd.

Zusammenfassend möchte ich festhalten:

Graz weist, wie alle Vergleichsstädte einen kompakten Altstadt kern auf, an den, jenseits des Stadtparks ein gut strukturiertes Gründerzeitviertel anschließt. Es konnten im Rahmen der Analyse kaum weitere strukturierte Planungsbereiche innerhalb des Sektors erkannt werden. Es scheint als ob die Stadtplanung in den letzten 100 Jahren, mit Ausnahme der Eisteichsiedlung, ihr Potential anderweitig investiert habe. Zumindest fielen nur wenige gezielte Planungsintentionen, welche stadtbildprägend oder bereichsschaffend waren, in der jüngeren Zeit innerhalb des Untersuchungssektors auf. Neue bauliche Anlagen sind nur schwer in die Bebauung am Stadtrand integrierbar. Die Schaffung neuer Schwerpunkte oder Stadtbildensembles innerhalb des Untersuchungsgebiets wird durch das Fehlen eines städtebaulichen Konzeptes enorm erschwert.

Ljubljana knüpft mit seiner Stadtgestaltung an die Tradition Josef Plečniks an. Es besteht der Eindruck, dass hier konsequent nach einem städtebaulichen Planungskonzept vorgegangen wurde und auch ländliche Randgebiete für

zukünftige Entwicklungen in das Stadtgebiet integriert wurden. Die Orientierung fällt aufgrund der städtebaulichen Organisation sehr leicht. Neue Bauvorhaben können gut in das Stadtbild integriert werden und als neue Orientierungspunkte innerhalb des Untersuchungsgebiets dienen. Die Bildung neuer städtebaulicher Ensembles wird dadurch gefördert.

Bratislava hat anscheinend am meisten Aufholbedarf, aber auch großes Potential. Schafft es die Stadt, nicht nur im Süden, sondern auch im Norden der Stadt ein Entwicklungskonzept zu verfolgen und dieses auch mit Reglementierungen einzuhalten, dann kann die Stadt einen Rahmen auch für künftige Generationen entwickeln. Ein Augenmerk ist hier vor allem auf das Verkehrsnetz zu legen, da es jede weitere städtebauliche und gestalterische Intention und in weiterer Folge auch das Stadtbild maßgeblich beeinflusst.

Abseits der Hauptstraße fällt die Orientierung aufgrund des noch nicht vorhandenen Planungskonzeptes noch schwer.

Es muss aber angemerkt werden, dass ein Großteil der neuen Bauvorhaben in den Weinbergen keinem städtebaulichen Konzept unterworfen ist und daher untereinander unkoordiniert wirken. Da diese Entwicklung aber noch relativ jung ist, kann ein gutes städtebauliches Planungskonzept noch umgesetzt werden. Ein übergeordnetes Gestaltungskonzept würde nicht nur die Orientierung innerhalb des Untersuchungssektors erleichtern, sondern auch Raum für neu Stadtbildprägende Ensembles und bauliche Schwerpunkte innerhalb des Gebiets schaffen.

Die Entwicklung dieser Arbeit:

Als ich im Oktober 2011 zu Herrn Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Doytchinov kam, wollte ich ursprünglich über die Silhouette der Stadt schreiben. In einem Gespräch wurde das Augenmerk auf das Stadtbild gelegt.

Die Idee in der Arbeit Fallstudien zu beleuchten war von Anfang an präsent. Es galt Städte mit vergleichbaren Größen zu finden. Bald kristallisierten sich die Städte Bratislava, Graz und Ljubljana heraus. Sie schienen durch ihre gleichen Gründungskriterien sowie durch ihre gemeinsame Geschichte gut geeignet zu sein.

In einem nächsten Schritt setzte ich mich mit der Literaturrecherche auseinander. Ich legte meinen Schwerpunkt auf Werke von Sitte, Lynch, Trieb, Lichtenberger und Valena. Diese 5 Autoren beleuchten die Stadt und ihre optische Gestalt nach unterschiedlichen Kriterien.

Während sich Camillo Sitte an künstlerischen Aspekten orientiert, versucht Kevin Lynch das Stadtbild nach soziologischen und psychologischen Kriterien aufzuarbeiten. Auf letzteren baut schließlich Michael Trieb auf, der versucht eine Syntax für die Stadtgestaltung zu entwickeln. Elisabeth Lichtenberger arbeitet das Thema aus politischer Sicht auf. Die Einflussnahme der Topographie auf das Stadtbild wird von Tomas Valena beleuchtet.

Nachdem ich mich theoretisch intensiv mit dem Stadtbild und der Stadtgestaltung auseinander gesetzt habe, wollte ich mir einen Überblick über meine gewählten Städte verschaffen. Als erste Grundlage dienten mir Reiseführer und Stadtpläne. Diese Stadtpläne lieferten mir die Grundlage für meine Schwarzpläne und Straßenpläne.

Bald wurde auch klar, dass eine Analyse der Städte nach „Sektoren“ am effizientesten ist, da ich somit einen repräsentativen Querschnitt durch alle historischen Entwicklungsstufen der einzelnen Städte betrachten konnte. Zudem konnte ich mit der Wahl der einzelnen Sektoren gezielt vergleichbare Gebiete wählen. In jedem Fall erstreckt sich der Sektor von der Stadtmitte zum Stadtrand. Die Wahl der Ausrichtung der Sektoren wurde so getroffen, dass sich die Städte zum einen in das Hügelland entwickeln. In allen untersuchten Gebiete dominiert, mit Ausnahme des Stadtkerns, die Wohnbebauung und Büronutzung.

Eine Zeit lang stand auch zur Debatte, nach dem Vorbild Kevin Lynchs Bewohner der Städte zu befragen. Dieser Gedanke wurde bald verworfen, da um vergleichbare Ergebnisse zu erhalten, in allen Städten ein ähnlich repräsentativer Querschnitt der Befragten hätte gefunden werden müssen. Diese zu finden stellte sich als äußerst schwierig heraus, weshalb diese Idee bald wieder verworfen wurde.

Ich versuchte aber in den einzelnen Sektoren Bereiche nach den Kriterien von Kevin Lynch herauszufiltern und diese zu beschreiben.

Im Anschluss an die Betrachtung der Sektoren der Vergleichsstädte, versuchte ich diese miteinander zu tabellarisch Vergleichen. Dabei verglich ich allgemeine Beurteilungskriterien sowie auf die Aspekte der ausgewählten Autoren einzugehen.

Die daraus gewonnen Erkenntnisse betrachten das Stadtbild und die Stadtgestaltung aus verschiedenen Blickwinkeln, wie zB. Die Einflussnahme der Topographie, der Politik , der Psychologie, uvm .

Durch den direkten Vergleich anhand der Städte Bratislava, Graz und Ljubljana lassen sich die Auswirkungen der einzelnen Betrachtungen gegenüberstellen.

Abschließend möchte ich anmerken, dass mir die Arbeit viel Freude bereitet hat und vor allem gezeigt hat wie Facettenreich das Stadtbild und die Stadtgestaltung sind. Man hätte bestimmt die Liste der Beurteilungskriterien ins Unendliche fortsetzen können.

Der thematische Umgang mit dem Stadtbild und der Stadtgestaltung hat mir gezeigt, dass eine Fächerübergreifende Betrachtung und Herangehensweise sehr gewinnbringend ist.

LITERATURLISTE

Gottweis, Martin: Bratislava. Stadt und Reiseführer, Bratislava 2012

Hotzan, Jürgen: dtv – Atlas Stadt. Von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadt, München ³2004

Lichtenberger, Elisabeth: Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis, Darmstadt ²2011

Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt. Basle – Berlin – Gütersloh ²2010

Kompass Verlag: Satdtführer Graz. Innsbruck 2014

Kuhar, Špela/ Potokar, Robert: Let's see the City! Ljubljana: Architectural Walks and Tours, Ljubljana 2012

Schameitat, Klaus: Slowenien. Zwischen Alpen, Adria und pannonischem Tiefland, Berlin 2012

Schulze, Dieter: Slowenien. Ostfildern ⁵2014

Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Basel ⁴2010

Strunz, Gunnar: Bratislava. Mit Donautiefland, kleinen Karpaten und Záhorie, Berlin ²2011

Trieb, Michael: Stadtgestaltung. Theorie und Praxis, Braunschweig ²1977

Valena, Tomáš: Stadt und Topographie. Berlin 1990

Bratislava, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Bratislava>>, in: <<http://de.wikipedia.org>>, Stand 19.05.2014

Geschichte von Graz, < http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_von_Graz >, in: : < <http://de.wikipedia.org>>, 20.04.2013

Ljubljana, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Ljubljana>>, in: <<http://de.wikipedia.org>>, Stand 19.05.2014

Stadtbild, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbild>>, in: < <http://de.wikipedia.org>>, 20.04.2014

Doytchinov, Grigor: Seminar Raumorganisation und Planen, Graz 2005

BILDNACHWEIS

Celedin, Gertrude: Graz. Graz 2003

Gottweis, Martin: Bratislava. Stadt und Reiseführer, Bratislava 2012

Lacika, Ján: Bratislava. Old Town, Bratislava 2005

Lichtenberger, Elisabeth: Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis, Darmstadt 22011

Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt. Basle – Berlin – Gütersloh 21989

Kompass Verlag: Satdtführer Graz. Innsbruck 2014

Kuhar, Špela/ Potokar, Robert: Let´s see the City! Ljubljana: Architectural Walks and Tours, Ljubljana 2012

Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Basel 42010

Trieb, Michael: Stadtgestaltung. Theorie und Praxis, Braunschweig 21977

Valena, Tomáš: Stadt und Topographie. Berlin 1990

Bratislava, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Bratislava>>, in: <<http://de.wikipedia.org>>, Stand 19.05.2014

Digitales Geländehöhenmodell – Höhenschichtenlinien,
<http://www.bev.gv.at/portal/page?_dad=portal&_pageid=713,1571824&_schema=PORTAL>, in: <<http://www.bev.gv.at>>, 20.5.2013

Google earth, <<http://www.google.com/earth/>>, 20.5.2013

Ljubljana, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Ljubljana>>, in: <<http://de.wikipedia.org>>, Stand 19.05.2014

Mein Bezirk, <<http://www.graz.at/cms/beitrag/10183377/4076127>>, in: <<http://www.graz.at>>, 20.05.2014

Wappen der Stadt Graz, <<http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/ziel/74836981/DE/>>, in: <<http://www.verwaltung.steiermark.at>>, 20.5.2014

