

Mvst 2punkt0

M U R V O R S T A D T

DIE VIELFALT UND DER FLUSS

Judith Grünwald

*Diplomarbeit zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
Studienrichtung Architektur*

TECHNISCHE UNIVERSITÄT GRAZ

Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreut durch
Univ.-Prof. i.R. DI Dr. techn. Architekt Hansjörg TSCHOM

Institut für Wohnbau
Mai 2010

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre hiermit 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.

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 4.Mai 2010

Judith Grünwald

INTRO

‘Die Krankheit unserer heutigen Städte und Siedlungen ist das traurige Resultat unseres Versagens, menschliche Grundbedürfnisse über wirtschaftliche und industrielle Forderungen zu stellen.’

Walter Gropius

Die Ausschreibung des European 10 Wettbewerbes für die Stadt Graz hatte das große innerstädtische Industriegebiet entlang der Mur im Süden von Graz zum Thema.

Eine kritische Einstellung gegenüber dem Anforderungsprofil seitens der Grazer Stadtplanung, führte zu dem Wunsch, sich näher mit dem großen Potential dieses scheinbar vergessenen Gebiets entlang des rechten Murufers auseinander zu setzen.

Die Chancen, die eine solche Brache als Nische bietet, sind vielfältig.

Ziel der Arbeit war es, am Beispiel der größten leer stehenden Kubatur der Stadt Graz ein Szenario zu entwickeln, das die Entstehung eines heterogenen und kommunikativen Umfeldes begünstigt. Der historische Charakter der Murvorstadt als Ort der Vielfältigkeit wird als zeitgenössisches Potential für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt hervorgehoben.

In der Brache wiederum sehe ich ein Symbol für die ungeahnten Chancen, die sich einem erschließen, wenn man den Versuch wagt, vorgefertigte Meinungen und gewohnte Gedankenmuster abzulegen- Ganz im Sinne von Vielfalt und Fluß!

typologie

1.1 TYPOLOGIE DER EUROP. VORSTADT	2	2.1 OPEN CITIES	23
Die Murvorstadt	3	Eine Begriffsbestimmung	23
		Entwicklung einer Idee	24
		Entwurfsanforderungen und Zielvorstellungen	26

bevölkerung

1.2 DAS LEBEN IN DER MUR-VORSTADT	5	2.2 SOZIALER WANDEL	27
Facetten und Prägungen des Vorstadtlebens	5	Demografische Trends	27
Bevölkerungsstruktur	8	Immigration	28
Bebauung	10	Push und pull	28
Wasser	12	Magnet und Glue	29

wirtschaft

1.3 DIE ÖKONOMISCHE ENTWICKLUNG DER MUR-VORSTADT	13	2.3 WETTBEWERBSVORTEIL DIVERSITÄT	31
Ökonomischer Charakter -typisch murvorstädtische Gewerbe	13	Graz im europ. Vergleich	31
Infrastruktur	15		

fokus

1.4 DIE GESCHICHTE DER KARLAU UND DES SCHLACHTHOFVIERTELS	21	2.4 DIE SUCHE NACH DER NISCHE	34	3.1 DIE TAGGERGRÜNDE	36
Der Prater von Graz	21	Warum Tagger?	34	Die Ruine	37
Der Schlachthof	22			Analyse Grundstück	38
				3.2 STÄDTEBAULICHES KONZEPT	39
				Entwurfsansatz	40
				3.3 DER ÖFFENTLICHE RAUM	41
				Erschließung und Wege	41
				Tiefgarage	43
				3.4 DIE BRACHE	45
				Der Flußraum	48
				Schnitte	49
				3.5 DIE VIELFALT	52
				Grundrißkonzept	52
				3.6 TRAGWERKSKONZEPT	55
				3.7 DIE BAUKÖRPER	57
				Regelgeschosse	57
				3.8 WOHNUNGS-TYPOLOGIE	65
				Grundrißvarianten	65

1.1 TYPOLOGIE DER EUROPÄISCHEN VORSTADT

Eine Charakteristik

2

Von der Stadtgeschichtsforschung wurde das Thema der Vorstädte lange Zeit vernachlässigt und – im wahrsten Sinne des Wortes - marginal betrachtet...

In den 1970er Jahren forderte die wachsende Urbanisierung neue Überlegungen zur Problematik Stadt - Umland, Raumordnung, Siedlungssoziologie und Demografie, sowie zum Industrialisierungsprozess. Dies brachte auch für die Vorstadt neue Erkenntnisse mit sich und es fanden erste Versuche zur Charakteristik der, mittlerweile mit der Altstadt verwachsenen, Siedlungseinheiten statt. Man erkannte, dass dezentrale Siedlungsbereiche über verschiedenste Qualitäten und Intensitäten verfügen und sich auch durch den Zeitpunkt ihrer Eingliederung in die Kernstadt unterscheiden.

K. Blaschke definiert in seiner Publikation mit dem Titel 'Altstadt-Neustadt-Vorstadt'¹ zwei Merkmale, die für die Qualität und Differenzierung der Siedlungseinheiten ausschlaggebend sind: das Stadtrecht und der Schutz durch die Stadtmauer. Demnach unterscheidet sich die vorstädtische Siedlung von der Alt- und Neustadt sowie der Stadterweiterung dadurch, dass sie zwar volles Stadtrecht besitzt, jedoch geografisch außerhalb der Stadtmauer situiert ist. Die Bewohner der Vorstadt sind demnach Bürger, jedoch ohne den Schutz der Stadtmauer.

Dieser stark topografisch beeinflusste Definition ist allerdings unzureichend. Es sind vor allem sozialökonomische und politische Faktoren, die man zur genaueren Bewertung der Stadt-Umland Beziehungen heranziehen muss.

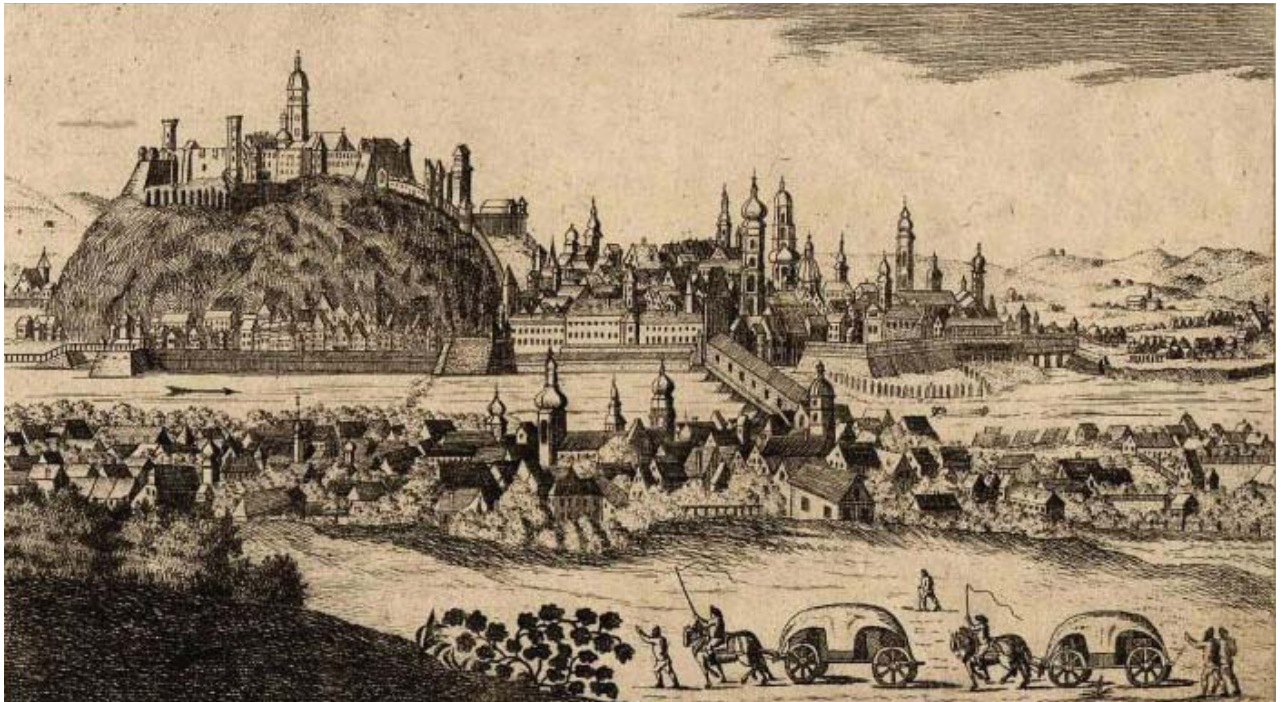
Die frühzeitliche, also prä-industrielle, Vorstadt unterschied sich wesentlich von jener, die infolge der Industrialisierung entstand. Im Spätmittelalter führten Kern- und die Vorstädte noch ein soziologisches und ökonomisches Eigenleben. War eine Stadt ökonomisch stark genug, wurden vorstädtische Siedlungen, die ihre Selbstverwaltung zugunsten der Rechtsstadt aufgaben, meist durch eine Erweiterung des Mauerrings in die Stadt integriert. Ab 1300 erlahmte diese Kraft jedoch zunehmend und die Randsiedlungen blieben als Vorstadt erhalten. Sie bildeten sich entlang von Ausfallstraßen mit Gasthäusern und Herbergen, Spitälern und Klöstern, sowie Mühlen, feuergefährlichen, lärmenden oder übelriechenden Produktionsstätten.

Dieser Trend setzte sich Mitte des 19. Jahrhunderts fort: Es kam zur Ansiedlung von Industrie in neu entstandenen, aber auch

bereits bestehenden, wachsenden Vorstädten. Als direkte Folge wurden Fabriken und Bahnhöfe zu Kernen neuer Vorstadtsiedlungen, und es folgte eine Abwanderung von Gewerbe und Manufakturen aus der Altstadt. Ihrer bisherigen Standortfunktion entledigt, entwickelte sich die Kernstadt langsam zur 'City'. Wirtschaftlich gesehen waren beide Siedlungen eine Einheit, wobei eine gemischt gewerbliche, manufakturrell-industrielle Wirtschaftsstruktur für die Vorstädte charakteristisch blieb.

Im Zuge der Industrialisierung stieg die Zahl der Bevölkerung in der Vorstadt signifikant. Arbeiter siedelten fast ausschließlich in den Vorstädten. Mit ihnen stieg der Anteil an mobilen Bevölkerungsgruppen und Untermietern, was sich auch in der Architektur widerspiegelte. Vorstadthäuser waren nicht nur niedriger als jene der Kernstadt, sie boten ihren Bewohnern auch wesentlich beschränkteren Wohnraum.

Die Befestigungsanlagen um die Altstadt fungierte noch immer als sozialökonomische Barriere, was den Anteil an Einkommensschwachen, Armen und Immigranten in der Vorstadtbevölkerung erhöhte. Zwar



Graz von Westen, Kupferstich 16.Jhd

3

verzeichneten Vorstädte in der Neuzeit durch die Ansiedlung von reichen Bürgern, Industriellen und Manufakturisten einen deutlichen Zuwachs an Vermögenden, diese standen jedoch einer wachsenden Zahl an lohnabhängigen Arbeitern und Armen gegenüber. Der Unterschied der Vermögensverhältnisse innerhalb der Vorstadt wurde deutlicher. Die Konzentration lohnabhängiger Bevölkerung und die schwierigen Lebensumstände förderte eine Organisation gewerkschaftlicher Strukturen und revolutionärer Aktivitäten. Dem sollten Kasernenbauten Einhalt gebieten.

Trotzdem hatte die Vorstadt einen wesentlichen kulturellen Vorteil, der sie auch für Innenstadtbewohner attraktiv machte: Hier war man weitgehend befreit von gesellschaftlichen und standesbedingten Konventionen. Die Beliebtheit von Bier- und Weinschenken, Tanzsälen und Theateraufführungen führte zur Entstehung ganzer Vergnügungsviertel innerhalb der Vorstädte. Sie bildeten nicht nur eine wichtige Schnittstelle zwischen Stadt und Land. Vorstädte erwiesen sich auch auf sozialem, ökonomischen, technischen und kulturellem Gebiet

als äußerst progressiv. Sie können als Spiegel sowohl für die negativen, als auch für die positiven Auswirkungen der Stadt-Land-Beziehungen gesehen werden.

Die Murvorstadt

Entwicklung des Grazer Westens bis zur Industriellen Revolution

Unter der Murvorstadt versteht man das von der Grazer Altstadt durch die Mur getrennte Siedlungsgebiet am rechten Murufer. Die unterschiedliche Physiognomie von (Alt) Stadt und Murvorstadt resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass Jahrhunderte lang nur eine Brücke die beiden Siedlungsgebiete verband. Die Grenzfunktion der Mur wird des weiteren in unterschiedlichen Herrschaftsverhältnissen und Zeiten der Besiedelung deutlich. Die Entwicklung der Murvorstadt vollzog sich vielschichtiger als jene der Kernstadt (Innere Stadt, 1. Bezirk), die schon im 12. und 13. Jahrhundert über ein festgefügtes Straßensystem verfügte. Die Siedlungen der Murvorstadt hingegen waren nach F. Popelka² mehr im Fluß.³

Diese Aussage des ehemaligen Direktors des steiermärkischen Landesarchivs in seiner Geschichte der Stadt Graz bezieht sich nicht nur auf den starken Einfluss von Mur und Mühlgang auf Bevölkerung und gewerbliche Entwicklung des rechten Murufers, sondern auch auf eine von Fluktuation von Bewohnern, Zuzüglern und Durchreisenden - auf ein Leben geprägt von Veränderungen, Flexibilität und neuen Einflüssen.

Seit dem frühen Mittelalter galt das bewaldete Augebiet westlich der Mur als unbewohnt. Erst im 12. und 13. Jahrhundert werden auf der Murterrasse erste Siedlungen erwähnt. Zu diesen frühen Siedlungen zählten Leutzendorf, im Bereich der heutigen Mariengasse, Niedertobel, was in etwa der heutigen Idelhofgasse entspricht, und Obertobel, das aus einigen Häusergruppen in der Gegend von Karlau bestand. Die erste urkundliche Erwähnung findet sich erst 1340 mit einer Siedlung um die Andräkirche.

Generell bot das damalige Augebiet aufgrund regelmäßiger Überschwemmungen wenig Anreiz zu Privatbesitz, zumal zusätzlich der Bau von Kellern aufgrund des ho-

hen Grundwasserspiegels unmöglich war. So blieb der Streifen zwischen Mur und rechtsseitigem Mühlgang vom Kalvarienberg bis zum heutigen Puntigam lange Zeit im Besitz der Landesfürsten. 1461 übertrug Friedrich III schließlich das Augebiet im Bereich des heutigen Griesplatzes dem Bürgerspital. Weitere Schenkungen im Bereich des heutigen Lendplatzes (Maximilian I, 1513) und später noch weiter nördlich 'an der Oberen Lend bey der Papiermuhl' (Freiherr von Gera, 1630) machten das Bürgerspital zum größten Grundherrn der Murvorstadt. Um die enormen Kosten des Dreißigjährigen Krieges (1618-1648) decken zu können, musste Kaiser Ferdinand II die übrigen ausgedehnten Besitztümer der Landesfürsten an die Familie der Eggenberger verkaufen. Sie machten den Weißeneggerhof zu ihrem grundherrschaftlichen Zentrum in der Murvorstadt. Zu weiteren Großgrundbesitzern zählten die Dominikaner, sowie die Jesuiten.

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts machten Ufersicherungen eine schrittweise Besiedelung der Mariahilferstraße möglich. Das stetige Bevölkerungswachstum der

rechten Murseite resultierte auch aus der Besiedelungspolitik des Bürgerspitals. Man begann das bisher als Viehweide und zur Brennstoffgewinnung genutzte Augebiet zu besiedeln, da dies mehr Gewinn einbrachte als durch Eigenbewirtschaftung möglich gewesen wäre.

Mit der Verbauung dieses Augebiets wurde schließlich der Grundstein für die beiden, die Murvorstadt noch immer bestimmenden, Plätze Lendplatz und Griesplatz gelegt. Das Augebiet der Mur wurde zwar zunehmend verbaut und befestigt, prägte das Erscheinungsbild der Murvorstadt dennoch nachhaltig. Zahlreiche Bäche und Rinnsale bestimmten den Verlauf von Gassen und Straßenzügen. Prominentestes Beispiel ist der Lendplatz, dessen Ausrichtung – seine Hauptachse ist zur Mariahilferstraße um 120° geneigt – auf dem Verlauf eines früheren Seitenarms der Mur basiert. Entlang dieses Gerinnes wurde die östliche Häuserzeile gebaut. Die westseitige Bebauung des Platzes orientierte sich am hier verlaufenden 'Feuerbachel'. Wie der Name schon sagt diente dieser zur Bekämpfung von Bränden in der häufig von Feuern heimgesuchten

spät-mittelalterlichen Vorstadt.

Ein, neben zahlreichen unbenannten Rinnalen weiterer erwähnenswerter Wasserarm war der Entenbach, der von im späten 17. Jahrhundert von Erzherzog Karl zur Entenjagd im Karlauer Tiergarten angelegt wurde.

Im Zuge des weiteren Ausbaus der Vorstadt und der notwendig gewordenen Verbesserung der katastrophalen hygienischen Zustände verschwanden diese kleinen Gewässer zunehmend. Zu ihnen zählte auch jener Murarm, der bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts die so genannte 'Gimpelinsel' zwischen Grieskai und Synagogenplatz bildete. Der rechtsseitige Mühlgang ist somit der letzte Zeuge der starken Prägung des Grazer Stadtlebens durch die Mur und ihrer begleitenden Gewässer.

1 K. BLASCHKE Altstadt-Neustadt-Vorstadt

2 POPELKA, Graz I u. II

3 DIENES, Die Murvorstadt, S9

1.2 DAS LEBEN IN DER MURVORSTADT

Facetten und Prägungen des Vorstadtlebens

‘Im Allgemeinen bietet Grätz die höchst interessante Eigenheit dar, dass sich hier gleichsam zwei Städte, nur durch den Fluß geschieden, darstellen, die in der Bauart, Anlage und auch im geselligen Leben eine durchaus verschiedene Physiognomie zeigen, und deren Bewohner nicht leicht von einer Seite des Stromes auf die andere übersiedelt.‘ (G. Schreiner, Grätz, 1843)

Vorstädte entstanden im Generellen nicht aus einem Bevölkerungsüberschuss in der Kernstadt. Wie für mitteleuropäische Vorstädte üblich, waren es vielmehr billige Baugründe und niedrige Abgaben, die Menschen dazu bewogen in der Murvorstadt zu siedeln - dass ihnen der Schutz durch eine Befestigungsanlage fehlte, mussten sie allerdings in Kauf nehmen. Erst in der Neuzeit wurde die Flucht aus der beengten Kernstadt ein weiterer Grund in der Vorstadt zu siedeln.

Entscheidend für das Wachstum der Murvorstadt war vor allem die verkehrsgünstige Lage an einer der wichtigsten Verbindungsstrecken des innerösterreichischen Kaiserreichs, der ‘k. und k. Reichs-Commercial-Haupt- und Poststraße’. Diese Nord-Süd verlaufende Verbindung führte über Lend-, Mur- und Griesplatz und förderte somit nachhaltig deren Entwicklung als zentrale Plätze und Verkehrsknoten der Vorstadt. So schrieb S. Benditsch 1808 in seinen Aufzeichnungen über den Murplatz: ‘Am Platze wimmeln die Menschen ununterbrochen, die Stadtkutschen und die schweren Güterwagen durchkreuzen, hemmen und

drängen sich.’ Neben dem regen Leben auf den Straßen und Plätzen war es vor allem die Lage an der Durchzugstraße, die ein ausgeprägtes Gastgewerbe hervorbrachte.

Die zahlreichen Gaststuben und Herbergen dienten aber nicht nur der Versorgung der Bewohner mit Speis und Trank, sondern waren auch wichtige Stätten für Erfahrungsaustausch und Kommunikation verschiedenster Berufs- bzw. Gesellschaftsgruppen. Gesellen auf Wanderschaft nutzten die Einkehr in einer, für ihre jeweilige Berufsgruppe bekannten, Herberge zur Arbeitsvermittlung. Berühmt berüchtigt für ausschweifende Feiern waren andererseits auch einige Lokale, die von Studenten bzw. bestimmten Studentenverbindungen frequentiert wurden.

Kaffeehäuser waren nicht zuletzt durch das Angebot von Zeitungen Orte der Information, Meinungsbildung und politischer Debatten. So waren die Gaststätten auch bevorzugte Versammlungsorte der Arbeiterbewegung und anderer revolutionären Gruppen.

Vorrangig war die Murvorstadt jedoch bekannt für Unterhaltung: Egal ob Glücks-

oder Geschicklichkeitsspiele, Theater, Tanzveranstaltungen und Ausflüge oder Tierhetzen und Prostitution – die Murvorstadt verfügte in jeglicher Hinsicht über ein reiches Angebot, dem selbst Verbote und die Androhung und Durchführung von Strafen nicht Einhalt gebieten konnten.

Zu dem Konfliktpotenzial innerhalb der Murvorstadt kamen auch die Bedrohungen von Außen. Im 15. Jahrhundert führten Kämpfe Kaiser Friedrichs III gegen den König von Ungarn zu einer äußerst unsicheren Lage der Stadt Graz. Hier waren es wieder einmal die Vorstädter, die durch die fehlende Befestigung am meisten zu leiden hatten. Im Zuge der Vorbereitungen auf einen türkischen Angriff wurde den Bewohnern empfohlen, ‘die St.Andrä Kirche und die Häuser bis zu Mur mit Zäunen und Gräben zu umgeben.’¹ Im Zuge weiterer Bedrohungen durch das türkische Heer unterblieben zwar ernstliche Angriffe, in der Murvorstadt tobte jedoch ein Gefecht, bei dem sich die Bewohner, allen voran die Bäcker, als besonders wehrhaft erwiesen.

Bedingt durch das beengte Leben, die schlechten hygienischen Verhältnisse und



Kinderklasse der jüdischen Volksschule Grieskai 1920



Schwestern des Ordens zum Guten Hirten

die rege Handelstätigkeit waren die Bewohner regelmäßig mit dem Ausbruch an Krankheiten und Seuchen konfrontiert. Neben Fleck- und Nervenfieber, sowie Syphilis, Blattern und Ruhr kam es im 17. Jahrhundert zum Ausbruch der echten Lungen- bzw. Beulenpest, die über Jahre hinweg immer wieder ausbrach. Als Präventionsmaßnahmen erwägte die Stadt 1680 den Abriss der überbevölkerten Baracken. Dieses Vorhaben basierte allerdings nicht nur auf hygienischen Überlegungen, sondern sollte auch dem moralischen Verfall Einhalt gebieten. Weitere Maßnahmen tätigte man mit der Herstellung abenteuerlicher und komplizierter, aber meist wenig wirksamer Medikamente und der Unterbringung der Erkrankten in Feldhüttenlagern in der Idlhofgasse, die damals den bezeichnenden Namen Elendgasse erhielt. Im Pestjahr 1680 starben rund dreiviertel der 4600 Erkrankten, beinahe ein Drittel der damaligen Bevölkerung. An diese schwere Zeit erinnern noch heute zahlreiche Pestsäulen auf den Plätzen der ehemaligen Vorstadt.²

Die relativ hohe Dichte an Kirchen und

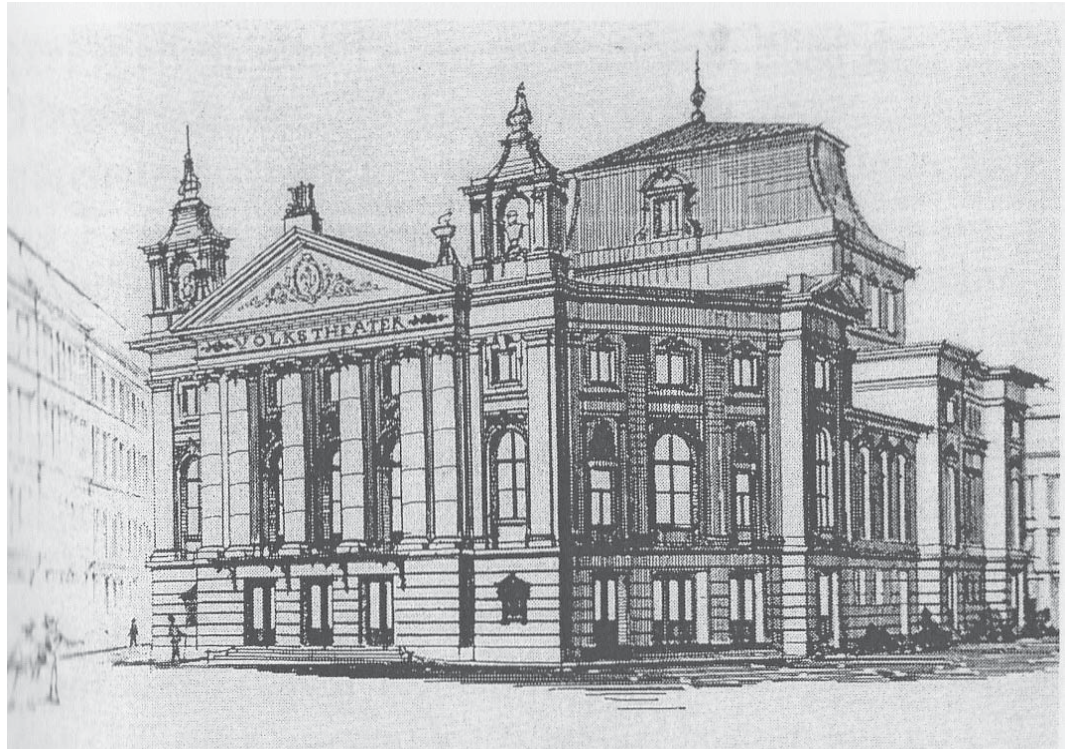
Klöstern – um nur einige zu nennen: Dominikaner, Elisabethinen, Barmherzige Brüder – und der Versuch, Arme und Kranke von der befestigten Kernstadt fern zu halten, führten zu einem vielfältigen Angebot an Fürsorgeanstalten, Zucht- und Arbeitshäusern. Das Bürgerspital, das im 13. Jahrhundert erstmals erwähnt wurde, ist ein gutes Beispiel für eine dieser Fürsorgeanstalten. Es kann allerdings nicht als Spital im heutigen Verständnis betrachtet werden. Bürger konnten sich hier gegen Barzahlung einkaufen und bis zu ihrem Lebensende versorgen lassen. Das Bürgerspital entwickelte sich später zum Heim für schwer erziehbare Kinder und Soldaten. Im Bereich Idlhofgasse befand sich im Mittelalter eine Anstalt für Leprakranke, das nach Erlöschen der Krankheit zum Pestlazarett wurde. Erwähnenswert ist weiters das Krankenhaus der Barmherzigen Brüder, das als erstes Krankenhaus im moderneren Sinne betrachtet werden kann und das Spital der Elisabethinen, das speziell zur Versorgung von Frauen gestiftet wurde.

Die steigende Armutproblematik und die Arbeitspolitik des Merkantilismus in der

Neuzeit führten zur Errichtung mehrere Zucht- und Arbeitshäuser in der Murvorstadt. Neben der Nutzung des Lustschlosses Karlau als Straflager sei ein Armenhaus auf dem Gries erwähnt. Es wurde mehrfach erweitert und entwickelte sich zu einer öffentlichen Hebammenanstalt mit einem Gebärrhaus für ledige Frauen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts ist es in kommunaler Hand und hat heute als geriatrisches Krankenhaus Verwendung.

Die besonders trostlose Situation der vielen obdachloser Kinder wurde durch die Errichtung von Waisenhäusern, wie dem der Barmherzigen Brüder, in dem elternlose 'Knaben zur Erlernung eines Handwerks, die Mädchen zu dienen'³ ausgebildet wurden.

Aber auch um die Bildung der Bürgerkinder stand es nicht wesentlich besser. 'Auf der Lend' bestand schon seit 1617 eine Schule in der nördlichen Murvorstadt, wovon aber vor allem die Kinder aus der Gegend um die Papiermühle profitierten. Ab 1717 gab es zwar Schulbetrieb in der Griesgasse, der Unterricht litt aber unter der Tatsache, dass aufgrund eines fehlenden Schulgebäudes in



Pläne für ein Volkstheater in der Dominikanergasse

privaten Zimmern und Gaststuben unterrichtet werden musste. Ende des 18. Jahrhunderts gab es schließlich eine Hauptschule in der Annenstraße. Auf dem Gelände des aufgelassenen Andräfriedhofs entstand erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein Schulgebäude, das aber ebenfalls hoffnungslos überfüllt war.

Der Versuch 1896 ein Gymnasium am rechten Murufer zu etablieren scheiterte nach einem anfänglichen Standort am Griesplatz, an der Unzweckmäßigkeit des Gebäudes und der Tatsache, dass zwei Drittel der Schüler vom linken Murufer stammte und man ihnen den weiten Schulweg nicht zumuten wollte. Diese frühere k. und k. II. Staatsgymnasium besteht nach der Übersiedelung auf die linke Murseite noch heute als Gymnasium Lichtenfelsgasse. Erst 1910 entstand mit der III. Staatsgymnasium (Oeverseege) auf dem Lazarettfeld eine höhere Bildungseinrichtung in der Murvorstadt. Neben dieser bestanden damals in der Murvorstadt fünf Volksschulen, eine Haupt- und Gewerbeschule, sowie eine der fünf staatlichen Bürgerschulen. Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts begann sich das

Schulwesen vom kirchlichen Einfluss zu emanzipieren. Gemäß dem starken Bevölkerungswachstum und den gesellschaftspolitischen Entwicklungen jener Zeit entstanden in den folgenden Jahrzehnten immer mehr Schulen.

Zu dieser Zeit traten auch in der, damals noch im Joanneum befindlichen, technischen und naturwissenschaftlichen Ausbildungstätte erstmals Platzprobleme auf. Als Lösung erwog man den Neubau einer technischen Hochschule. Das Gebäude sollte anstelle der alten Waisenkasernen in der Feuerbachgasse entstehen. Dieses Projekt scheiterte jedoch und der Neubau der Technischen Hochschule wurde, ebenfalls am linken Murufer, in der Rechbauerstraße verwirklicht. Auch die Hochschule für Musik und darstellende Kunst, deren Schwerpunkt heute in den Bezirken Innere Stadt und St. Leonhard liegt, hat ihren Ursprung im Landeskonservatorium in der Griesgasse. Den Umständen zum Trotz blieb dieses musikalische Zentrum nach Umzug in die Nikolaigasse der Murvorstadt erhalten.

Die fortschreitende Industrialisierung hatte für Graz die gleichen Auswirkungen wie

auf viele Städte Europas und Nordamerikas: Die Bevölkerung wuchs rapide. Im Fall von Graz fand das Bevölkerungswachstum seit Ende des 19. Jahrhunderts praktisch ausschließlich westlich der Mur Stadt. Hier waren die Unterkünfte leistbar und hier befand sich der Großteil der Arbeitsplätze. Diese Rahmenbedingungen machten die Murvorstadt zum Bezirk der Arbeiter und Zuzügler und damit zwar krisenanfällig, aber auch das Sprungbrett für wirtschaftlichen und sozialen Aufstieg.

Die Konzentration von produzierenden Betrieben, wichtiger Infrastruktur und Kasernen machte die Murvorstadt allerdings zum Hauptziel der Bombenangriffe am Ende des 2. Weltkriegs. In den Bezirken Lend und Gries fielen laut Schätzungen 75% aller über Graz abgeworfenen Bomben. Die Schäden waren nicht nur für die Betriebe, sondern auch für die vielen hier lebenden Menschen enorm. In den 50er und 60er Jahren folgte der Wiederaufbau, dem nicht selten historisch wertvolle Gebäude (-reste) und Strukturen weichen mussten.

Bevölkerungsstruktur

Lange Zeit prägten die sozial unteren und untersten Schichten die Bevölkerungsstruktur. Laut einer Einwohnerzählung 1678 waren die Idlhofgasse, sowie der Lend- und der Griesplatz damals die vom `Proletariat am dichtesten besiedelten⁴ Gebiete des gesamten Siedlungsraumes.

Hier siedelte, wer doch nicht das Bürgerrecht besaß oder sich selbst keine Angestellten, Gesellen oder Dienstboten leisten konnte. Wollte man überleben, musste man über ein hohes Maß an Eigeninitiative verfügen. Dieser Umstand förderte die Entstehung einer Vielfalt an Kleinstgewerbebetrieben, die sich in manchen Fällen im Laufe der Zeit zu profitablen Betrieben entwickelten.

Gemeinsam mit der für wirtschaftliche Unternehmungen günstigen Lage entlang des rechten Mühlgangs, entwickelte sich die Murvorstadt zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor der Stadt und zur bevorzugten Produktionsstätte. Des Weiteren erwies sich die Murvorstadt aufgrund der topografischen Rahmenbedingungen für landwirt-

schaftliche Nutzungen besonders gut geeignet.⁵

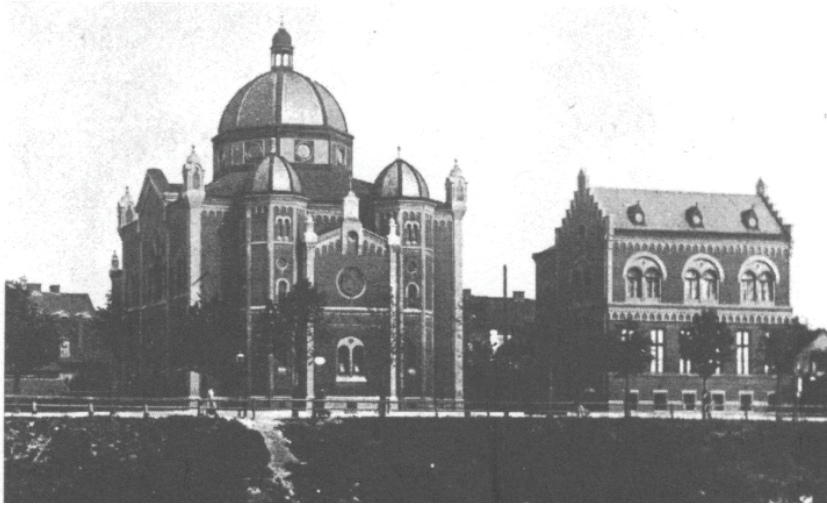
Der starken gewerblichen bzw. agrarischen Prägung stand eine relativ geringe Anzahl an gelehrten Berufen gegenüber. Seit dem 16. Jahrhundert findet man bis auf eine Apotheke und einen Magister Medicus, praktisch keine Vertreter dieser Berufsgruppe.

Viele Vorstadtbewohner lebten in Einzelhaushalten. Hierzu zählten einerseits die Jungesellen, die entweder bei Adeligen im Dienst standen oder als Tagelöhner ihr Geld verdienten. Andererseits gab es zahlreiche Witwen und unverheiratete Frauen, die sich als Näher-, Klöppler- und Wäscherinnen oder auch als Prostituierte verdienten. Ein weiteres Zusatzeinkommen sicherte man sich durch das Untervermieten der bescheidenen Behausungen an Studenten.

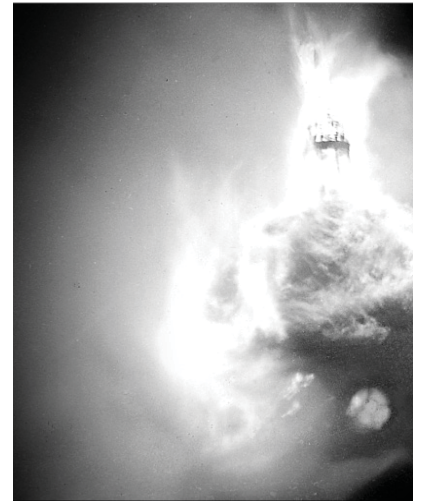
Die Murvorstadt lebte zwar von den vielen Gästen, Zu- und Durchzügler, die permanente Anwesenheit von Fremden sorgte naturgemäß auch für einigen Konfliktstoff. Eine besondere Belastung, von der die Murvorstadt häufig passiert wurde, war so gesehen das Heer. Da es bis ins 18. Jahrhundert keine kommunalen Unterbringungsmög-

lichkeiten für das Heer gab, bestand Einquartierungspflicht. Während die Beamten und das Gesinde des Hofstaates innerhalb der Stadtmauern, also in der Kernstadt am linken Murufer, untergebracht waren, waren die Bewohner der Murvorstadt gezwungen die vielen Soldaten zu beherbergen. Diese starke Belastung für die Vorstädter änderte sich erst mit dem Bau eines Soldatenhauses am Lendplatz. Um dem steigenden Bedarf an Unterbringungsmöglichkeiten für die Soldaten gerecht werden zu können, beschloss man den Umbau des Dominikanerklosters in eine Kaserne. Mit der Dominikanerkaserne und ihren späteren Zubauten und Nebengebäuden, entstand um die Andräkirche ein regelrechtes Kasernenviertel. Die Zahl der Soldaten betrug bis zum 1. Weltkrieg an die 5000 Mann. Da immerhin ein Teil von ihnen permanent in der Vorstadt wohnte, machten sie einen wesentlichen Anteil der Bevölkerung aus. Neben Quartieren für die Infanterie bestand auch ein Schulgebäude für Unteroffiziere und sogar ein `Betzimmer und Kaffeehaus für mohammedanische Soldaten⁶. Gefahrenpotential entstand durch immer wieder

Historische Grundlagen : bevölkerung



Alte Synagoge am Grieskai



brennende Kuppel der Synagoge
Reichskristallnacht 1938

9

kehrende Konflikte von Soldaten mit Studenten und Arbeitern. Schlägereien, Messer- und Degenstechereien waren keine Seltenheit. Daneben bestand aber auch durch die Pulver- und Munitionslager in der Lazarettgasse eine permanente Bedrohung für die Bewohner. Nach langen Diskussionen verlegte man diese zuerst auf das Lazarettfeld. Ein weiteres Wachstum der Stadt forderte schließlich die Übersiedlung des Depots nach Kalsdorf.

Soldaten waren allerdings nicht die einzigen 'Fremden', die die Murvorstadt bevölkerten: Seit dem Ausbau der Festungsanlage durch Domenico dell'Allgio im 16. Jahrhundert befanden sich viele italienische Künstler und Bauhandwerker in der Murvorstadt. Italiener waren es auch, die den Großhandel beherrschten. Mit der Zahl der Italiener stieg auch deren Wunsch nach Identifikation und so stifteten italienische Kaufleute die, noch heute bestehende, 'Welsche Kirche' am Griesplatz.

Durch den, im Vergleich zur Kernstadt, sozial und ökonomisch unterschiedlichen Aufbau der Murvorstadt war diese traditionell eher bereit neue, teilweise auch

nicht akzeptierte Bevölkerungsschichten aufzunehmen.⁷ Zu diesen Bevölkerungsgruppen zählten unter anderem die Juden. Nach Ende des jahrhundertlang gültigen, für die gesamte Steiermark geltenden, Siedlungsverbots kommt es in den 1850er Jahren nach anfänglichen Problemen zu einem raschen Wachstum der jüdischen Bevölkerungsgruppe. Deren bevorzugte Arbeits- und Wohngebiete neben der Inneren Stadt und Jakomini, vor allem in den Bezirken Lend und Gries lagen. Besonders beliebt war die Gegend um die Synagoge am Grieskai, südlich des Lendplatzes, und entlang der Annenstraße, in der allein rund 20 Geschäfte mit jüdischen Eigentümern lagen. Bei rund 65 aller 'jüdischen' Betriebe in der Vorstadt handelte es sich allerdings um Kleinbetriebe, meist im Bereich des Altwarenhandels. Wie zahlreiche andere Bewohner des rechten Murufers zählten auch viele jüdische Vorstadtbewohner zu den unteren sozialen Schichten. Die Ereignisse vor und während des 2. Weltkriegs vertrieben die jüdische Bevölkerung praktisch gänzlich aus Graz. 1945 befanden sich Hunderte, den Holocaust überlebende Juden aus un-

garischen Lagern in Graz.⁸ Der Großteil von ihnen emigrierte nach Israel, während nur eine kleine Minderheit der israelischen Kultusgemeinde Graz erhalten blieb. Sie hat heute noch ihre Zentrale in der, an ihrem angestammten Platz, wieder aufgebauten Synagoge am Grieskai.

Als Folge der Zugeständnisse an das Bürgertum nach dem Revolutionsjahr 1848 begann in Graz die Gründerzeit. Durch die zuerst zaghaften Zugeständnisse an das Bürgertum wurde eine politische Willensbildung forciert, die sich nach und nach bis in die Reihen der kleinbürgerlichen Schichten verbreiterte. Die unteren Schichten der Tagelöhner, Arbeiter und Dienstmoten blieben noch für Jahrzehnte von der politischen Macht ausgeschlossen.

Der fortschreitenden Industrialisierung folgte eine massive Zuwanderung in die Städte. Graz war hier keine Ausnahme. Zwischen 1869 und 1890 erhöhte sich die Einwohnerzahl von Graz um 30 000 Menschen. Allein in der Murvorstadt verdoppelte sich die Anzahl der Bewohner. Zuwanderer kamen meist aus den Kronländern und hatten maßgeblichen Anteil an der Entste-



Vorstadthaus in der Idlhofgasse um 1890

hung gründerzeitlicher Viertel in Graz, zumal die Anzahl der gebürtigen Grazer in der Zeit zwischen 1870 und 1910 nur zwischen ein und zwei Fünftel der gesamten Stadtbevölkerung betragen hat. Interessant hierbei ist, dass es sich bei der Zuwanderung hauptsächlich um Familienzuzug handelte. Ähnlich dem heutigen Bild von Zuwanderern, folgten schon damals ganze Familien ihren Angehörigen, nicht nur um in ihrer Nähe zu wohnen, sondern auch um in denselben, zumindest aber in ähnlichen, Berufen tätig zu sein. Dies hatte die Bildung kleiner sozioökonomischer Einheiten zur Folge, die meist um nahe Arbeitsstätten angesiedelt waren. Erst in weiterer Folge entwickelten sich in den darauf folgenden Generationen die Haushalte zu Kernfamilien.

Trotz der Diversität kann man sagen, dass es damals noch ein gleichmäßiges soziales Kerngefüge gab. Das bedeutet, dass der Anteil an Unterschichtquartieren mit der Entfernung zur Altstadt zwar stark zugenommen hat, der Anteil von Bewohnern der Unterschicht jedoch auf beiden Seiten der Mur in etwa gleich groß war. Die Murvorstadt war zu dieser Zeit also keineswegs

ein reines Unterschichtquartier, jedoch im klaren Gegensatz zum östlichen Stadtgebiet stark gewerblich geprägt. Im Laufe des vergangenen Jahrhunderts verstärkt sich diese Entwicklung sogar. Während in den Bezirken der Kernstadt eine Umschichtung von Dienstpersonal zu Dienstleistungsbeschäftigten stattfindet, erhöht sich zur Jahrhundertwende in der Murvorstadt der Anteil an Arbeitern, Tagelöhnern und Gewerbehilfen. Nach 1919 kam es durch den Verlust der Kronländer zu einem Wachstumsstopp der Bevölkerung, was zu einer Stagnierung der innerurbanen Bevölkerungswanderung führte.

Die damals bestehenden Strukturen blieben seit damals weitgehend aufrecht, zumal es seitens der Kommune nie wieder zu so massiven stadtplanerischen Investitionen gekommen ist. Durch die Wiederbelebung der Privatwirtschaft in der Nachkriegszeit kam es besonders westlich der Mur zu massiven Abwertungen ganzer Viertel.

Bebauung

Die großteils schlechte berufliche Stellung

der Vorstadtbewohner spiegelte sich naturgemäß auch in einem deutlichen Unterschied zur Bebauung der Kernstadt wieder. Das typische Vorstadt-Haus bestand aus einer eingeschossigen Holzkonstruktion mit Schindeldeckung. Nur in der geschlossenen Bebauung des Kerns der Murvorstadt gab es eine größere Anzahl an repräsentativen Gebäuden aus Stein. Noch 1827 machten Holzhäuser rund ein Viertel des Bestandes aus.⁹

Die dichte Bebauung, die Wahl der Baumaterialien und die zahlreichen Betriebe, die Feuer zur Herstellung ihrer Waren benötigten, machten Brände zu einer ständigen Bedrohung. So wurde 1537 die Murvorstadt gleich zweimal von einer Feuersbrunst heimgesucht, die zahlreiche Gebäude vernichtete.

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts verfügt die Stadt über eine kommunal organisierte Feuerwehr, die nicht zuletzt aufgrund dieser Umstände, nach einer anfänglichen Unterbringung am Mariahilferplatz, nun traditionell am Lendplatz beheimatet ist.

Den zahlreichen Holzhäusern und Verschlägen standen im Laufe der Zeit jedoch auch



Gußeisernes Haus



Eisenkonstruktion der alten Hauptbrücke

zunehmend Edelsitze und Palais von Adeligen und reichen Stadtbürgern gegenüber. Außerhalb der befestigten Residenzstadt lässt sich eine Massierung schlossartiger Gebäude feststellen, was auf eine innige Verbindung von Adel und landesfürstlicher Hofhaltung ebenso hinweisen kann, wie auf das Erstarken der Landsstände, die sich in der Nähe ihres Tagungsortes niederließen.¹⁰ Diesem Beispiel folgten bald auch reiche Bürger, die auf ihren Zweitwohnsitzen einerseits das Leben der Adeligen imitieren wollten, andererseits die Edelgüter zu agrarischen Bewirtschaftung heranzogen. Zu diesen Bauten zählen neben dem Metahof-Schloß im Lendviertel, der Weisseneggerhof, das Mühlenschlössl am nördlichen Rand des Volksgartens, das Palais Thienfeld, sowie einige Edelhöfe im Bezirk Gries und die Sommerresidenz Erzherzog Karls II, Schloß Karlau mitsamt seinen Gärten, Höfen und Meiereien.

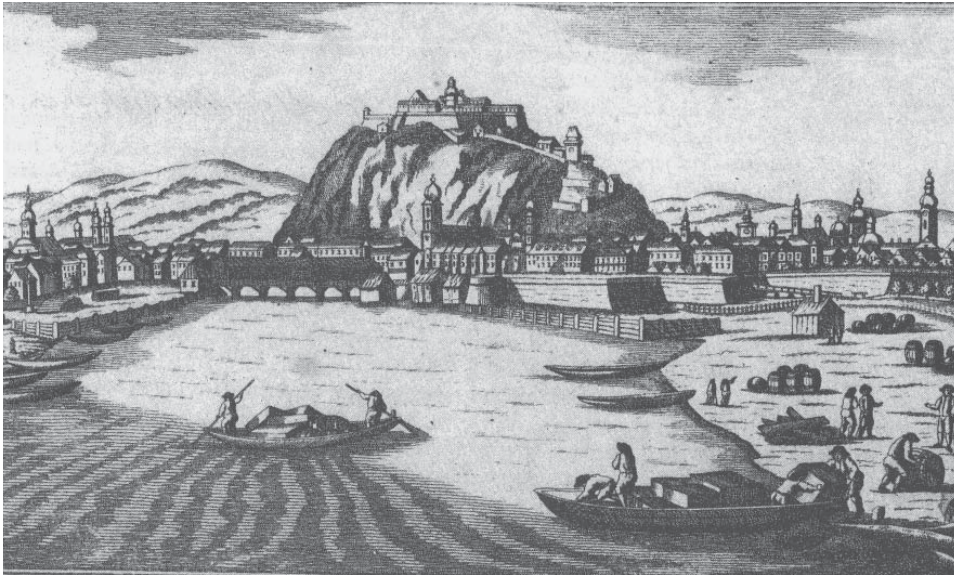
Mit der fortschreitenden Industrialisierung, die große Investitionen im Infrastrukturbereich zur Folge hatte, begann ein wirtschaftlicher Aufschwung. In Österreich kam es zu massiven Zuwanderungen: Graz war auf

dem Weg zur Großstadt. Dies machte nicht nur Investitionen in den Hochwasserschutz (Regulierung der Mur und anderer Stadtgewässer) und die Hygiene in Form von teilweiser Überbauung der Kanalisation, die in weiterer Folge die architektonische Lösung so mancher Gründerzeit-Blöcke bestimmte, nötig. Die starke Zuwanderung verlangte auch nach einer Überarbeitung der Grazer Stadtbauordnung im Jahr 1867. Ab nun waren nicht nur Dachausbauten, sondern auch Keller und Substandardwohnungen möglich. Dies begünstigte Investitionen in Spekulationsbauten aufgrund des höheren Arbeiteranteils hauptsächlich im Westen und Süden des Stadtgebiets.

Die Gründerzeitbebauungen in der Murvorstadt verfügten zwar über repräsentative Fassaden, waren aber, im Gegensatz zur gründerzeitlichen Bebauung östlich der Mur, zum Großteil von vornherein als Arbeiterwohnungen ausgelegt. Vermutlich sind die Gebäude überwiegend nach der Lockerung der Bauordnung entstanden, die eine Senkung des Wohnstandards und somit billigeres Bauen und leistbarere Wohnungen möglich machte.

Standortentscheidungen wurden in dieser Zeit grundsätzlich von den politisch durchsetzungsfähigsten Kreisen des Bürgertums getroffen. Sie schufen die kräftigen funktionellen Akzente und Orientierungen, die bis heute das Stadtbild prägen. Die fehlende bzw. geringe Bürgerschicht in der Vorstadt konnte viele Bauten, wie etwa die Errichtung eines Volkstheaters oder einer technischen Hochschule, nicht durchsetzen. So entstanden, abgesehen vom Bahnhof und dem Orpheum, alle kommunalen und kulturellen Großprojekte dieser Zeit östlich der Mur: Opernhaus, Technische Hochschule, Universität und Krankenhauskomplex.

Als Zeichen für das neue Industriezeitalter entstand jedoch am Südtirolerplatz das so genannte 'Eiserne Haus'. Der, für diese Zeit, revolutionäre Einsatz von Gusseisen als Konstruktionsmittel kann als Symbol für die seit damals bestehenden industrielle Prägung des Grazer Westens gesehen werden. Einen nicht unwesentlichen Beitrag zu dieser Entwicklung lieferte sicherlich auch der Bau des Hauptbahnhofs, der das Entstehen zahlreicher Industriebetriebe mit sich brachte.¹¹



Hafen von Graz

- 1 DIENES, Die Murvorstadt, S 27
- 2 POPELKA, Graz II, S156f
- 3 CAESAR, Beschreibung der kaiserl. königl. Hauptstadt Grätz, S 122ff
- 4 POPELKA, Graz II
- 5 Detaillierte Ausführungen zum Wirtschaftsleben der Murvorstadt finden sich im anschließenden Kapitel.
- 6 DIENES, Die Murvorstadt, S 23
- 7 KUBINZKY, Die Geschichte der Murvorstadt ab der Mitte des 19. Jahrhunderts, S 57
- 8 ALBRICH, Exodus durch
- 9 POELKA, Graz II, S 125f
- 10 EBNER, Graz 1978, S 189
- 11 vgl. nächstes Kapitel: die ökonomische Entwicklung der Murvorstadt
- 12 LEITGEB u. DIENES, Wasser, S 71ff
- 13 DIENES, Die Murvorstadt, S 25

Wasser

Wasser war für die Entwicklung der Murvorstadt von maßgeblicher Bedeutung. Betrachtet man alleine die Namen der Stadtviertel, wird ein starker Wasserbezug deutlich. So ist z. B. Gries die Bezeichnung für Flusssand bzw. Geschiebe, während sich der Name Lend von Anlegen oder Anländen der Wasserfahrzeuge, der so genannten 'Floßlend' ableitet. Auch an den Schutzpatron der Flößer, den Hl. Nikolaus, erinnern noch heute die Nikolaigasse, der Nikolaiplatz und der Nikolai kai, an dem sich die städtische Wassermautstelle befand.

Das Augebiet am rechten Murofer verschwand erst langsam im Laufe der Jahrhunderte, so prägten zahlreiche Bäche und Rinnsale, viele von ihnen nur im Fall eines Hochwassers durchflossen, das Bild der Murvorstadt. Sie dienten zu Versorgung mit Trinkwasser von zweifelhafter Qualität, aber auch zur Entsorgung von Abwässern, Müll und anderem Unrat. Zusätzlich wurde ab ca. 1500 vor allem der Mühlgang gewerblich genutzt.

Diese Faktoren und die größtenteils unbe-

festigten Erschließungswege und Straßen führten zu nicht selten katastrophalen hygienischen Bedingungen. Die Mur selbst stellte schon immer ein trennendes Element zur Kernstadt dar. Lange Zeit war die Hauptbrücke, die 1361 erstmals erwähnt wurde, die einzige Verbindung zur Stadt-festung. Erst in der Neuzeit versuchte man mittels Schiffsbrücken z. B. am unteren Gries und am Lend die Kommunikation zwischen Graz und der Murvorstadt zu verbessern.

Zahlreiche Hochwässer vernichteten diese Verbindungen jedoch immer wieder. Das schwerste davon fand 1827 statt und vernichtete die alte Hauptbrücke. Daraufhin verband jahrelang nur eine hölzerne Notbrücke beide Stadtteile, bis 1883 dieser Steg durch eine eiserne Konstruktion ersetzt wurde.¹²

Die regelmäßigen Überschwemmungen bedrohten jedoch nicht nur die Verbindungen in die Stadt, sondern auch die Murvorstadt selbst. Die 'Hochwasser brachten verheerende Überflutungen und bewirkten auch Änderungen des Flussbettes.'¹³ Ganze Wegverbindungen gingen an den Fluss verloren

und mussten verlegt werden oder es kam vor, dass die Mur den Mühlgang 'anzapfte' und sich so neu entstandene Rinnsale und Bäche ihren Weg durch die Murvorstadt bahnten.

Die Situation besserte sich erst mit der schrittweisen Trockenlegung bzw. Verbauung und Kanalisierung der Bachläufe und des Murofers sowie der Befestigung der Straßen. Auch hier zeigt sich der starke Bezug zur Mur. Lange Zeit zog man zur Pflasterung der Straßen mangels Alternativen die so genannten 'Murnockerl' heran. Hierbei handelte es sich um Geschiebe aus den Muraugen, das wegen seiner runden Form als Straßenbelag jedoch nicht optimal war.

Mit dem fortschreitenden Wachstum der Bevölkerung und der Stadt wurden Bäche und Mur zunehmend verbaut. Dampfkessel und Motoren ersetzen die Wasserkraft des Mühlgangs, die Hochwasserproblematik schien gebannt und das Element Wasser rückte mehr und mehr aus dem Gesichtsfeld der Bevölkerung.

1.3 DIE ÖKONOMISCHE ENTWICKLUNG DER MURVORSTADT

Ökonomischer Charakter - typisch murvorstädtische Gewerbe

13

In den historischen Vorstädten siedelten sich vornehmlich Betriebe an, die aufgrund von Brandgefahr oder Emissionen in Form von Lärm oder Gestank innerhalb der Stadtmauern nicht erwünscht waren. Erhöhter Platzbedarf war ebenfalls ein Grund für die Ansiedlung von Produktionsbetrieben, beispielweise Seilereien, in der Vorstadt...

Wie in anderen mittelalterlichen Siedlungen auch, fanden sich in der Murvorstadt vor allem Lederer und Gerber (Lend), Leinweber und Leinwandbleichen (obere Lagergasse), Seiler (Griesplatz), Seifensieder, Fleischer und Färber. Neben den klassisch vorstädtischen Berufen gab es aber noch weitere spezifische, standortbedingte Gewerbesparten:

Gärten und Musterhöfe

Bedingt durch den fruchtbaren Boden des Auebiets war die Murvorstadt über Jahrhunderte agrarisch geprägt. Äcker, Wiesen und Weiden prägten das Landschaftsbild. Als im 16. Jahrhundert die Grünflächen innerhalb der beengten Stadt verschwanden, versorgten sich schließlich auch mehr und mehr Bürger der Kernstadt mit landwirtschaftlichen Nutzflächen am anderen Murrufer. Diese als Gärten bezeichneten kleinen Wirtschaftshöfe dienten zur Bewirtschaftung von Äckern, Wiesen und Obstgärten, wurden aber nicht selten zu beliebten Ausflugszielen der Stadtbewohner. Mit der steigenden Zahl an bürgerlichen und adeligen Besitzungen stieg auch die Anzahl der

Gärtner. Es galt als besonders vornehm, 'gelernte Gärtner, die nicht selten aus Frankreich oder Italien kamen,'¹ zu beschäftigen. Somit können Italiener und Franzosen zu den ersten Gastarbeitern in der Murvorstadt gezählt werden.

Die steigende Anzahl an Palais und Edelsitzen brachte aber auch eine vermehrte Ansiedlung von Künstlern und Kunsthandwerkern mit sich. Wenn auch das Luxusgewerbe hauptsächlich in der Stadt angesiedelt war, so entwickelte sich die Vorstadt auch zunehmend in ein Künstlerviertel. Verantwortlich dafür zeigte sich vor allem die Grundherrschaft der Eggenberger, deren Familie sich allgemein als Förderer der Künste betrachtete. Des weiteren profitierten natürlich auch die Künstler von den, im Vergleich zur Kernstadt, geringen Abgaben und Wohnkosten.

Handel und Folgegewerbe

Handel und Gewerbe haben in der Murvorstadt seit jeher ihren angestammten Platz. Durch seine Lage an einer der Hauptverbindungsstraßen zwischen Donau- und Adriaraum gewann der Standort Murvorstadt

schon früh große Bedeutung. Gehandelt wurde vor allem mit Holz und Eisen, aber auch Raritäten wie z.B. Südfrüchte.

Der rege Verkehr zog auch die Ansiedlung von Betrieben, die von der infrastrukturellen Versorgung lebten, mit sich: Wagner und Landkutscher, sowie Rosstäuscher und Hufschmiede.

Durch den starken Handelsverkehr entwickelte sich auch ein ausgeprägtes Gastgewerbe. So zählte man 1782 in der Murvorstadt 111 Gaststätten und Herbergen, während in der Kernstadt selbst nur lediglich 34 Betriebe gezählt wurden. Vor allem Entlang der 'Reichs Commercialstraße' und im Bereich des Murplatzes kam es zu einer besonderen Verdichtung von Gast- und Wirtshäusern, die meist auch über Unterbringungsmöglichkeiten für Fuhrleute und deren Gespanne verfügten. Manche dieser oftmals bescheidenen Herbergen entwickelten sich im Laufe der Jahre zu renommierten Prominentenabsteigen, die sogar gekrönte Häupter zu ihren Gästen zählen konnten. Manche dieser Hotels wie z. B. das 'Weitzer' (Ursprungshaus 1680), der 'Münchner Hof' (1670) oder das 'Grand-



Fischerhütten am Grieskai um 1900



Keramikverschluss der Steinfeld Brauerei



Wäscherin im Mühlgang

hotel Wiesler' (1746) bestehen noch heute. Ein weiteres Gewerbe, das eng an das der Gaststätten geknüpft war, ist das der Brauereien. Sie entwickelten sich ebenfalls häufig an Durchzugs- und Ausfahrtsstraßen. Somit war eine direkte Kombination mit den Gaststätten eine logische Entwicklung. Die gleichzeitige Verfügbarkeit von Anbauflächen und Rossweiden für die Bierwägen machten die Murvorstadt als Brauereistandort ideal. Neben den zahlreichen kleinen Betrieben in der Annenstraße, der Gries- und Kosakengasse, sowie der Mariahilferstraße und dem Lendplatz, ist vor allem jener der Gebrüder Reininghaus zu erwähnen. Die Brauerei hat ihren Ursprung im 'Brauhaus am Steinfeld', das auf das späte 17. Jahrhundert zurückgeht.

Wasserbezogenes Gewerbe

Durch die direkte Lage an Mur und Mühlgang entwickelten sich die wasserbezogenen Berufssparten besonders stark: Schon ab dem 17. Jahrhundert befanden sich zu beiden Seiten der Mur Fischerhütten 'auf der Lend'. Die Jesuiten betrieben eine

Fischweide, die sich von der heutigen Keplerbrücke bis zur Hauptbrücke erstreckte. Der Fischmarkt befand sich bis ins 19. Jahrhundert ebenfalls in der Murvorstadt am Grieskai. Weiters sicherte die Nutzung der Mur zu billigen und schnellen Transportzwecken zahlreichen Flößern und Schiffern Beschäftigung.

Der Mühlgang wird im Folgenden gesondert betrachtet. Im Vorfeld sei jedoch die, mit stetigem Wachstum der Bevölkerung, steigende Anzahl der Wäscherinnen genannt, die direkt vom Wasser der Mur und des Mühlgangs abhängig waren.

Industrialisierung

Die Altbezirke am rechten Murufer waren schon immer Schwerpunkt der produzierenden Wirtschaft. Schon zu Beginn der Industrialisierung entstanden hier nach den zahlreichen Mühlen und Brauereien erste Fabriken. Da diese allerdings noch ohne zentralen Kraftantrieb auskamen, sollte in diesem Zusammenhang aber eher von Manufakturen gesprochen werden. Zu ihnen zählte die Seidenfabrik Satori in

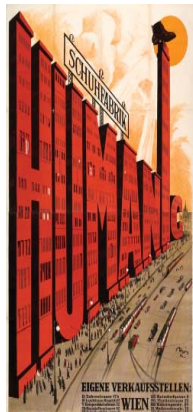
der Lazarettgasse, die Lederfabrik Rieckh (Niesenberggasse), die Steingutfabrik im alten Falkenhof und die Majolikafabrik in der Vinzenz-Muchitsch-Gasse. Mitte des 19. Jahrhunderts prägten, wie oben bereits erwähnt, auch Brauereien sowie Molkereien das Bild der Vorstadt.

Durch branchentypische Konzentrationen, Übernahmen und Zusammenlegungen konnten sich unter den zahlreichen kleinen Brauereien nur jene der Gebrüder Reininghaus und die Schreinersche Brauerei durchsetzen. Letztere hatte ihren Stammsitz in der Prankergasse, verlagerte ihre Produktion aber nach einigen Fusionierungen immer weiter Richtung Süden nach Puntigam, wo sie heute, nach Übernahme und Stilllegung der Reininghaus Brauerei als letzte große Grazer Brauerei, der Puntigamer Steirerbrau AG, ihr Stammhaus hat.

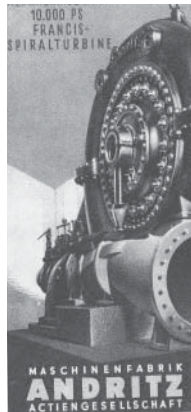
Mit dem Bau der Südbahnstrecke durch Graz entwickelte sich entlang der Bahntrasse eine Industriezone, die die Tradition der frühen Industrie entlang des Mühlgangs ablöste. Die Bahnhofsumgebung wurde zum beliebten Wirtschaftsstandort, da er die, für die Produktion notwendigen Komponenten-



Werbung Engelhofer



Werbung Humanic



Werbung Andritz AG



Werbung Marshallplan



Fahrplan der Murdampfschiffe



Steyr Daimler Puch Werke

ten in Form von Energie und Rohstoffen aus der Obersteiermark (Eisen und Kohle) einfacher und schneller verfügbar machte. Das ohnehin schon seit jeher in der Murvorstadt angesiedelte Gewerbe der Eisenverarbeiter blühte auf. Es entstanden Walzwerke, die wiederum Schienen und Eisenwaren zum Ausbau des Bahnbetriebs herstellten, Drahtseilereien, Drahtstiftfabriken und Bauschlossereien, die nicht zuletzt aufgrund der Rüstungsindustrie im 1. Weltkrieg zu Großbetrieben aufstiegen. Im Zuge des Zerfalls der Monarchie und der Wirtschaftskrise in den 20er Jahren mussten jedoch viele von ihnen den Betrieb einstellen.

Die Nähe zur Bahn erleichterte aber auch weiteren Betrieben durch den damit verfügbaren wachsenden Absatzmarkt die Expansion. Zu den bekanntesten und bedeutendsten Betrieben zählen und zählten: Die Schuhfabrik Humanic, das Werk der Simmering-Graz-Pauker, der Metallbauer Waagner-Biró, die AVL-List, die Steyr-Daimler-Puch AG, die Zuckerwarenfabrik Engelhofer, die Buchdruckerei Stiansy und die Brauereien Reininghaus und Schreiner/Puntigamer. Der Bau der Ostbahnstrecke

und die Errichtung einer Schleppbahn weiter südlich förderte auch die Expansion der Betriebe in dieses Gebiet.

Die Bombenangriffe Ende des 2. Weltkriegs bescherten der Murvorstadt enorme Schäden. Die wichtige Infrastruktur, die Kasernen und die vielen Wirtschaftsbetriebe wurden großflächig angegriffen. Der massive Zerstörung folgte in den Nachkriegsjahren der Wiederaufbau mit nicht immer sensiblen Umgang mit historischem Bestand.

Infrastruktur

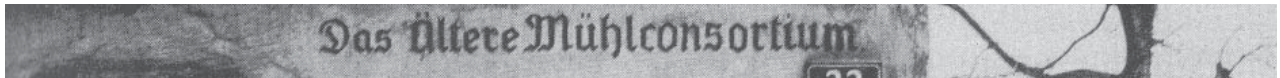
Nutzung der Mur

Seit dem Mittelalter wurde die Mur zu Transportzwecken genutzt. Vor der Erfindung der Eisenbahn verfügte der Transport zu Wasser im Vergleich zu den Landtransporten über entscheidende Vorteile: Er war nicht nur schneller und sicherer, sondern aufgrund wesentlich größerer Kapazitäten auch billiger. Mit Platten, Flößen und Schiffen wurde so das an Holz und Eisen reiche steirische Oberland mit dem Weinland im Süden verbunden.² Im Gegensatz

zu Flößen, die nach erfolgtem Transport zerlegt und als Brennholz verkauft wurden, waren die hölzernen Murschiffe auch zum Fahren stromaufwärts bestimmt. Hierzu wurden Pferde vor so genannte Treidelwagen gespannt, die die Schiffe dann vom Ufer aus zogen.

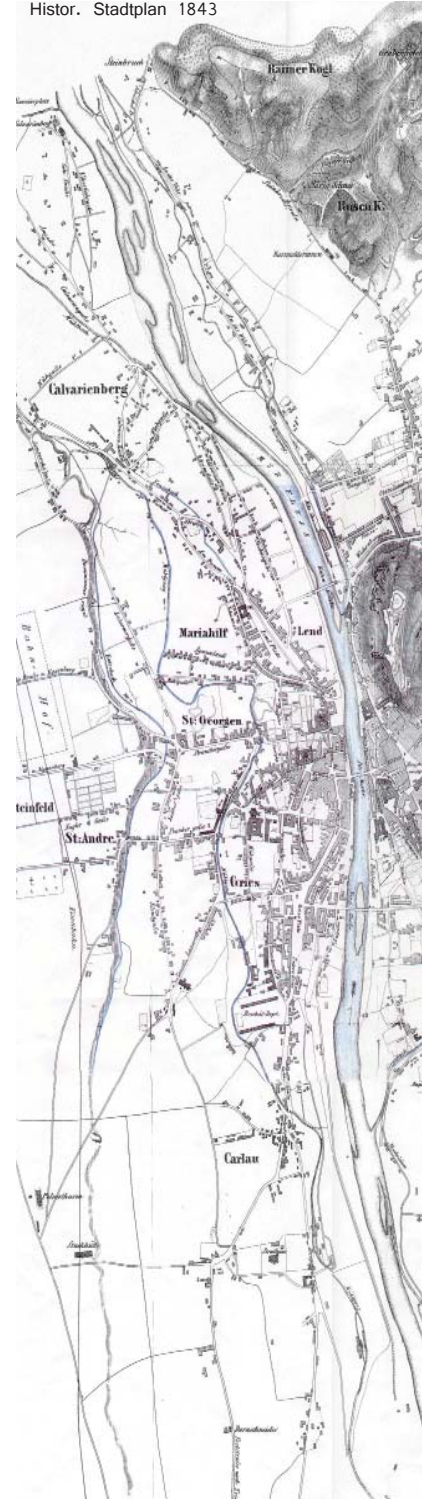
Anlegestellen für den Transport zu Wasser gab es im Bereich Lend (Floßlend) und Gries. Hier befand sich auch die Wassermautstelle, an der der so genannte Lendhüter Abgaben von ankommenden Wassertransporten einforderte und die abgeladenen Waren bis zu ihrer Abholung beaufsichtigte.³

Die Hauptbrücke war, abgesehen von temporären Schiffsbrücken, lange Zeit die einzige infrastrukturelle Verbindung in die Kernstadt. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Projekte zweier weiterer Murbrücken, der Kepler- und der Radetzkybrücke, umgesetzt. Versuche der Dampfschiffahrt auf der Mur wurden 1890 nach nur zwei Jahren ruhmlosen Daseins aufgegeben.



Relikte an einem Haus in der Judendorferstraße

Histor. Stadtplan 1843



16

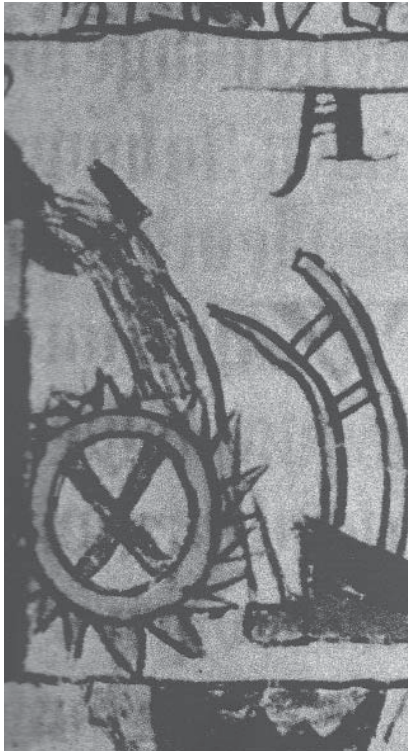
Der Mühlgang

Wie schon erwähnt war die Mur als Transportweg wichtig für das Gedeihen der Grazer Wirtschaftslebens. Da ihr Wasserpegel jedoch stark schwankte, konnte sie zur Gewinnung von Wasserkraft nicht genutzt werden. Die Ansiedlung von Gewerbe, das zum Betrieb Wasserkraft bzw. Brauchwasser benötigte, erfolgte daher in Graz an Seitenarmen der Mur, die teils natürlichen teils menschlichen Ursprungs waren. Das starke Gefälle des Grazer Beckens machte es möglich, dass an einem bestimmten Wasserarm gleich mehrere Wasserkraftstufen errichtet werden konnten. Von diesen zahlreichen Wasserarmen entwickelten sich der linksseitige und besonders der rechtsseitige Mühlgang zu den beliebtesten Standorten für Gewerbe und frühe Industrie.

Der Ausgang beider Mühlgänge war eine Wehranlage in der Ortschaft Weinzödl. Während der linksseitige, also der östlich der Mur gelegene Gang nach etwa 5km Lauflänge bereits am Fuße des Schlossberg wieder in die Mur zurückgeleitet und in den 1970er Jahren aufgelassen wurde, fließt

der rechtsseitige Mühlgang noch heute über Gösting durch die Murvorstadt und Puntigam um nach beinahe 30km Länge bei Werndorf nördlich von Wildon wieder in die Mur zu münden. Drei weitere 'Seitenarme' des rechtsseitigen Mühlganges seien erwähnt. Im Norden des Bezirks Lend und in Gösting zweigen zwei durch Wehre regulierte Arme wieder in die Mur: Der Schleifbach (Erlenbach) und der Aubach (Wäscherbachl). Weiter nördlich mündet der Thalerbach in den Mühlgang.

Damit die Nutzbarkeit dieser Wasserarme für die stetig wachsende Zahl an Betrieben gewährleistet werden konnte, kam es schon früh zu wasserbaulichen Maßnahmen um den Wassereinzug aus der Mur zu erhöhen und Einrichtungen zur Regulierung der Wassermenge in den Mühlgängen zu schaffen⁴. Um die Verantwortung und Finanzierung dieser Maßnahmen unter den betreibenden Genossenschaften zu teilen, schloss man sich zu sogenannten Mühlkonsortien zusammen, von denen jene des rechtsseitigen Mühlganges, das 'Ältere Mühl-Consortium' und das 'Feldkirchen-Werndorf-Konsortium' noch heute bestehen. Neben



Ausschnitt einer Bilderhandschrift um 1300



Mühlgang heute auf Höhe Fernheizkraftwerk

den Wasserbau-Genossenschaften gab es des weiteren noch die Bäckermühlkonsortien, deren Zweck der gemeinschaftliche Betrieb von Mühlen für das Bäckereiwesen in Graz war. Im Bereich des heutigen Volksgartens gab es schon im ausgehenden Mittelalter zahlreiche Mühlen, von denen es im Laufe des 19. Jahrhunderts nur noch drei größere Betriebe gab: die Rösselmühle, die Marien- und die Köstenbaummühle – die letzteren beiden sind nicht mehr in Betrieb-, sowie die weiter südlich gelegene, heute als Taggermühle bekannte, Anlage. Erstere ist besonders erwähnenswert, da sie als eine der ältesten Grazer Mühlen gilt. Sie wurde wahrscheinlich um 1370 erbaut und ist seit damals, nach einem industriellen Ausbau am Beginn des 20. Jahrhunderts, durchgehend in Betrieb. Neben den Getreidemühlen wurde die Wasserkraft des Mühlgangs aber auch noch von der Papiermühle in Leutzendorf, die im Besitz der Eggenberger war, Brettersägen, Tuchfabriken, Leder- und Lodenwalken, (Schieß-) Pulverstampfen (Manincormühle) und Eisenwerken genutzt. Als Standort für den Betrieb von Mühlen, Hammerwerken und anderer

industrieller und gewerblicher Nutzung verlor der Mühlgang jedoch mit dem Siegeszug der Dampfmaschine an Attraktivität. Doch führte er zur Herausbildung der alten Grazer Industrieviertel und prägte damit nachhaltig die Entwicklung des Wirtschaftslebens und somit die des Grazer Stadtbildes. Infolge der Auffassung des linksseitigen Mühlgangs in den 1970er Jahren und dem Rückzug der Mühlen, wurde auch über eine Auffassung des rechtsseitigen Wasserarmes diskutiert. Die Überlegungen scheiterten damals an der finanziellen Umsetzung, sowie an bürokratischen Hürden. Seine heutige Erscheinung zeigt Spuren alter Flussverwilderungen, sowie von Generationen von wasserbauenden Nutzern seiner Energie. Heute fristet der Mühlgang eingezwängt in eine betonierte Wanne, teils unterirdisch verlaufend, zwar ein Schattendasein im Bewusstsein der Bewohner der (ehemaligen) Vorstadt, ist aber trotzdem noch immer von großer Wichtigkeit für das Kleinklima in seinem Einflussbereich. Die durchschnittlich 11 m³ Wasser pro Sekunde werden teilweise zwar noch zum Betrieb von Kleinkraftwerken verwendet, der Mühlgang dient

aber heutzutage hauptsächlich zur Wärmeabfuhr aus den Motorenprüfständen der AVL-List und der Grazer Fernwärme.

Straßen und Plätze

Wichtig für das Werden der Grazer Murvorstadt waren vorerst vor allem die Verbindungen Richtung Westen. Allen voran ist hier die Voitsbergerstraße zu erwähnen. Sie nahm ihren Ursprung in der Dominikanergasse und führte über die Elisabethnergasse und Niedertobel über Baierdorf in die Weststeiermark. Eine zweite wichtige Verbindung verlief ab der Strauchergasse, die Mitterstraße kreuzend, in Richtung Plabutsch. Eine weiterer wichtiger Weg hatte seinen Ursprung in der Siedlung um St. Andrä, kreuzte ebenfalls die Mitterstraße und führte Richtung Straßgang.

Nach dem Bau von Schloss Eggenberg errichtete man schließlich ab der Methahofgasse auch eine Wegverbindung zwischen Schloss und Stadt.⁵ Während in den Anfängen der vorstädtischen Siedlungen die Verbindung Ost-West dominierte – die einzige Nord-Süd Verbindung bestand in

der Transversallinie Mitterstraße /Alte Poststraße – prägte diese Achse schon bald die Grazer Murvorstadt.

Seit dem 16. Jahrhundert galt die Mariahilferstraße als durchgehend besiedelt und die Murvorstadt begann sich Richtung Norden auszudehnen. Um 1600 entstand der Lendplatz als eine ‚an einem Seitenarm der Mur verlaufende, sackartige Erweiterung. Seine Größe war durch die hier abgehaltenen Wochenmärkte bestimmt. Somit entsprach er vom Charakter her einem Dorfplatz.⁶

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts begann die Murvorstadt sich auch Richtung Süden entlang der Straßen ‚so auf Karlau geet‘ auszudehnen. Der späteren Triesterstraße folgend entwickelte sich ein länglicher Platz, der Griesplatz, an dem sich vor allem die, im Bürgerspital bediensteten, Keuschler und Kleingewerbebetriebe niederließen.⁷

Beide Plätze, so wie auch der Karlauplatz, sind auf den Verkehr von Norden nach Süden ausgerichtet. Diese Achse wurde seit 1728 von der Kommerzialstraße geprägt. Sie entstand aus den Bestrebungen Kaiser Karls VI., entsprechend dem Pariser Vorbild, um die Metropole Wien ein sternförmiges Sys-

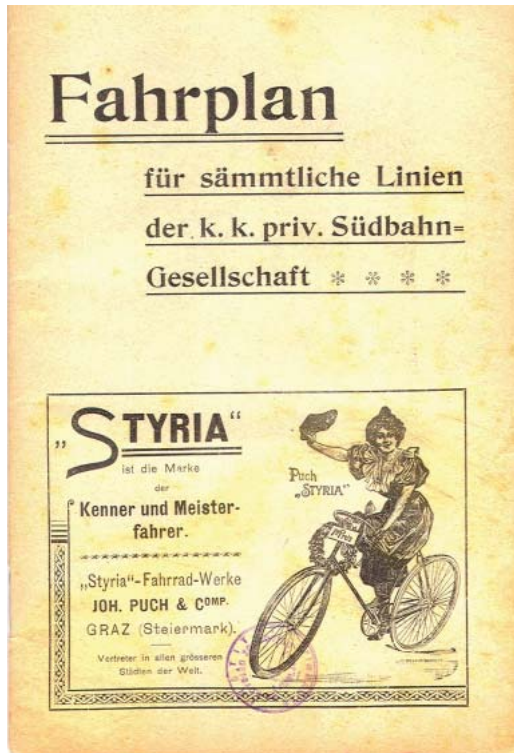
tem von Straßen, die in wirtschaftlich und militärstrategisch wichtige Gebiete führten, zu errichten. Die ‚Reichs-Commercial-Haupt- und Poststraße‘ verlief in Graz vom Semmering kommend, über die Wienerstraße, den Lendplatz, die Mariahilferstraße und den Murplatz, über die Griesgasse und den Griesplatz Richtung Karlau- und Triesterstraße. Das Hauptziel der Fernstraße war Triest, das so über Marburg und Laibach mit den südlichen Städten der Monarchie verbunden war. Sieht man vom Lokalverkehr in die Weststeiermark ab – dieser zweigte entweder vom Griesplatz in die Strassgangerstrasse ab, oder benutzte überhaupt eine weiter südlich gelegen Verbindung in Puntigam -, hatte die Erschließung Richtung Westen über die Stadtgrenzen hinaus nach Kärnten aufgrund der Barriere Koralpenkette nur untergeordnete Bedeutung.

Die Infrastruktur der Murvorstadt war bis zum Bau der Südbahnstrecke auf dieses Straßennetz aufgebaut. Die Eröffnung des Bahnhofs im Jahr 1844 brachte dieses System jedoch durcheinander. Um das neue Verkehrszentrum um den Bahnhof mit dem Murplatz und letztendlich mit der Stadt zu

verbinden, wurden alte Linienführungen entlang der Dominikanergasse aufgegeben nur zwei Jahre nach Inbetriebnahme der Bahn wurde die so genannte ‚Geometerstraße‘ eröffnet. Die neue Annenstraße wurde praktisch auf der gesamten Länge auf den Fluchtpunkt ‚Turm der Franziskanerkirche‘ ausgerichtet und so ein im Sinne der Stadtbauerschule optisch wirkungsvoller Bezugspunkt in die Stadt geschaffen.⁸

Zu Zeiten der 1. Republik verlagerte sich der Nord-Süd verlaufende Durchzugsverkehr von der Mariahilferstraße und Griesgasse in den Bereich des Lend- bzw. Grieskais. Schon in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts reagierte man auf das wachsende Verkehrsaufkommen mit einem Ausbau dieser Verbindung in Form des Kalvarien- und des Karlaugürtels, von dem aus man in die Triesterstraße gelangte.

Die Verbindung Richtung Süd-Westen erfolgte über die Brückenkopf- und die Rösselmühlgasse. Diese Verbindung brach erst mit der Motorisierungswelle nach dem 2. Weltkrieg zusammen. Die starke Zunahme des Verkehrs nach 1945 stellte allgemein hohe Anforderungen an die Stadtplaner, zu-



Fahrplan der Südbahn



Griesplatz um 1917

19

mal die Struktur- und Gestaltungspläne des Nationalsozialismus noch immer nachwirkten.⁹ Mit dem Ausbau der Gürtelstrecke in den 60er Jahren rückte der Verkehr wieder weiter weg von der Stadtmitte. Eine weitere Verlagerung Richtung Westen brachten Pläne für eine Stadtautobahn durch Eggenberg. Aufgrund heftiger Bürgerproteste wurde der Ausbau der Autobahn schließlich in den Plabutsch verlagert und so eine weitere Ost-West (Kommunikations-) Barriere quer durch die Murvorstadt verhindert. Die, im Vergleich zur Altstadt weniger beengten Straßen, begünstigten eine steigende Individualisierung des Verkehrs. Die Konzentration auf motorisierte Fortbewegungsmittel und die damit verbundene Verdrängung des Fußgänger- und Radverkehrs zeigt seine Auswirkungen heute deutlicher denn je.

Eisenbahn

Wie schon erwähnt, veränderte die Eisenbahn das Bild der Murvorstadt schon wenige Jahre nach dem Anschluss von Graz an die Bahnlinie Wien-Triest beträchtlich.

Ursachen für diese Veränderungen lagen zum einen an der Eisenbahn und ihren technischen Entwicklungen selbst, zum anderen an der Betonung der Nord-Süd Verkehrsachse durch Graz. Nicht zu vergessen die, bereits im Kapitel 'Industrialisierung von Graz' erläuterten, Entwicklungen durch die Landflucht, die damit verbundene steigende Anzahl der Arbeiter und das Wachstum des Industrieviertels um den Bahnhof. Sie wurden der Motor der Urbanisierung des Grazer Westens. Im Zuge der Expansion der Industriebetriebe um das Bahnhofsviertel bildeten sich klassische Arbeiterquartiere und die neue Annenstraße stieg zur wichtigsten Hauptachse Richtung Stadt auf. Das ursprüngliche Stationsgebäude wurde schon in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts durch einen Neubau im neo-barocken Stil ersetzt. Dieses wurde, wie so vieles in der Murvorstadt, im 2. Weltkrieg völlig zerstört. Der heutige Bau stammt aus dem Jahr 1950 und wurde im Vorfeld von 'Graz 2003 - Die Kulturhauptstadt' grundlegend renoviert. Durch den raschen Ausbau des Bahnnetzes wurde Graz schon früh zum Knotenpunkt zwischen Südbahn (Hafenanbindung Triest,

Schwerindustrie in der Obersteiermark), der Graz-Köflach-Bahn (Kohle) und der steirischen Ostbahn (Anschluss an die ungarische Westbahnstrecke Szombathely-Budapest). Mit der rasanten Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs verlor die Bahn jedoch an Attraktivität. In den letzten Jahren verfolgt man mit dem Ausbau der S-Bahn im Großraum Graz, vor allem Richtung Köflach, der Schaffung des Nahverkehrsknotens Graz-Don Bosco, dem Bau des Semmeringbasistunnels und Überlegungen zum Ausbau der Ostbahn, verschiedenste Pläne um den Bahnknoten Graz wiederzubeleben.

Schleppbahn

Unter Einsatz von russischen Kriegsgefangenen wurde 1940 die Trasse der Grazer Schleppbahn gebaut. Sie zweigt am rechten Murofer direkt vor der Eisenbahnbrücke südlich der Schönaubrücke von den Gleisen der Ostbahn ab und führt dann entlang eines mäandrierenden Verlaufs zwischen Mur und Mühlgang ca. 3km nach Süden. Ursprünglich wurde sie errichtet um das

- 1 POPELKA, Graz II S 525
- 2 DIENES, Murvorstadt S 16
- 3 vgl. Kapitel Das Leben in der Murvorstadt, 4. Wasser
- 4 FRANZ, Die Mühlgänge in Graz; Wasser (Dienes/Leitgeb) S 142
- 5 POPELKA, Graz I S182, ders. Entwicklung S 52
- 6 DIENES, Lendplatz S12-14
- 7 DIENES/KUBINZKY, Gries S 16
- 8 KUBINZKY, Die Geschichte der Murvorstadt, Das Straßennetz S 33
- 9 KUBINZKY, Die Geschichte der Murvorstadt am Mitte des 19. Jahrhunderts
- 10 WÖBER, Die Grazer Pferdeisenbahn, Wien 1978; S 22-33
- 11 KUBINZKY, Die Geschichte der Murvorstadt, Der öffentliche Verkehr S 37



eine der ersten Straßenbahnen am Jakominiplatz

Gaswerk der Grazer Stadtwerke auf der Schiene mit Braunkohle zur Gaserzeugung zu versorgen. Die Möglichkeit des raschen Gütertransports auf der Schiene zog schon bald weitere Betriebe an und führte zur Herausbildung eines, neben dem Bereich Hauptbahnhof, weiteren wichtigen Grazer Industriegebiets. Aufgrund von Umstrukturierungen und Schließungen dieser Betriebe in jüngerer Zeit wurde die Trasse weitgehend stillgelegt und wird momentan nur von der Firma Schrott Wolf zum Gütertransport mittels Diesellok genutzt. Um das Gebiet als Industriestandort wieder attraktiver zu machen, war es auf Initiative der Graz AG geplant, die Trasse noch 2009 wieder in Betrieb zu nehmen. Dieses Vorhaben ist allerdings nach wie vor nicht realisiert worden.

Öffentlicher Verkehr

Mitte des 19. Jahrhunderts herrschte für den öffentlichen Verkehr ein gänzlich anderes Verständnis als heute. Zum einen waren die Entfernungen innerhalb der Stadt geringer und zum anderen benötigte man in Zeiten

vor Einführung der Straßenbahn noch ein völlig anderes Kommunikationsverhalten, um mit größeren Wegstrecken innerhalb der Stadt zurechtzukommen. So war auch das Straßennetz der Murvorstadt auf den Transport mittels Kutschen und Pferden ausgerichtet. Die breiten Gehsteige in diesem Jahrhundert zeugen noch von der wesentlich größeren Anzahl an Fußgängern. Wer größere Entfernungen günstiger zurücklegen wollte, benutzte so genannte Omnibusse, also Pferdewagen, die von mehreren einander nicht bekannten Personen benutzt wurde. Standplätze für solche 'Busse' befanden sich am Bahnhof, sowie in der Nähe größerer Hotels. Ab 1865 gab es dann, dem Trend der damaligen Zeit entsprechend, erste Diskussionen über eine Grazer Pferdestraßenbahn. Aufgrund von Uneinigkeiten über die Streckenführung kam es aber erst 1878, dafür aber dann innerhalb von 24(!) Tagen, zu Fertigstellung der Pferdestraßenbahnlinie vom Bahnhof über die Annenstraße, über die Hauptbrücke und Murgasse zum Haupt- und schließlich zum Jakominiplatz. Damaligen Zeitungsberichten zufolge verlieh die 'Tramway' der Annenstraße

'großstädtische Physiognomie'¹⁰. Bereits im Jahr darauf wurde mit der Verbindung Geidorf-Kettenbrücke (heutige Keplerbrücke)-Lendplatz-Volksgartenstraße-Annenstraße eine weitere Linie eröffnet und somit gleichzeitig eine Ringlinie um den Schlossberg geschaffen. In den Jahren darauf wurden die Gleise weiter ausgebaut, so z. B. die '2er Linie' vom Lendplatz nach Gösting, sowie die Eröffnung der Linie vom Griesplatz und später einer Spange über die Schönaubrücke nach Puntigam.

In nur drei Jahren entstand so in der Murvorstadt ein Straßennetz, das sowohl die Wohn- und Arbeitsquartiere im Bereich Kepler-, Wiener-, und Karlauerstraße, sowie den Griesplatz in den öffentlichen Verkehr integrierte, als auch die damaligen Vorstadtgemeinden Gösting, Eggenberg und Randbereiche von Feldkirchen (heute Puntigam) mit der Stadt verband.¹¹ Der Lend- sowie der Griesplatz entwickelten sich in den Zwischenkriegsjahren zu Ausgangspunkten teilweise privater Autobuslinien, besonders in Richtung Weststeiermark, was das Florieren von Kleingewerbe und Gaststätten auf beiden Plätzen zusätzlich unterstützte.

1.4 DIE GESCHICHTE DER KARLAU UND DES SCHLACHTHOFVIERTELS

Zwischen Lustschloß und Fabriken

21

Wie schon erläutert gab es in der Murvorstadt der frühen Neuzeit zahlreiche Gutshöfe und Palais. Sie alle wurden aber von der Sommerresidenz Erzherzog Karls II von Innerösterreich übertroffen, das 1589 in den Murauen südlich der Vorstadt errichtet wurde.

Ursprünglich als Schloß Dobel bezeichnet, erhielt das reich ausgestattete Renaissance Schloss schon während der Bauphase den Namen Karlau (Karl-Au). Das Jagd- und Lustschloß war umgeben von einem ausgedehnten Tiergarten mit künstlich angelegten Wäldern und Bächen –erwähnenswert ist hier vor allem das 'Entenbachl'- zur Wildjagd und Fischzucht. Das Anwesen verfügte des weiteren über einen großen Fasanengarten, sowie eine eigene Falknerei und Meierei.

Viele dieser Funktionen sind noch heute in den Straßen- und Ortsbezeichnungen gegenwärtig: wie z.B. Tiergartenweg, Fasanturmweg, Falkenturm-gasse, Fasangartengasse, Wiesengasse oder die Tändelwiese. Letztere wurde damals als Futterwiese für das Damwild herangezogen.

So reich ausgestattet das Schloss auch war, verlor es schon 1619 mit dem Wegzug des österreichischen Hofes aus der damaligen Residenzstadt Graz zurück nach Wien zunehmend an Bedeutung. Erst Ende des 18. Jahrhunderts verfügte Maria Theresia die Verwendung des ehemaligen 'k. und k. Jagd- und Lustschloß Karlau' als Ar-

beitshaus für Bettler und Mittellose. Unter Joseph II diente das Anwesen zur vorübergehenden Unterbringung französischer Kriegsgefangener und zur Stationierung der Fuhrwesenabteilung des österreichischen Heeres. 1803 wurde es schließlich offiziell zum Provinzstrafhaus erklärt. Seit damals ist 'die Karlau' bekannt als Gefängnis für Straf- und Schwerverbrecher.

Der Prater von Graz

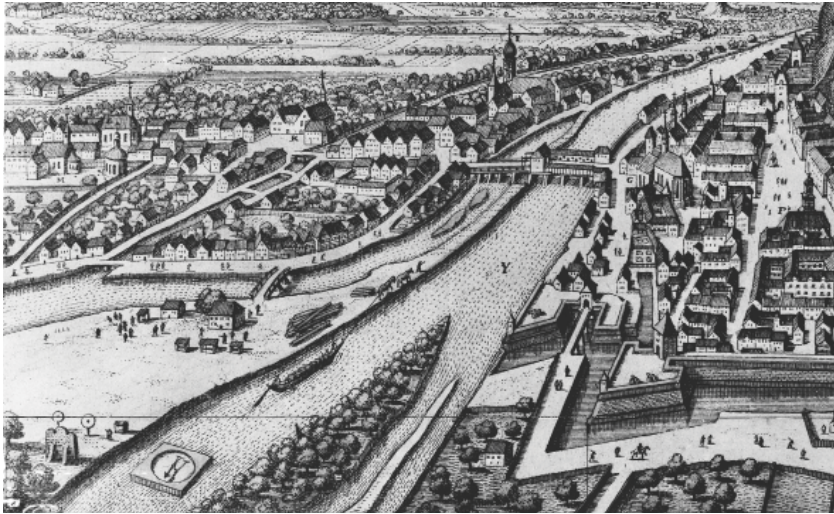
Die Karlau als Ausflugsziel

Neben den vielen Vergnügungsmöglichkeiten in den Gaststätten der Murvorstadt, erfreute sich vor allem die südliche Murvorstadt als Ausflugsziel zunehmender Beliebtheit. Im Bereich Entengasse/Schiffgasse befand sich seit dem 17. Jahrhundert die bürgerliche Schießstätte am Gries mit Theater- und Tanzräumlichkeiten, sowie einem Hetzplatz für Tierhetzen und Schießhütten. Noch weiter südlich befand sich der Rosstummelplatz (vgl. Schlachthof), wo diejenigen, die es sich leisten konnten, dem Pferdesport nachgingen.

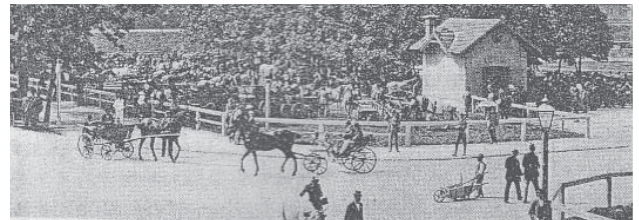
Vor ca. 200 Jahren entwickelte sich dann der Badesport zu einem breitenwirksamen Freizeitvergnügen. Das erste Freibad der Stadt wurde in der Karlau betrieben. Damals lag das Gebiet in einiger Entfernung zum Stadtkern. Es mit der Kutsche zu erreichen war kostspielig, so mussten die meisten Badehungrigen das Kaltbad in der Karlau zu Fuß erreichen.¹

Der Weg nach Süden war aber nicht nur wegen des Badens attraktiv: Der 'Weg von der Karlau gegen die Ufer der Mur war einst mit schönen Maulbeerbäumen bepflanzt, zwischen denen hin und wieder Ruhebänke, Hütten mit Erfrischungen u. dgl. angebracht waren. Lustschiffchen wurden im Flusse unterhalten etc., und dieser Theil der Aue war die Lieblings-Zusammenkunft aller Grätzer'²

Südlich der Schönaubrücke entlang des rechten Murufers befand sich bis zur Errichtung des Schlachthofs der nach Johann Georg Stübinger benannte 'Stübingerhof'. Auf diesem Gelände fanden sich verschiedenste Vergnügungseinrichtungen, die unter dem Namen 'Grazer Prater' bekannt waren. Hier gab es eine, als Ausflugsziel beliebte



Kupferstich Graz von Süden um 1630



Pferdemarkt um 1910

und bekannte, Gaststätte mit großzügigem Gastgarten. Die Attraktionen reichten von einem Ringelspiel und Orchesterpodium bis hin zu einer Linde, in dessen Krone die Hauskapelle zum Tanz aufspielte.

Der Schlachthof

Bis 1876 befanden sich die privaten und kommunalen Schlachtbänke der Stadt am linken Murofer im so genannten Kälbernen Viertel. Mit Ende des 19. Jahrhunderts geht die Stadtgemeinde jedoch dazu über, viele infrastrukturelle Einrichtungen in Eigenregie zu betreiben. Mit dem neuen Städtischen Schlachthof entstand so auf dem Gelände zwischen Schloß Karlau und Murofer ein gemeindeeigener Großschlachthof mit Kühlhäusern, Ställen, Schlachthallen und einem Maschinenhaus. Zur Energiegewinnung nutzt man den Mühlgang und orientiert sich so an damals modernen Vorbildern wie Wien oder Budapest. Nördlich des Schlachthofs befand sich bis zum Ersten Weltkrieg der Viehmarkt. Hier wurde einmal monatlich der Pferdemarkt abgehalten, woran die Bezeichnung 'Roßwiese' am süd-

lichen Ende des Brückenkopfs der Schönau- brücke noch heute erinnert. Zu Ende des Ersten Weltkriegs waren am Schlachthof bis zu 1000 Pferde aus Armeebeständen eingestellt und wurden großteils geschlachtet. Seit 1904 leistet der Schlachthof auch einen wichtigen Beitrag zur Linderung sozialer Not: auf der so genannten Freibank wurde gesundes, aber minderwertiges Fleisch verbilligt an Private verkauft. Der ehemalige Viehmarkt wurde im Ersten Weltkrieg mit Wohnbaracken, der Karlausiedlung, verbaut, während der alte Schlachthof im Zweiten Weltkrieg bis auf den 35m hohen Wasserturm beinahe völlig zerstört wurde. Erst in den 1960er Jahren wurde der, entlang der Schleppbahngleise gelegene, Neubau fertiggestellt. Der Betrieb wurde zuerst weiter vom Magistrat betrieben und dann von privaten Investoren übernommen. Mittlerweile befindet sich in wirtschaftlichen Schwierigkeiten³ und ein Fortbestehen des Grazer Schlachthofs ist fraglich.

- 1 SKITZE: Skizze von Grätz 1922, S 288
- 2 KUMAR. Historisch-malerische Streifzüge in den Umgebungen der Stadt Grätz, S 169
- 3 vgl. Berichtedes österr.Wirtschaftsblattes

2.1 OPEN CITIES

Designing Coexistence

23

Die vierte Architekturbiennale Rotterdam hat sich unter der Leitung ihres Kurators Kees Christiaanse dem Thema 'Open Cities – Designing Coexistence' verschrieben. Im Zentrum des Interesses der Ausstellung steht die Frage, ob und inwiefern Architekten und Planer dazu in der Lage sind, durch ihre Planungen ein gesellschaftliches, kulturelles und ökonomisches Miteinander anzuregen...

Ziel der Veranstalter iwar und ist die Erforschung, die Dokumentation und das Entwerfen von Strategien, die ein solches Miteinander in heutigen und zukünftigen Städten begünstigen.¹ Es lässt sich schon längst nicht mehr leugnen, dass wir in uns in einer Zeit rapiden Sozialen Wandels befinden. Schon längst haben wir uns an Schlagworte wie Globalisierung, Multimediale Revolution, Verstädterung etc gewöhnt. Ein Großteil der Erdbevölkerung lebt in Städten bzw. in Regionen, von denen aus man innerhalb einer Stunde eine Stadt erreichen kann. Diese Entwicklung begann mit der Industriellen Revolution und hat sich seitdem rapide weiterentwickelt. Städte auf der ganzen Welt erweitern nach wie vor massiv ihr Einzugsgebiet. Die Bevölkerungszahlen – vor allem in Städten von Entwicklungs- und Schwellenländern – scheinen sich ungebremst zu potenzieren. Europäische Städte stellten in dieser Entwicklung bis jetzt die Ausnahme dar, da entgegen dem weltweiten Trend europäische Städte kleiner und mittlerer Größe zu schrumpfen schienen.² Hohe Immobilienpreise und der Traum vom Häuschen im

Grünen bewegte eine ganze Generation des Mittelstandes dazu, sich in den städtischen Umlandgemeinden anzusiedeln. Diese Entwicklung hatte zur Folge, dass die Städte nach wie vor hauptverantwortlich für das Aufrechterhalten der Infrastruktur verantwortlich sind, während die Umlandgemeinden deutliche Gewinne ihrer steuerlichen Einnahmen verzeichnen können. Neben den finanziellen und wirtschaftlichen Folgen (klarer Wettbewerbsnachteil für Wirtschaftsbetriebe in der Innenstadt) haben die meisten europäischen Städte mit einem massiven Verkehrsproblem zu kämpfen.

Eine Begriffsbestimmung

Der Zustand einer 'Open City', einer offenen Stadt, ist nach Meinung von K. Christiaanse dann erreicht, wenn verschiedene Gesellschaftsgruppen mit eigener Identität und Authentizität friedlich nebeneinander existieren können und die städtischen Strukturen ihres Umfeldes eine Interaktion dieser Gruppen fördern und fordern. Dieser Austausch zwischen Menschen unterschied-

licher Gesellschaftsschichten soll die Vielfalt einer städtischen Bevölkerung vergrößern. Vorteile ergeben sich nicht nur aus einer Verbesserung des sozialen Klimas, sondern auch in einer Anregung des wirtschaftlichen Wachstums.

The **International Architecture Biennale Rotterdam (IABR)** is an international research biennale founded in 2001 on the conviction that architecture is a public concern. It is an international event of exhibitions, conferences, lectures and other activities devoted to themes in the field of architecture and urbanism. The 4th IABR will take place from 24 September 2009 until 10 January 2010 in Rotterdam and Amsterdam. Central venue of the 4th IABR is the NAI. The theme is Open City: Designing Coexistence. The 4th IABR's curator is Dutch architect and urbanist Kees Christiaanse. In addition to three exhibitions, the 4th IABR is laying on a sizeable Event Program at the NAI, including debates, lectures, theater performances and film screenings.



Als Leitgedanke gilt hier: Wohlstand durch Innovation - Innovation durch Vielfalt. Die so erreichte vielschichtige Verdichtung der urbanen Bevölkerung bringt in ihrer Entwicklung auch klare Vorteile, den Verbrauch von Energie, Ressourcen und das Thema Mobilität betreffend. Die Folge wären beispielsweise weniger Zersiedelung und Pendlerverkehr und somit alleine schon eine Reduktion fortschreitender Versiegelung von Grünflächen und der, vom Individualverkehr produzierten, Emissionen. Eine Einschränkung des Pendlerverkehrs bedingt wiederum den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes. Das Modell der 'Open City' verlangt von ihren Nutzern also nachhaltiges Handeln in jeder Hinsicht.³

Entwicklung einer Idee

Seit der befestigten Stadt des Mittelalters und der Renaissance haben sich Stadt- und Gesellschaftsbild stark verändert. Dies Transformation von einer abgeschlossen politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen 'Zelle' hin zu einem Netzwerk an Verflechtungen und Beeinflussungen fand

auf zwei Ebenen statt. Das Wachstum der Städte durch Zuwanderer, die sich in einer liberaleren, vielfältigeren Umgebung einen Arbeitsplatz und ein neues, besseres Leben erhofften, veränderte das räumliche Stadtbild grundlegend. Dazu gehört der Rückbau der Befestigungsanlagen und die Integration der Vorstädte genauso wie die heutigen suburbanen Zersiedelungsszenarien. Aber auch auf politischer Ebene haben sich Städte stark verändert. Waren sie früher mehr oder weniger autarke, selbst bestimmte und - zumindest regionale - Machtzentren, haben sie heute einen Großteil ihres Einflusses auf nationale und internationale Legislatur abtreten müssen. Besonders gravierend war diese Entwicklung im Bereich der Zuwanderungsbestimmungen (Asylpolitik), Steuern und Auflagen (EU) sowie in wirtschaftlichen Belangen (Abhängigkeit von Großkonzernen).

Die beiden historischen Ereignisse, die diese 'städtische Mutation' ausgelöst haben, sind die Französische und die Industrielle Revolution. Das 'Hausmännische Paris' um 1850 und Wien um die Jahrhundertwende (1900) sind Beispiele für funktionelle Pro

Kees Christiaanse (*1953) is known as one of today's most significant practicing architects and urban designers. He was a partner at OMA Rotterdam and founded KCAP Architects & Planners in 1989, with offices in Rotterdam and Zurich. Since 2003 he has been head of the Institute for Urban Design at the Swiss Federal Institute of Technology in Zurich and a visiting professor at the London School of Economics. He is actively involved in concrete urban projects, such as the development of docklands in Amsterdam, Rotterdam, and Hamburg, and is designing an "urban breeding ground" in London for the Olympic Legacy Masterplan.

Die **Independent Group (IG)** war eine Vereinigung englischer Künstler, die 1952 am Institute of Contemporary Arts (ICA) in London von Lawrence Alloway, Alison und Peter Smithson, Richard Hamilton, Eduardo Palozzi, Reyner Banham und anderen gegründet wurde. Die Independent Group (IG) war ein eher lockerer Zusammenschluss aus Architekten, Bildhauern und Kunstkritikern und diskutierte schon früh Gedanken zur Einbeziehung der Trivialekultur wie Werbung und Massenmedien in den Kunstbegriff. Hier entstand auch der Begriff der Pop Art im Jahre 1956. Der enge Kreis der Künstlergruppe zählte zirka 20 Mitglieder. Im Vordergrund stand nicht das Endprodukt Ausstellung, sondern das Aneignen von Erkenntnissen über Quellen, Zusammenhänge und Auswirkungen. Es dominierten zunächst die Vorführungen, in denen Eduardo Palozzi seine Bunk-Collagen präsentierte. Er zog keinerlei Gliederungsprinzip in Erwägung, sondern zeigte ohne jeden Kommentar eine rasche Folge projizierter Collagen, die aus Illustrierten, Trivilliteratur, und Produktwerbung zusammengestellt waren. Die ersten Vorträge waren - mit Ausnahme der von Palozzi - eher technologischen Themen gewidmet, wie z.B. Karosserieentwürfe, Maschinenästhetik und Hubschrauberdesign. Erst später gewannen Aspekte wie Mode, Science Fiction, Popmusik und Hollywood-Filme an Bedeutung. Immer mehr Mitglieder der Independent Group widmeten sich der vielfältigen Erscheinungsform der Massenkultur.



Collage Stadtlayer

gramme, die einen Versuch darstellen, auf die Bevölkerungsexplosion in den Städten zu reagieren. Auch im aufstrebenden Amerika des frühen 20. Jahrhunderts wurden Theorien, wie die 'Melting Pot Theory' (Chicago) oder später 1978 die Idee des 'Delerious NY' (New York), entwickelt, die nach Ideen suchten, eine dichte und vielfältige Bevölkerungsmasse in eine neue, offene Gesellschaft zu transformieren.

Nach Ende des 2. Weltkriegs stellten Peter und Allison Smithson, Mitglieder der sogenannten Independent Group, bei der Untersuchung in Bethnal Green die Behauptung auf, die Straße, bzw. der öffentliche Raum wären der wichtigste Transformator des städtischen Lebens. Sie entwickelten ein architektonisches Konzept, das 'Street Deck Project', das die Straße als Zugang und Treffpunkt räumlich und gesellschaftlich thematisierte. Sie entdeckten den städtischen Alltag als unerschöpfliches Reservoir für neue Ideen. Sie stellten aber auch fest, dass die Übersetzung und Interpretation kultureller und gesellschaftlicher Räume und Grenzen Gefahren mit sich bringt und jedenfalls sensibel behandelt werden sollte. 1965 entstand

in der niederländischen Stadt Dronen der 'De Meralast' ein öffentliches Gebäude als ein großer Raum für vielfältige Nutzungen. Das Konzept war, dass hier gleichermaßen Sitzungen der Stadtregierung Sport- und Theaterveranstaltungen sowie Restaurantbetrieb und dergleichen ohne sichtbare oder akustische Trennung stattfand. Man nannte diese Idee 'Maakbares Zamenliving', das machbare Zusammenleben. Durch die Entdeckung des Gebäudes als Schauplatz und Kulisse für TV-Sendungen wurde das Gebäude zum Symbol einer Gesellschaft geprägt von Offenheit, Toleranz und Demokratie. Die städtebauliche Idee sollte die Niederlande als einen großen Raum widerspiegeln, indem sich eine multi-kulturelle Gesellschaft entwickeln konnte. Doch diese schöne, aber naive Vision entsprach nicht der realen Entwicklung. Wie überall auf der Welt führte die Verdichtung in kultureller, ethnischer und gesellschaftlicher Hinsicht nicht zu einem fröhlichen 'Multi-Kulti-Mix', sondern zu einem 'Nebeneinander' von abgeschlossenen Gruppen mit deren eigener Identität. Die Bildung von Polen innerhalb der städtischen Umgebung als

ein Resultat der funktionalen Trennung im Städtebau wurde durch gesellschaftliche Unterschiede noch verstärkt. Das Resultat sind fragmentierte Landschaften, die über einige wenige Kommunikationsachsen miteinander verbunden sind. Der Zugang zu bestimmten Vierteln, z. B. Vororte, Universitätscampus oder Businesspark, ist zwar meist nicht beschränkt, doch sind sie meist einer bestimmten Gruppe vorbehalten. Die Lösung des Problems der daraus resultierenden physischen und sozialen Segregation in Städten ist mittlerweile von großer Wichtigkeit und benötigt die Aufmerksamkeit von Planern aller Fachgebiete.

Die 'Open City' entspricht also nicht einer tatsächlichen Stadt, sondern mehr einem gesellschaftlichen Zustand. Die Frage, mit der sich auch die Biennale in Rotterdam beschäftigte, war, ob es möglich ist, Strukturen zu entwickeln die diesen Zustand hervorrufen und begünstigen. Für eine solche Planung ist eine vielschichtige, kontextuelle Analyse der Situation einer Stadt notwendig, die sich auf eine spezifische Fragestellung konzentriert, funktionelle Zusammenhänge aufgreift und dynamische

- 1 Presseaussendung Juni der IABR 2009
- 2 vgl. Shrinking Cities
- 3 K.CHRISTIAANSE: What is Open City?, Vortrag Symposium Open City Zürich März 2009
- 4 A.EISINGER: The Open City and its historical context, Vortrag Symposium Zürich März 2009
- 5 K.CHRISTIAANSE: What is Open City?, Vortrag Symposium Open City Zürich März 2009
- 6 G. CLARK, Towards OPEN Cities, 2008, S12

Veränderungen unserer Zeit berücksichtigt, ohne ihre eigenen Grenzen und Potentiale zu überschätzen.⁴

Entwurfsanforderungen und Zielvorstellungen

Architekten und Städteplaner haben limitierten Einfluss auf politische oder wirtschaftliche Rahmenbedingungen einer Stadt. Trotzdem sind sie es, die gefordert sind, einen Rahmen/Zuhause für den Zustand einer Gesellschaft zu schaffen, um die Stadt (wieder) zu einem Ort des Miteinanders und der Interaktion zu machen, in der wachsende Vielfalt Innovationen und ökonomisches Wachstum fördern und Nachhaltigkeit im Bezug auf Ressourcen, Energieverbrauch und Mobilität gewährleistet sind. Damit die Transformation eines Status quo von Segregation zur Open City gelingt, braucht es ein flexibles System und keinesfalls fixe Strukturen. Die historische Komponente wird genauso wichtig sein, wie das Erzielen von städtischer Dichte. Nur so wird Interaktion gefördert und gefordert. Vielfältigkeit entsteht durch primäre und

sekundäre Mischnutzungen, spannende Raumfolgen und Übergänge von öffentlichen in privaten Raum durch Variationen des Maßstabs, sowie ein gut durchdachtes Straßennetz mit unterschiedlichen Qualitäten, gemischtem Verkehr und einem ausgeklügelten Mobilitätskonzept. Für große städtebauliche Projekte werden Gruppen von kompakten und in ihrer Größe beschränkten Nachbarschaften mit Interaktion in großem Maßstab vorgeschlagen. Bestehende Grenzen wie Straßen oder Bahnlinien können durch ein gut durchdachtes Mosaik an Aktivitäten aufgehoben werden.⁵

‘Openness is the quality and sum of the local conditions that attract and retain international populations over time.’⁶

Zusammenfassend kann man acht Schlüsselfaktoren sowohl für Attraktivität, als auch die Offenheit einer Stadt nennen:

- Wirtschaftliche Faktoren: dynamisches Kontingent an Arbeitsplätzen im Bereich Forschung und Entwicklung, International tätige Firmen

- Gesetzliche Rahmenbedingungen: Bürokratie, flexible Arbeitsmärkte, Sozialsystem, Möglichkeit rascher Integration
- Konnektivität und Zugänglichkeit: Infrastruktur und Transportsysteme, Erreichbarkeit und Verkehrsanbindung einer Stadt
- Politik und Stadtregierung: Wertschätzung von Wissens- und Humankapital, Vielfalt und Toleranz, Selbstverständnis der Stadt in internationalem Kontext, vermeiden starrer nationaler Strukturen, Rahmenbedingungen für zivile Kontrolle an öffentlichen Plätzen
- Kulturelle Faktoren: attraktives Kulturangebot, Vielfalt als Kulturgut
- Individuelle Bedürfnisse: Zugang zu flexiblem, leistbarem Wohnen, Schulen und Gesundheitsversorgung, Kulturvereine, Religionsausübung, Unterhaltungs- und Freizeitmöglichkeiten
- Internationalität: Events, Messen und Konferenzen
- Risikofaktoren: politische Stabilität, Sicherheit vor Umweltkatastrophen, Diskriminierung

2.2 SOZIALER WANDEL

OPEN CITIES - Eine Studie des British Council

27

Warum die Idee der 'Open City' in Zukunft von großer Bedeutung sein wird, wurde unabhängig von der Themenstellung der Architekturbiennale in Rotterdam in einer Studie des British Council¹ ermittelt.

Grundlage dieser Studie ist die Annahme, dass jene Städte zukünftig das größte Erfolgspotential besitzen, die es schaffen sich in der globalisierten Welt zu positionieren und die Möglichkeiten der Integration auf EU Ebene für sich zu nutzen. Städte haben die Chance sich von eingefahrenen, nationalen Charakteristiken und Beschränkungen und Hierarchien zu lösen um sich auf internationaler Ebene neu zu positionieren und definieren. Die Studie untersuchte europäische Städte – Belfast, Bilbao, Cardiff, Dublin, Düsseldorf, Gdansk, Madrid, Sofia und Wien - hinsichtlich globaler wirtschaftlicher Vernetzung, Mobilitätsbereitschaft ihrer Bewohner, technologischem Fortschritt, Klimawandel und Einfluss der europäischen Politik auf die jeweilige Stadt. Was, laut internationalem Trend, alle diese Städte gemein haben, ist ihr Streben nach Internationalität und Integration von anderen oder fremden Gesellschaftsgruppen. Möglichen anfänglichen Vermutungen zum Trotz, dieses Bestreben diene allein zur Erhöhung der Zahl billiger Arbeitskräfte, zeigt die Untersuchung, dass diese Zuzügler enorm zur Steigerung der Lebensqualität

beitragen². Zusätzlich erhöht die Anwesenheit von Menschen, die nicht in der jeweiligen Stadt geboren wurden, die Attraktivität einer Stadt für internationale Firmen, Investoren und Veranstaltungen. Da in manchen Branchen Internationalität unerlässlich ist, stärken globale Vernetztheit und Mehrsprachigkeit der Mitarbeiter wiederum die Position einer Stadt im Wettbewerb um internationale Wirtschaftsbeziehungen. Die Studie berücksichtigt die Tatsache, dass Städte selbst keinen Einfluss auf politische Entscheidungen hinsichtlich der Regelung der Zuwanderung haben.

Man kann auch nicht von einer vergleichbaren Attraktivität von Städten für Immigranten ausgehen. Des Weiteren wird festgestellt, dass manche Städte internationale Zuwanderer wesentlich schneller integrieren und für sich gewinnen können als andere. Diese Unterschiede zeigen sich sogar in Städten mit gleichen nationalen Rahmenbedingungen.

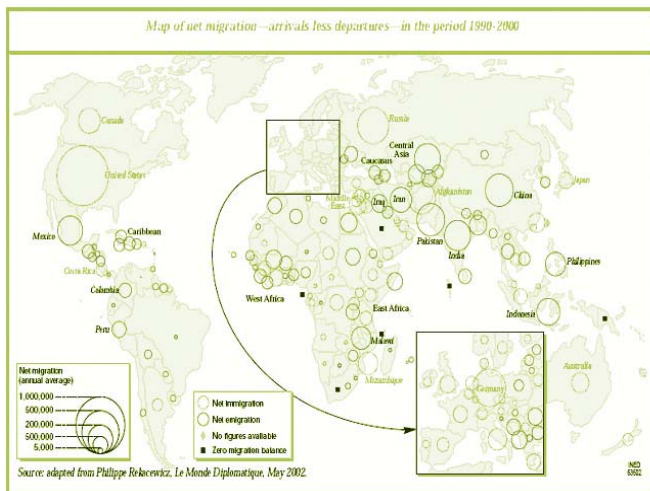
Demografische Trends

Betrachtet man die demografische Entwick-

lung und Trends für die Zukunft werden - Städte betreffend - zwei Themen besonders relevant werden:

Laut dem 2006 veröffentlichten UN World's Population Report stellt das Jahr 2007 einen Wendepunkt in der Menschheitsgeschichte dar. Zum ersten Mal leben mehr als die Hälfte der Erdbevölkerung in Städten und urbanen Gebieten. Durch den raschen Urbanisierungsprozess im 20. Jahrhundert stieg der prozentuelle Anteil der, in städtischen Gebieten lebenden, Erdbevölkerung von 13% um die Jahrhundertwende bis momentan etwas über 50%. Prognosen für das Jahr 2030 zufolge soll diese Kurve weiter ansteigen, wenn auch wesentlich flacher als in den vergangenen 50 Jahren.

Ein anderes Problem, dessen wir uns mittlerweile eher bewusst sind, ist die zunehmend alternde Gesellschaft. In allen 45 so genannten 'developed countries' aber auch in 28 'developing countries' geht die Zahl der Geburten deutlich zurück, während die Lebenserwartung steigt. Länder wie Deutschland, Italien, Japan und viele Staaten der ehemaligen Sowjetunion stehen exemplarisch für die Tatsache, dass Indust-



map of net migration 1980-2000

rienationen ohne Zuwanderung schon jetzt von einem Bevölkerungsrückgang betroffen wären. Dem derzeitigen Trend zufolge wird diese Entwicklung trotz Immigration nicht mehr aufzuhalten sein und spätestens 2050 zum Tragen kommen.

Fasst man diese beiden Trends zusammen, wird folgendes klar: Während die Bevölkerung in Europa, Nordamerika und Japan also immer älter wird (demografische Entwicklung), verfügen vor allem China, Indien und Afrika über junge, mobile Bevölkerungsschichten (Urbanisierung).

Immigration

Die Rolle der Städte

Städte waren zwar schon immer das Hauptziel von Immigration, doch in den letzten 50 Jahren verzeichnete die Zahl an Zuwanderern einen besonders starken Anstieg. Das hat zur Folge, dass Städte rund um den Globus von einer noch nie da gewesenen Zahl an Zuwanderern auf politischer, wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und kultureller Ebene geprägt werden.

In wieweit Städte diesen Veränderungen positiv gegenüberstehen ist ein wesentliches Kriterium für ihr Offenheit und in weiterer Folge ausschlaggebend dafür, wie sehr sie in der Lage sind qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen. Besonders in Ländern mit wissens- und dienstleistungsorientierter Wirtschaft werden mobile Bevölkerungsschichten zu einem ökonomischen Schlüsselfaktor, auf den Regionen und Städte bauen können. Die Gewichtung der örtlichen und regionalen Wirtschaftsentwicklung wird sich also dahingehend verschieben müssen, dass Städte Wissens- und somit Humankapital anziehen, integrieren und erhalten bzw. ausbauen. Da es naturgemäß einige Zeit in Anspruch nimmt, bis Bildungsmaßnahmen und Investitionen in die Ausbildung der lokalen Bevölkerung Wirkung zeigen, kann es – ungeachtet der Wichtigkeit solcher Maßnahmen – für eine Stadt bzw. Region von immenser wirtschaftlicher Wichtigkeit sein, sich durch Zuwanderung qualifizierter Arbeitskräfte einen klaren Wettbewerbsvorteil zu verschaffen. Vorteile dieser Strategie liegen nicht nur in der Erhöhung des Humankapitals, sondern auch in der Belebung

der lokalen Wirtschaft durch die Zuwanderer, besonders im Privat-, Investitions- und Forschungssektor.³

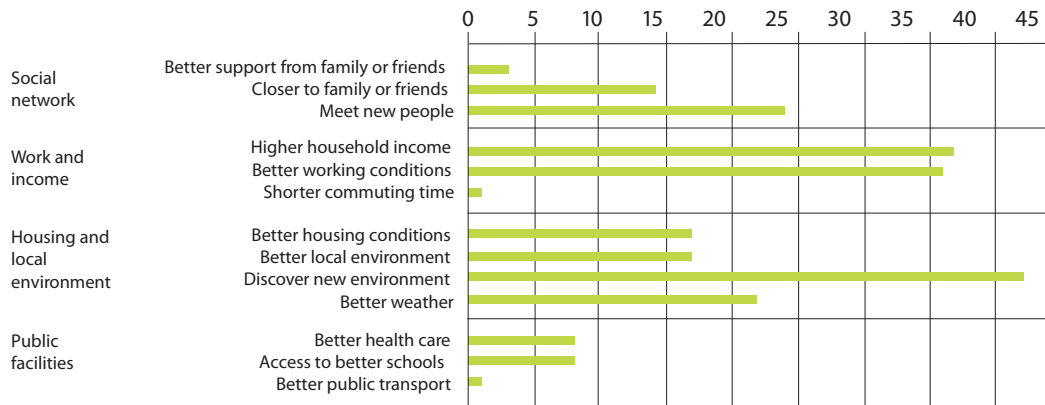
Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass die Globalisierung und die Wissensgesellschaft gleichermaßen die Mobilität und Urbanisierung der Produktion begünstigen. Diese beiden Faktoren beeinflussen derzeit mehr als alles andere das Wachstum der Städte und den Anstieg der Zuwanderungszahlen. Sie gewähren uns jedoch auch Einblicke darauf, was eine Stadt 'offen' macht. (vgl. Geschichte einer Idee)

Push und pull

Durch die fortschreitende Globalisierung hat sich nicht nur die Zahl der Immigranten vervielfacht, auch die Vielfaltigkeit ihrer Ursprungsländer hat zugenommen. Grund genug, einen kurzen Blick auf jene Umstände zu werfen, die Menschen dazu bewegen ihr gewohntes Umfeld, ihre Kultur zu verlassen.

Bedingt durch das historisch beeinflusste Nord-Süd Gefälle kommt die Mehrheit der heutigen Migranten aus Entwicklungslän-

Factors that encourage people to move to another EU country (%)



Notes: Figures are for respondents from the EU 25 who intend moving to another country within the next five years

Globalisation: complex nature of the increasing integration of economies and societies around the world. (capital moves, manufacturing production replaced by services) knowledge industries change the nature and space of inter-connections between countries.

dern. Das Ungleichgewicht zwischen der alternden Bevölkerung in den nördlichen und den berechtigten Hoffnungen der Bewohner südlicher Länder zeigt sich auch in der 'world migration map'.

Wie schon erwähnt stieg die Zahl der internationalen Migranten während der letzten beiden Jahrzehnte dramatisch an. Besonders stark war diese Entwicklung in den Industrieländern. Hier verdoppelte sich seit den 1980er Jahren die Zahl der im Ausland geborenen Bewohner.

Für viele der 175-190 Millionen Migranten sind temporär betrachtet Ausbildung, Reisen und Arbeit auslösende Faktoren für einen Umzug. Trotzdem bleibt Familienzusammenführung der am meisten genannte Grund für Migration, dicht gefolgt von Asylanträgen nach Verfolgung im Herkunftsland. Unglücklicherweise sind jedoch auch genau jene zwei Beweggründe am meisten von Vorbehalten bezüglich Missbrauch und Betrug betroffen.

Diese beiden Hauptargumente spiegeln auch die Unterscheidung der Beweggründe für Migration in so genannte 'Push' und 'Pull' Faktoren wieder. Unter 'Push'-

Faktoren versteht man alle Beweggründe, die Menschen aus ihrem Heimatland vertreiben. Dazu gehören wirtschaftliche Faktoren genauso wie erschwerte Lebensbedingungen, Verfolgung, Diskriminierung und ähnlichem. Beispiele für 'Pull'-Faktoren, also Umstände die ein Land, eine Region für Zuwanderung attraktiv machen, wären gute wirtschaftliche Aussichten und die Anwesenheit von Familienmitgliedern oder Landsleuten. Obwohl wirtschaftliche Gründe in dem Entschluss zu immigrieren starkes Gewicht haben, sind es vor allem bürokratische und soziale Rahmenbedingungen, die den Einstieg ins neue Leben und somit die Integration der Zuwanderer maßgeblich beeinflussen. In weiterer Folge sind diese Rahmenbedingungen nicht nur entscheidend dafür, wie 'offen' eine Stadt ist, sondern auch Garant für die Lebensqualität aller Bewohner einer Stadt.

emäß dem Vertrag von Lissabon, der mit 1. Dezember 2009 in Kraft trat und in dem die EU die Mobilität der europäischen Bevölkerung innerhalb Europas zum Ziel erklärt hat, untersuchte die Studie des British Council Strategien zur Förderung der

Attraktivität von europäischen Städten für Migranten.

Magnet und Glue

Als wesentliche Strategie wird in der Studie das Konzept von R. Moss Kanter, Professorin für Wirtschaft an der Universität Harvard, genannt. Sie fasste in einer Studie von 2002 die Herausforderung einer Stadt nach Wachstum und Wettbewerbsvorteilen unter den Schlagworten 'magnet & glue' zusammen:

Magnet = Faktoren und Rahmenbedingungen, die eine Stadt für Investoren und Menschen gleichermaßen interessant machen. Für Migranten ist hierbei wie schon erwähnt eine (Groß-) Stadt primäres Ziel aufgrund eines vielfältigeren Angebots an Arbeitsplätzen. Für hoch und höher qualifizierte Zuwanderer ist zusätzlich die Chance auf berufliche Weiterentwicklung und Aufstieg ausschlaggebend. In weiterer Folge gewinnt dann auch der Bekanntheitsgrad und internationale Ruf einer Stadt an Bedeutung. Wenn eine Stadt wirtschaftlich attraktiv sein will, wird sie also auch versuchen

müssen ihren Bekanntheitsgrad durch Investitionen im sozialen und kulturellen Bereich zu verbessern. Hierbei darf vor allem die Rolle eines regen kulturellen und besonders auch ethno-kulturellen Lebens bei der Standortentscheidung bzw. der Wahl eines neuen Lebensmittelpunktes keinesfalls unterschätzt werden.

Glue = das soziale Fundament, das Gesundheit und Wohlstand fördert und einen Beitrag zum sozialen Netz einer Gesellschaft leistet. Neben den wirtschaftlichen Aussichten (Flexibilität am Arbeitsmarkt) sind dies die, oben schon erwähnten, kulturellen und sozialen Rahmenbedingung (gesetzliche Hürden, leistbares Wohnen, Ausbildungschancen für sich selbst bzw. Kinder, Gesundheits- und Wohlfahrtssystem, kulturelles Leben). Besonders wichtig ist Migranten eine kulturell vielfältige und offene Gesellschaft, die optimaler Weise in einigen Aspekten Ähnlichkeiten zur eigenen kulturellen Identität besitzt. Denn je eher Zuwanderer das Gefühl haben integriert und akzeptiert zu sein und ihnen Möglichkeiten zur aktiven Mitgestaltung des gesellschaftlichen Alltagslebens einer Stadt offe-

riert werden, desto eher werden diese bereit sein, sich dauerhaft niederzulassen. Dies gilt selbstverständlich gleichermaßen für die in der jeweiligen Stadt geborenen Bewohner.

Im Allgemeinen gilt:

Attracting population + retaining population = Thriving city

- 1 G.CLARK: Towards OPEN Cities, 2008
- 2 Vgl.: Wettbewerbsvorteil Vielfalt
- 3 G. CLARK, Drivers and trends in immigration and human mobility, in Towards OPEN Cities, 2008

2.3 WETTBEWERBSVORTEIL DIVERSITÄT

Chancen der Vielfältigkeit

31

Die Vielfalt und Internationalität einer Stadtbevölkerung trägt wesentlich zu deren Wettbewerbsfähigkeit bei. Die Rolle der Politik ist in dieser Hinsicht von großer Bedeutung, da sie die Rahmenbedingungen für ein vielfältiges Miteinander schaffen kann...

Um diese Sicherzustellen müssen die Vorteile einer kulturell vielfältigen Stadtbevölkerung seitens der Stadtregerung deutlich herausgestrichen werden. Die Politik ist also gefordert, Visionen und Werthaltungen hinsichtlich einer internationalisierten Gesellschaft zu liefern.

Als ersten Schritt dazu ist es notwendig, einen genaueren Blick auf die Vorteile einer vielfältigen Stadtkultur und internationalen Bevölkerungsstruktur zu werfen.

Wie schon erwähnt sorgt eine höhere Anzahl an im Ausland geborenen Bewohnern zu einer Öffnung neuer Arbeitsmärkte und Einsatzgebiete. Dies kurbelt in direkter Folge die lokale Wirtschaft an. So verfügt eine Firma mit mehrsprachigen Mitarbeitern beispielsweise über ein weit vielfältigeres potentiell Angebot. Der Vorteil hierbei ist, dass unterschiedlichste Leistungen von einem einzigen Standort abgedeckt werden können. Immigranten gelten aber auch selbst als Motor der Unternehmerschaft. Wie mehrere Studien belegen, ist die Bereitschaft ein Unternehmen zu gründen unter Zuwanderern, speziell unter jenen aus Entwicklungsländern, besonders hoch. Ob und

wieweit die von Minderheiten geführten Unternehmen mit den Ansässigen konkurrieren können, steht damit jedoch nicht in Zusammenhang. Nicht geklärt ist auch die Frage, ob die Absicht zur Unternehmensgründung aus eigenem Antrieb erfolgt, oder ob sie eine direkte Reaktion auf Diskriminierung am Arbeitsplatz darstellt.

In jedem Fall begünstigen diese Firmen die Abwicklung von joint-ventures und den Handel. Zudem gilt eine internationale Bevölkerung als Nährboden für Kreativität und Innovation. Durch die Auseinandersetzung und Interaktion mit anderen Bevölkerungsgruppen kommt es zu Verschmelzungen und Interpretationen und somit zur Entwicklung neuer Produkte. Von diesen Fusionen profitieren nicht nur die Bereiche Musik, Film, Essen oder Mode, sondern z.B. auch die Softwarebranche. Ein vielfältiges Arbeitsumfeld führt zu Entwicklung von international verständlichen Piktogrammen, Sprachen und Bedienungsweisen. Daraus entstehen möglicherweise wiederum Produkte, die weltweit gebraucht und somit verkauft werden können.

Geht es nach R. Florida erhöht das kosmo-

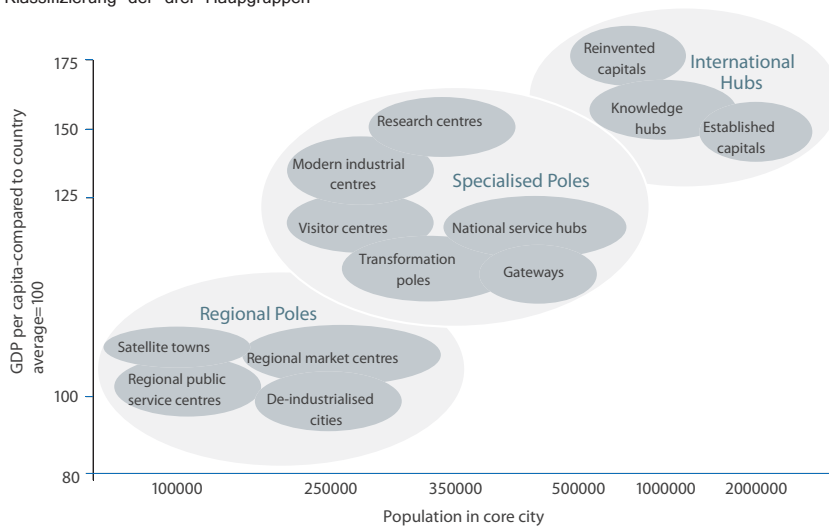
politische Flair einer Stadt auch deren Attraktivität für Firmen im Kreativ- und Wissenssektor. Gemäß seiner Studie legen in diesen Bereichen tätige Menschen großen Wert auf annehimliche Nachbarschaften und ein reges (inter-)kulturelles Leben. Kreative stellen ebenso hohe Ansprüche an ein vielfältiges kulinarisches Angebot.

Dieses bietet auch die Grundlage für ein Wachstum der Tourismusbranche. Das vielfältige Angebot einer Stadt lockt nicht nur eine größere Zahl von Reisenden an, sondern bietet auch den idealen Rahmen für Kongresse und Konferenzen, sowie internationale Großveranstaltungen, seien es sportliche oder kulturelle Events.

Graz im europäischen Vergleich

Um die einzelnen Städte sinnvoll vergleichen zu können, wurde in der pan-europäischen Studie¹ anhand der Kriterien Größe, wirtschaftliche Struktur, Wirtschaftsleistung und Wettbewerbsvorteilen der Versuch unternommen, diese zu typologisieren. Sie soll Einblicke in das Wachstum bzw. das Schrumpfen der Städte liefern und einen

Klassifizierung der drei Hauptgruppen



internationalen Vergleich ermöglichen. Die Studie klassifizierte drei Hauptgruppen:

International Hubs: Internationale Zentren mit großer pan-europäischer bzw. globaler Bedeutung

Specialised Poles: spielen zumindest in einigen ihrer städtischen Wirtschaftssektoren eine wichtige internationale Rolle

Regional Poles: bilden in Europa seit jeher die Säulen der regionalen Wirtschaft

Die Studie definiert die Stadt Graz innerhalb der zweiten Hauptgruppe als 'Modern Industrial Centre'². Städte dieser Kategorie gelten als die Motoren der internationalen Produktion. Hier sind Headquarters und Koordinationszentralen bzw. Fabriken internationaler Unternehmen beheimatet. Klassische Beispiele liefert die Autoindustrie: Göteborg (Volvo), Clermont-Ferrand (Michelin) und Zaragoza (Opel). Spezialisierungen finden sich jedoch auch in anderen Nischen, beispielsweise Tampere (Nokia), Aberdeen (Off-shore Ölgewinnung) oder Tilburg und Leicester (New Industries).

Charakteristisch für Städte dieser Klassifizierung sind ein BIP (Bruttoinlandsprodukt), das etwa 10% über dem nationalen Durchschnitt liegt und gute Wirtschaftswachstumsraten. Des Weiteren sind, obwohl ein Drittel der Arbeiter in den Bereichen Fertigung und Konstruktion beschäftigt ist, auch Handel, Tourismus und Gastronomie gut entwickelt. Typisch ist auch ein relativ hoher Bildungsstand der Arbeitskräfte – durchschnittlich verfügen 22% über einen höheren Schulabschluss. Einige dieser Städte, wie beispielsweise Graz, Tampere, Poznan und Warschau, verfügen über gut positionierte Universitäten, die eine große Zahl an Studenten anziehen und eng mit Forschung und Entwicklung der produzierenden Betriebe kooperieren.

Die Herausforderungen, mit denen sich moderne Industriezentren heutzutage konfrontiert sehen, sind nicht zu unterschätzen. Durch den starken Wettbewerbsdruck müssen multinationale Unternehmen permanent ihre Strategien überdenken und an die veränderten Bedingungen anpassen. So sind diese Städte von der fast permanenten Gefahr der Schließung der Fabriken und

Verlagerung der Produktion in Billiglohnländer bedroht. Besonders davon betroffen ist die Autoindustrie. Da der Druck, den diese Entwicklung verursacht auch schon in den Industriezentren Osteuropas spürbar wird, ist es für diese Städte umso wichtiger sich an die veränderten Bedingungen der internationalen Produktion anzupassen, die vorhandenen Potentiale zu nutzen und darauf aufbauend die Entwicklung neuer innovativer Industriezweige zu fördern.

Um die Produktivität auf hohem Niveau zu halten ist es somit auch entscheidend, Internationale Unternehmen anzulocken und zu halten, indem ein sehr gutes und fortschrittliches Arbeitsklima sichergestellt wird. Dafür sind Ausbildung, Erreichbarkeit und Infrastruktur, das Vorhandensein von Expansionsflächen und das Niveau der Dienstleistungseinrichtungen entscheidende Rahmenbedingungen. Bei der Gewährleistung dieser Faktoren sind Städte, die über ein starkes endogenes Potential in Form einer lebhaften Kultur bzw. über kapitalintensive Industrien verfügen.

Diesbezüglich gibt es große Unterschiede. In deutschen Städten gibt es beispielsweise

einen hohen Prozentsatz an Selbstständigen. Gleiches gilt auch für Graz, Cremona und einige nordspanische Städte. Diese Städte haben bessere Chancen einen Vorteil aus der angesiedelten Schwerindustrie durch so genannte 'spin-offs' zu ziehen. Diese Folgeunternehmen findet man nicht nur in den produktionsnahen, sondern auch in geschäftsverwandten Bereichen wie Logistik, Verpackung, Handel, Tourismus und Event.

1 ECOTEC Research and Consulting for the European Commission

2 G. CLARK, City Types and Population Attraction, S 46, in Towards OPEN Cities, 2008

2.4 DIE SUCHE NACH DER NISCHE

Relevanz für die Stadt Graz

34

Damit sich die Stadt Graz in Zukunft als Standort behaupten kann, werden die Forderungen seitens der Wirtschaft nach Innovation nicht genügen. Auch die Verantwortlichen der Stadtplanung werden gefordert sein, Konzepte für eine integrative, vielfältige Stadtkultur auszuarbeiten. Ein Ansatz wäre die Sicherstellung der Diversität durch das Eingehen auf neue Wohn- und Arbeitsformen. Flexiblen Strukturen bilden die Basis für individuelle Identifikation und -als Folge davon- Integration.

Beispiele aus anderen Städten wie Zürich, London(Docklands), Hamburg (HafenCity) oder Wien (Aspern, Gasometer) dokumentieren die Suche nach städtischen Brachen und deren Neuinterpretation als überregionales Symbol für Transformation alter, brach liegender Wirtschafts- und Industriestrukturen. Auf diese Weise entstehen ganze neue, moderne Stadtviertel.

Aber auch im Sinne eines Strebens nach städtischer Verdichtung ist die Erschließung neuer, innerstädtischer Wohngebiete von großer Wichtigkeit. Entgegen dem weltweiten Trend nach Wachstum der Städte, leiden europäische Ballungszentren unter der einer fortschreitenden Suburbanisierung. Der Wunsch nach leistbarem Wohnen im Grünen, werden auch Nachteile wie Pendeln in Kauf genommen. Diese Entwicklung zieht nicht nur verkehrstechnische und ökologische Probleme mit sich, sondern konfrontiert Städte mit sinkenden steuerlichen Einnahmen – auch weil aufgrund einer besseren (individualverkehrs-)technischen Erschließung Einkaufszentren und produzierende Betriebe abwandern. Das alles ge-

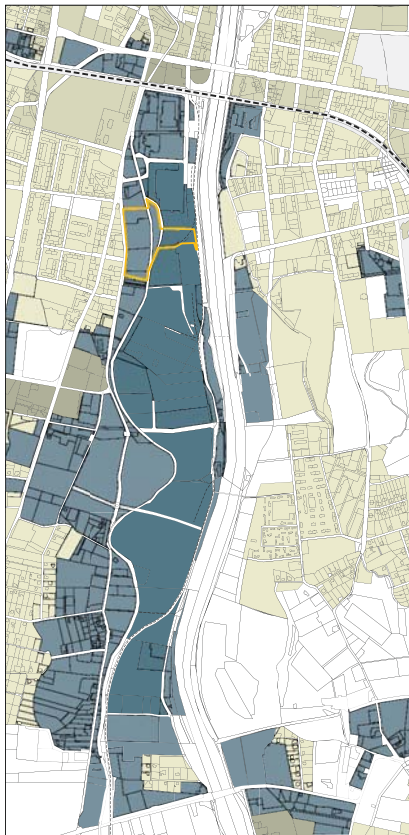
schieht bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Rolle als Ballungszentrum: Kosten für Infrastruktur, Bildung etc.

Umso wichtiger wird es also auch für Graz sein, neue, leistbare und interessante Wohngebiete aufzuschließen, um der fortschreitenden Zersiedlung entgegenzuwirken. Das momentan größte Projekt in diese Richtung befindet sich am Areal der ehemaligen Reinghausgründe und wird betreut von der Immobilienentwicklungsgesellschaft 'asset one'.

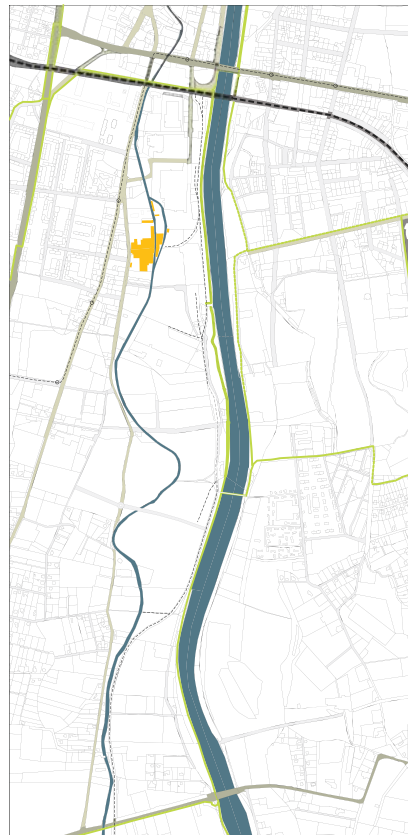
Warum Tagger?

Ein wichtigerer und nachhaltigerer Ansatz als die Erschließung und Bebauung nicht genutzter städtische Grünflächen ist meines Erachtens nach jedoch das Aufspüren innerstädtischer, versiegelter Brachflächen und deren Revitalisierung. Sie bieten meist den Vorteil von mehr Zentrumsnähe, einer Einbettung in die gewachsene Stadtstruktur, sowie einer vorhandenen Verkehrsanbindung und sind somit prädestiniert für Mischnutzungen in Form von Wohnen und Arbeiten.

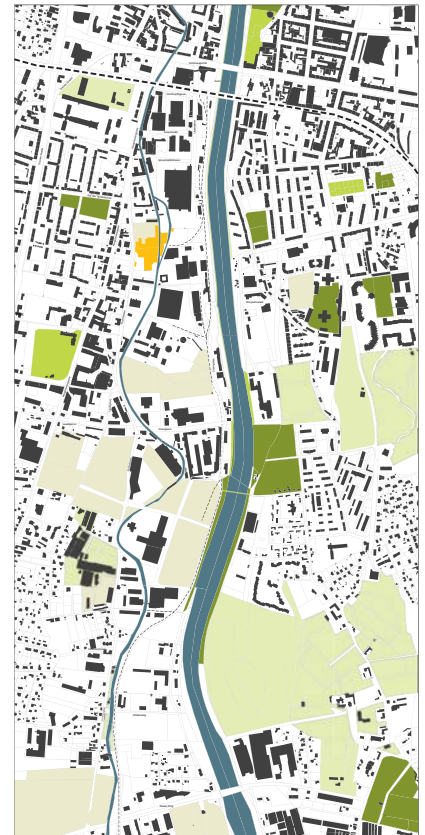
Die momentan größte, leer stehende Gebäudestruktur der Stadt Graz ist die ehemalige Futtermittelmühle der Firma Tagger. Das Gelände befindet sich südlich des Gebiets um den Großmarkt/Schlachthof an der südlichen Grenze des Bezirks Gries, der neben dem Bezirk Lend, aus der der südlichen Hälfte der ehemaligen Murvorstadt hervorgegangen ist. Das Erbe eines Arbeiter und Zuwandererviertels prägt das Gebiet bis heute, ist jedoch ausgehend von neuen Impulsgebern wie dem Kunsthaus im Wandel begriffen. Die geschichtlich bedingte heterogene Struktur und das vielfältige kulturelle Angebot des Bezirks verhalten jenem in den letzten Jahren zu einem regelrechten Aufschwung. Motoren dieser Entwicklung waren sicherlich auch die, von der Europäischen Union finanzierten, Stadtentwicklungskonzepte URBAN I und II. Dank der Förderungen in den Bereichen Infrastruktur, Wirtschaft, Naherholung und sozial-kultureller Projekte ist, besonders in den, an den Bezirk Lend angrenzenden Bereichen, ist die Transformation zum Szene- und Trendbezirk beinahe vollzogen. Das Projektgebiet liegt dagegen in einem,



- Einkaufszentrum
- Kerngebiet
- Wohnen allgemein
- Industriegebiet I u. II



- Bahn
- Hauptstraßen
- Straßen
- Industriegebiet I u. II



- Öffentliches Grün
- Naherholung | Sport
- Landwirtschaft
- Grüne Brache

vom Schönaugürtel aus Richtung Süden bis zur Stadtgrenze verlaufenden, Industriegebiet parallel zur Mur. Die weitere Umgebung leidet ähnlich wie das Gebiet am anderen Murofer unter dem Ende der gründerzeitlichen Stadtraumdefinition ab dem Schönaugürtel. Einfamilienhäuser, Schrebergärten, gewerbliche und industrielle Betriebe sowie soziale Wohnbauten der 1960er bis 1990er Jahre koexistieren ohne ein groß-räumliches Konzept. Eine Neudefinition dieses Gebiets im Grazer Süden wäre umso wichtiger, weil sich hier wichtige Zufahrtsstraßen aus dem Großraum Grazer Becken befinden und somit der Süden der Stadt als Hauptrezeptor der Interaktion mit dem erweiterten Ballungsraum ein urbanes Entwicklungsgebiet mit hohem Handlungsbedarf darstellt.

Im Gegensatz zum Gebiet östlich der Mur, dass mit der Stadthalle/Messequadranten, dem Ostbahnhof und dem Stadion zumindest urbane Impulsgeber besitzt, herrscht auf gleicher Höhe am anderen Murofer ein willkürlich scheinendes Nebeneinander aus Gewerbe, Industrie und Wohnsiedlungen, die zu sozialen Brennpunkten der Stadt gehören. Zusätzlich scheint das Gebiet von stark befahrenen Straßen (Schwerverkehr), dem Industriegebiet, dem Mühlgang und den Schleppbahngleisen in nord-südlicher Richtung geradezu durchschnitten. Sie wirken als räumliche Grenzen und erschweren bzw. unterbinden die Kommunikation und Interaktion zwischen den einzelnen „Strips“. Murradweg und Mur ergänzen diese Streifen-artige Definition.

3.1 DIE TAGGERGRÜNDE

Ein Blick auf das Grundstück und seine unmittelbare Umgebung

36

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt werden die ungenutzten Nischen des Großmarktareals mit neuen Nutzungen belegt-Stichwort Medienturm, Moschee und Galeriehaus. Da viele der Räumlichkeiten leer stehen und diese offensichtlich zu geringen Preisen zu mieten sind, werden diese für nicht Profit orientierte kulturelle und künstlerische Vereine besonders attraktiv.

Der Großmarkt selbst zieht somit immer mehr nicht gewerbliche Besucher an. An Wochenenden wird das Areal als Flohmarkt genutzt. In unmittelbarer Umgebung der Taggergründe befindet sich auch die Justizanstalt Karlau. Momentan gibt es jedoch Pläne das innerstädtische Strafvollzugshaus umzusiedeln. Folglich kann man also auch hier von einem Nutzungswandel ausgehen. Ebenfalls im Umbruch befindet sich der Grazer Schlachthof, der sich, wie der Großmarkt und die Justizanstalt in der nördlichen Nachbarschaft befindet. Berichten des Wirtschaftsblattes zu Folge kämpft der Betrieb immer wieder ums Überleben. Eine Übernahme des Unternehmens durch einen Mitbewerber kann praktisch ausgeschlossen werden. Sollte diese Prognose eintreffen wird der Schlachthof wohl ebenfalls zu städtischen Brache werden.

Die Industriegebiet Zuweisung wird in diesem Bereich und auch südlich des Projektgrundstücks nicht in anspruch genommen: Hier befinden sich hauptsächlich Lagerflächen der GBG und des Grazer Wirtschaftshofes. Im Grunde genommen



handelt es sich also um Lagerflächen und keine Produktion. Das als Innovationspark Graz ausgewiesene Areal weiter südlich ist ebenfalls nicht ausgelastet. Die Produktionshallen unterliegen einer hohen Fluktuation. Dauerhafte Ansiedlung scheint mit Ausnahme des Steyr Daimler Stammwerkes und angrenzenden Produktionshallen selten geben. Mitgrund dafür ist wahrscheinlich: Die Adressenbildung funktioniert nicht. Das Grundstück befindet sich zwar nicht in infrastruktureller Toplage, ist jedoch in über den Murradweg in zehn Rad-Minuten vom Stadtzentrum(Hauptplatz) aus zu erreichen. Haltestellen der Linie 5 befinden sich in der Dornschneidergasse (240m) und an der Abzweigung der Puchstraße von der Hergottwiesgasse(200m). Nahversorger und eine Volksschule finden sich ebenso in der Nachbarschaft, wie Sportplätze, Räume zur Naherholung und die schon erwähnten kulturellen Einrichtungen. All diese Rahmenbedingungen - die Nähe zum Großmarkt und die Chance auf kulturelle Diversität - könnten hier einen Pol entstehen lassen.

Die Ruine

Die alte Tagger Futtermittelfabrik stellt insofern ein symbolträchtiges Grundstück dar, als die Gegend zu Produktionszeiten die Bewohner der Umgebung vor allem durch den, von der Fabrik ausgehenden, Gestank belästigt wurden, wofür die Gegend heute noch bekannt ist (olfaktorische Landmark). Nach zahlreichen Anrainerprotesten wurden zu Produktionszeiten Filter eingebaut, die das Problem jedoch nur unzufrieden stellend behoben. Nach wie vor belastet das -mittlerweile verrottende Futtermittel die Umgebung. Das große Gelände, wird hin und wieder von der Berufsfeuerwehr für Brandversuche genutzt und zieht immer wieder Neugierige an. Die Kontaminierung und Beeinträchtigung der Bausubstanz durch die Feuerversuche und durch Vandalismus führten zu dem Entschluß, die Kubtur, mit Ausnahme der alten Verschubhalle, zu schleifen. Weitere Impressionen vom Grundstück befinden sich im Anhang.



Grundstückspartellen bebaut:

1893/6	4194m ²
1899/1	9118m ²
1884	7019m ²
1882/7	2310m ²
1896	5251m ²

Gesamtgröße ca. 27 500m²

Abtretungsflächen ca. 8550m²

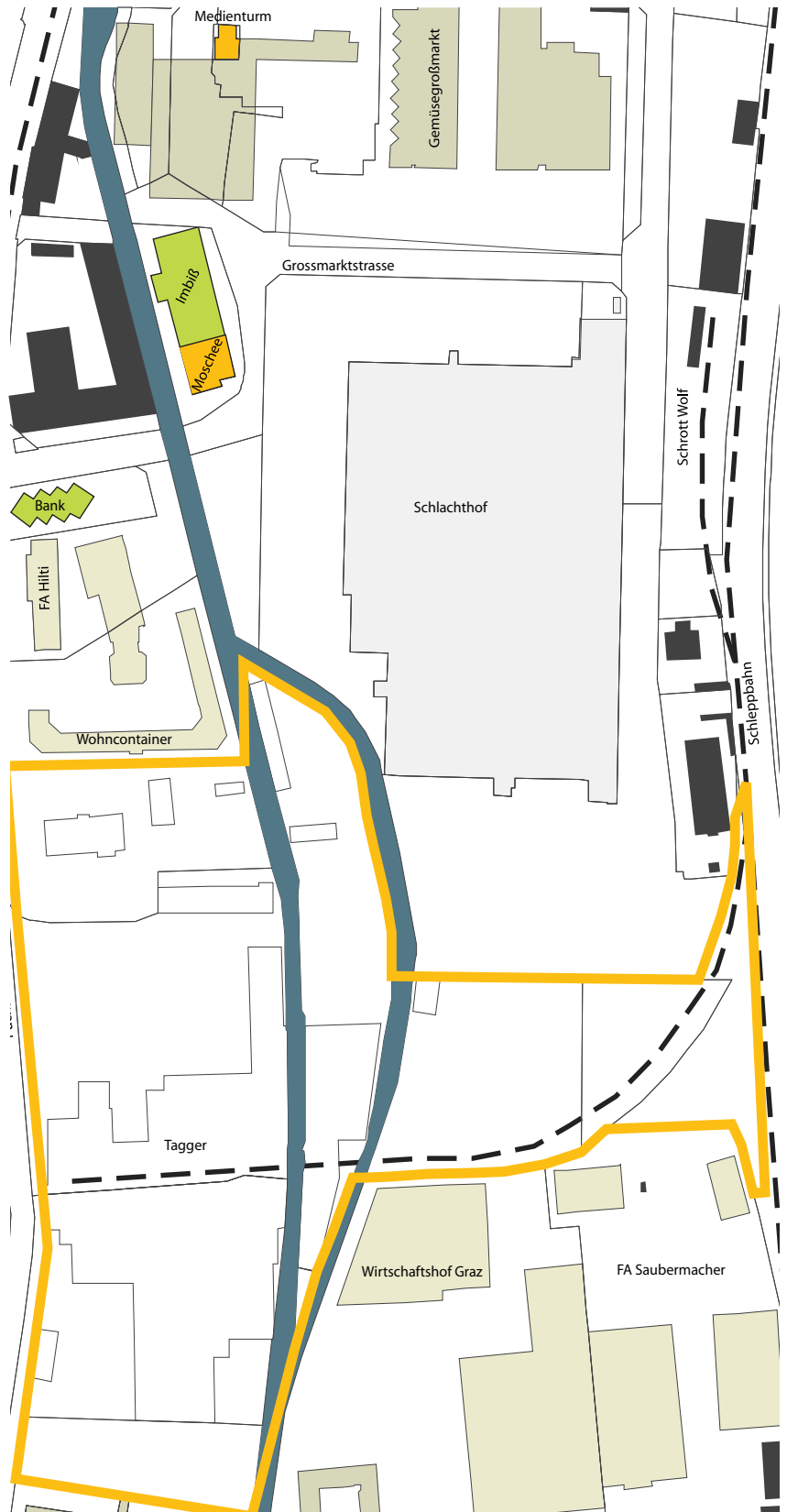
dtg. Widmung: Industriegebiet I bzw. II

erreichte Dichte: 0,75

derzeitige Dichte: 0,2-2,5

max. WE: 185

Das Grundstück wird vom Mühlgang und einem Nebengerinne in nord-südlicher Richtung in drei Teile geteilt. Dem in weiterer Folge hauptsächlich Bebaute westliche Teil wird das im Norden befindliche Grundstück mit einem Mehrfamilienhaus eingegliedert. Er wird im Norden von Wohncontainern des Vinzidorfs, und im Süden von überdachten Parkplätzen des Wirtschaftshofs begrenzt. Entlang des westlichen Grundstücksverlaufs befindet sich die vom Schwerverkehr stark frequentierte Puchstraße. Der wohl markanteste Teil des Grundstücks ist der mittlere, die Mühlganginsel. Es handelt sich hierbei um eine momentan versiegelte ehemals als Parkplatz genutzte Fläche, die nach Norden und Osten an das Schlachthof Grundstück, und somit an ein potientes Entwicklungsgebiet (Achse Großmarkt) angrenzt. Der dritte und südlichste Teil erstreckt sich Richtung Osten bis zum Murradweg. Er wird nach Süden hin begrenzt von den stillgelegten Gleisen der Schleppbahn. Diese durchziehen das gesamte Grundstück bis zur Puchstraße und stellen somit eine direkte Verbindung zwischen Ost und West her.



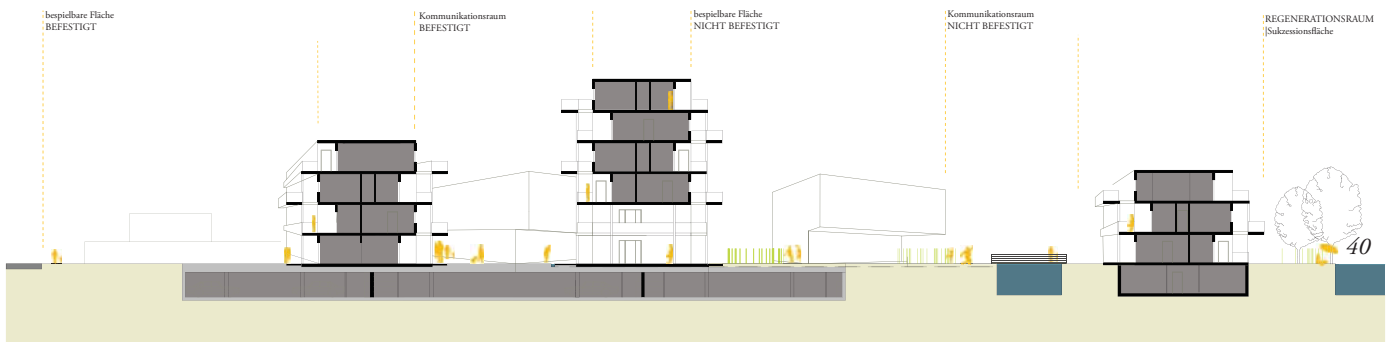
3.2 STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Baukörperstellung

Als erklärtes Ziel galt von Anfang an die Integration der Bebauung in die Umgebung bei gleichzeitiger Wirkung als Initiator für Veränderung...

Um die geplante Baukörpergruppe in den streifenförmig Nord/Süd verlaufenden Charakter der Umgebung einzubetten, viel sehr schnell die Entscheidung, die einzelnen Baukörper ebenfalls parallel zu diesen 'strips' auszurichten. Weitere Vorteile dieser Orientierung sind die Abgrenzung gegen die Lärmbelastung von Westen, eine bessere Durchlüftung des Grundstücks durch die Parallelität zur Hauptwindrichtung und die Möglichkeit eines Ost/West orientierten Wohnens. In Kombination mit einer flexiblen Wohnstruktur bietet diese Ausrichtung gegenüber dem Nord/Süd Wohnen viel mehr Möglichkeiten der Begegnung der Bewohner untereinander, was ein wesentlicher Faktor für das Funktionieren von Nachbarschaften ist.





Durch eine maximale Variabilität auch innerhalb des Wohnungsgrundrisses (vgl. Grundrißsystem) und eine spannende Abfolge von Enge und Weite entstehen abwechselnd Kommunikations-(Gasse, Promenade) bzw. Regenerationsflächen (Vorplatz/Brache). Jedem Wohnungsbesitzer ist es frei gestellt die Wohn- bzw. Ruheräume innerhalb der Wohnung zu diesen Bereichen hin oder weg zu orientieren. Diese flexiblen, individuell abstimmbaren, und vor allem aneignbaren Strukturen im Innen wie im Außenraum bilden die Basis für ein vielfältiges Mit- und Nebeneinander, während in der Gestaltung der Freiräume die Auseinandersetzung mit der Thematik des Wohnens am und im Fluß (Stichwort Veränderung) thematisiert wird (vgl. Freiraumkonzept). Einen bewußten Gegensatz zu der schon erläuterten Nord/Süd Orientierung der Baukörper bildet die alte Verschubhalle der Futtermittelfabrik. Sie stellt eine markante Verbindungsachse zwischen Ost und West und somit zwischen, vom Verkehr beherrschten, urbanen Puchstraße und dem Naherholungs- und Naturraum Mur und markiert gleichzeitig

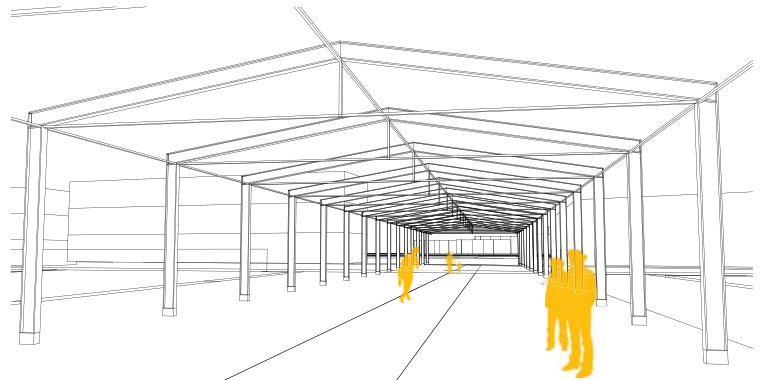
die rasche Verbindung ins Stadtzentrum.

Entwurfsansatz

Ausgehend von der Orientierung der Baukörper und dem Spiel mit Gasse und Brache Entwickelten sich drei Baukörperreihen. Die Gruppe im Westen fungiert als Schallschutz zur Puchstrasse, ist von dieser jedoch abgesetzt, um den öffentlichen Raum entlang der Strasse, der momentan nur für motorisierte Verkehrsteilnehmer angenehm zu benutzen ist, zu erweitern. Mit diesem Vorplatz soll auch ein klares Zeichen der Öffnung des neuen Quartiers zur Umgebung hin gesetzt werden. Westliche und mittlere Baukörperreihe stehen relativ eng beieinander und bilden so den Kommunikationsraum Gasse. Das geschossweise wechselnde Laubengangsystem erweitert diesen in die oberen Etagen. Als Ausgleich dazu befindet sich zwischen mittlerer und östlicher Gruppe eine nicht befestigte Brachfläche, die von Aufweitungen des Mühlgangs quer durchzogen wird und einer weiteren - im Gegensatz zur Gasse jedoch weit weniger

urbanen - Kommunikationszone entlang des westlichen Mühlgangarms entspricht. So wird eine mögliche Verbindung mit einem aufstrebenden Großmarkt gewährleistet und von der östlichsten Baukörperreihe von beiden Seiten gefaßt.

Die Anzahl der Geschosse der gesamten Bebauung wurde so gewählt, dass sie eine für den menschlichen Maßstab nachvollziehbare Proportion und somit eine in diesem Gebiet notwendige Schnittstelle zwischen der großmaßstäblichen Industriebauung und der dennoch vorhandenen Kleinteiligkeit zu bilden, um eine Segregation - weder durch die Schaffung einer Wohnmaschine (Wohnsilos) noch durch die Bildung eines alternativen Ghettos oder einer Schrebergartensiedlung - zu verhindern.



Blick vom Radweg Richtung Mühlganginsel

3.3 DER ÖFFENTLICHE RAUM

Erschließung und Wegenetz

41

Durch die schrittweise Transformation vom Urbanen zum Naturraum, werden nicht nur unterschiedliche Raumqualitäten geschaffen. Hier bietet sich auch potential für eine differenzierte Hierarchie von Verkehrs- und Wegestrukturen.

Die Puchstraße bzw. die Hergottwie-gasse sind bekannt für ihre hohe Verkehrsbelastung. In ihrer Funktion als zwei der Hauptverkehrsachsen in nord-südlicher Richtung nehmen sie vor allem den für die Waren An- und Ablieferung nötigen LKW Verkehr auf. Dies führt in Kombination mit der für diese Nutzung relativ schmalen Fahrbahnbreite zu einem Verdrängen des nicht-motorisierten Verkehrs und der Fußgänger aus den Straßenraum, der somit hauptsächlich vom Auto aus erlebt wird. Das höhere Erlebnistempo der Straße kann als mitverantwortlich dafür gesehen werden, dass das Gebiet schwer erlebbar wird und somit kaum Situationen entstehen, die als Erinnerungsmarker funktionieren könnten. Durch das Abrücken von der Straße soll eine öffentliche, befestigte und vor allem einsehbar Freifläche geschaffen werden. Am südlichen Ende dieser Freifläche durchsticht die ehemalige Versubhalle die Bebauung in Ost-Westlicher Richtung. Sie zieht sich durch sämtliche Erlebnisräume des Gebiets und bietet als Raum für Radfahrer und Fußgänger-abgesehen von Zufahrsmöglichkeiten für Einsatzfahrzeuge- eine schnelle Verbindung der einzelnen Bereiche.

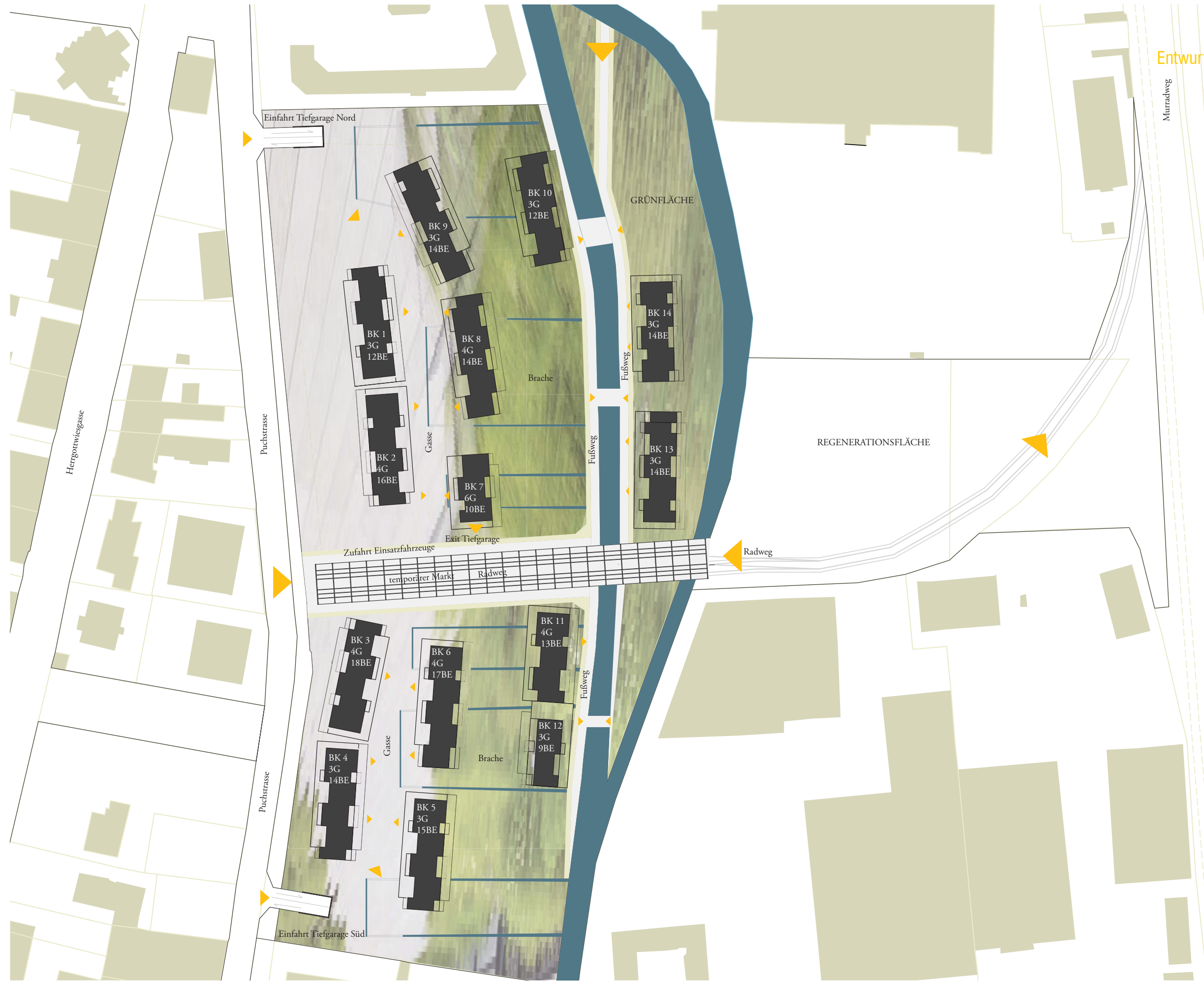
Die räumliche Struktur, der auf ihre Streden reduzierten Halle wirkt parallel zu ihrer Ausrichtung als verstärkt Perspektive. Man wird förmlich in diese Verbindungsschleuse hineingezogen. Quer zu ihrer Hauptachse wirkt die Halle jedoch äußerst durchlässig, wodurch sie weder den Verlauf der Kommunikations- und Freiräume stört, noch ein Hindernis bildet diese zu betreten. Der durch die Halle aufgespannte Freiraum bietet auch die Möglichkeit eines temporären Marktes entlang der Schnittstelle Umgebung/Stadtzentrum, der aufgrund der relativ dicht gehaltenen Gasse dort nicht möglich ist. Die teilweise, temporäre Überlagerung der Nutzungen (Markt/Radweg) stören kaum. Die alte Versubhalle ist ein Beispiel dafür, dass die Kommunikation quer zur Baukörperausrichtung, also in Ost-Westlicher Richtung funktioniert. Entgegen ersten Vermutungen, dass die Betonung der Nord-Süd Streifen eine weitere Grenze schafft, zeigt sich hier, dass gerade diese durch die Baukörperstellung die Kommunikation begünstigt. (vgl Grundrißkonzept) Damit diese Idee jedoch auch im menschlichen Maßstab erlebbar bleibt, sorgen Aufständungen und Unterbrechungen der

Baukörperreihe für zusätzliche Schnittstellen und Übergänge zwischen den einzelnen Erlebnisräumen.

Die entlang beider Seiten des rechten Mühl-gangarms verlaufende Promenade bildet die Verbindung in Richtung Großmarkt. Mit ihr wird ein Kommunikationsraum entlang eines Gewässers geschaffen, der eine potentielle Öffnung des Areals nach Norden hin ermöglicht. Mit Hilfe mehrerer Brücken und Stege wird die Grenz Wirkung des Gerinnes aufgehoben.

Materialität

Während in den, der Straße zugewandten Bereichen, einheitlich befestigt sind, nimmt die Versiegelung der Oberflächen nach Osten hin kontinuierlich ab. Der Asphalt des Vorplatzes geht in ein Pflaster über, das sich schließlich mit einer verdichteten Schotterfläche verzahnt. Da der motorisierte Verkehr an der nördlichen bzw. südlichen Grenze zur Puchstraße abgefangen wird, bleiben die Oberflächen zur Bespielung frei. Die Befahrbarkeit der gepflasterten Wege wird durch Erweiterungen des Streifens mit Makadam gewährleistet.



Entwurf: Struktur und Wegeplan
M 1:1000

Die Tiefgarage

Da es ein Ziel war den öffentlichen Raum am Grundstück von motorisiertem Verkehr weitgehend fernzu halten, wurde es notwendig, jeweils den straßenseitigen Bereich der nördlichen und südlichen Hälfte des Grundstücks zu unterkellern und als Tiefgarage zu nutzen. Neben den Parkplätzen für die Bewohner sind auch ausreichend Besucher- und Kundenparkplätze vorzusehen. Zur Berechnung der Bewohnerparkplätze sei zu sagen, dass die Bewohner der beiden Baukörper auf der Insel, von der Berechnung insofern ausgenommen wurden, als dass den Wohnungen hier kein expliziter Parkplatz zugeordnet ist. Im Prinzip tauschen sie also Parkplatz gegen leistbares naturnahes Wohnen. Selbstverständlich sind die Möglichkeit der Anmietung eines Parkplatzes bzw. spezielle 'car-sharing' Plätze vorgesehen. Solche Systeme erfreuen sich bereits großer Beliebtheit (Autofreie Siedlung). Die weiteren Erörterungen betreffen zwar nur den explizit betrachteten nördlichen Bauabschnitt des Grundstücks, funktionieren jedoch für den südlicheren gleich. Mit ihren 7100m² Grundfläche gilt die

eingeschossige Tiefgarage als Großgarage mit gesonderten Brandschutzbestimmungen. So sind eine zweispurige Ein- und Ausfahrt ebenso vorgesehen, wie eine Unterteilung in drei Brandabschnitte, die jeweils nicht größer als 3000 m² sein dürfen und zusätzliche Brandschutzeinrichtungen wie Sprinkleranlagen, Schaumlöschvorrichtungen und die Einhaltung der Fluchtweglänge.

Die Tiefgarage verfügt über eine zweispurige Haupteinfahrt, von der aus die die Parkplätze in einem Kreissystem erreicht werden können. 106 der 206 Parkplätze sind den Bewohner(1PP/Basiseinheit) vorbehalten. Diese Zahl inkludiert mögliche Mietparkplätze der Bewohner der Insel. Diese Parkflächen befinden sich aufgrund des Stützenrasters, der sich aus der Baukörperstellung ergibt, direkt unter den Gebäuden und verfügen über, dem Parkplatz zugehörigen Kellerersatzräumen. Weiters finden sich hier die Zentralen der Haustechnikanlagen, deren Sammelstränge im Bereich der Unterzüge verlaufen.

Entwurf : grundriss tiefgarage
M 1:500



3.4 DIE BRACHE - DER FREIRAUM

Konzept der Außenanlagen

Das Aufeinandertreffen von Industriebrache und eines künstlich geschaffenen Fließgewässers am Grundstück führte zur Auseinandersetzung mit der Thematik der Brache als System unter Berücksichtigung des Wohnens am, im und mit dem Fluß.

45

Das Thema Brache ist nicht nur durch die Tatsache bedingt, dass es sich bei der alten Futtermittelfabrik laut Informationen der Grazer Stadtentwicklung um die größte leerstehende Kubatur der Stadt Graz handelt.

Die Brache als funktionierendes, verkanntes System soll zum Thema gemacht werden. Viele der Brachflächen des innerstädtischen Industriegebiets wurden zu wichtigen ökologischen Nischen. Es entstanden Biotope, in denen sich unterschiedlichste Lebewesen ansiedeln können und konnten, die in den oftmals den oftmals überzüchteten und überpflügten Gärten und Parkanlagen keinen Platz haben. Die Wichtigkeit von nicht versiegelten, innerstädtischen Brachen wird von der UNO anlässlich des Jahres der Biodiversität besonders hervorgehoben.

Bei der Brache handelt sich also um ein vergessenes, aus dem Blickfeld und dem Bewußtsein der Menschen entrücktes Stück Land, dessen potentiale nicht bzw. nicht mehr genutzt werden und somit einer Vielfältigkeit Raum geben, die innerhalb von fremdorganisierten Systemen selten bis gar nicht Platz findet.

Die Analogie zwischen Natur und Stadt-

struktur wird deutlich wenn man den historischen Hintergrund der ehemaligen Murvorstadt betrachtet (vgl. Kapitel : Grundlagen)

Dieses Modell bildet den Leitgedanken der Konzeptionierung der Freiflächen. Als landschaftsarchitektonische Aussage sind sämtliche nicht befestigte Freibereiche als Brachland ausgeführt. Um das Bewußtsein für die unmittelbare, wenn auch momentan nur schwer erlebbare Flußlandschaft, die immerhin ein wesentlich zur Entwicklung und heutigen Gestalt der Murvorstadt beigetragen hat, wieder zu schärfen, fiel die Entscheidung für eine Ausführung Magerrasen/Schotterfläche, die von quer zum Mühlgang verlaufenden Wasserrinnen durchzogen wird. Diese Kanäle teilen die große Fläche in mehrere Teibereiche, die wiederum für unterschiedliche Nutzungen zur Verfügung stehen. Während gewisse Bereiche entlang der Durchwegung eher öffentliche Verwendung zukommen wird (Passanten, Kunden) gibt es auch weniger öffentliche Freibereiche, die den Bewohnern zur Gestaltung und Benützung offen stehen (Grillen, Garteln, Spielen). Diese Flächen sollen im gemeinschaftlich organisiert bzw. bespielt

werden. Frei nach dem Motto: Aneignung durch Gestaltung!

Optimaler Weise wird dieses Bespielen nicht von einer bestimmten Organisation verwaltet, sondern funktioniert als selbstorganisiertes System. Die Trocken- bzw. Magerwiese ist wenig pflegeintensiv und muß nur zwei Mal im Jahr gemäht werden. Will man die Fläche temporär oder längerfristig bespielen, kann man sie sich bei Bedarf selbst mähen oder mit den Nachbarn eine Absprache treffen. Werden die Flächen von den Bewohnern nicht gepflegt, entsteht automatisch ein spannendes Ökosystem, das immer noch reichhaltiges Potential zur Erholung bietet und gleichzeitig Naturraumqualitäten bietet, die die grüne Gänseblümchenwiese niemals aufweisen kann.

Dachgärten?

Zum Thema Dachgärten sei gesagt, dass bewußt auf sie verzichtet wurde. Die Loggia, die erweiterbare Balkonzone und der, dem Laubengang zugewandte, Freibereich orientieren sich nach Osten und Westen und bieten jedem Wohnmodul zwei und mehr private Freibereiche. Der Integrationsge-



Magerwiese



Gestaltung mit Kies



Schilf



Pflaster mit
Bahnschwellen



Wasseroberfläche

danke, der dem Projekt zugrunde liegt, verlangt nach Orten der Begegnung, anstatt des Rückzugs auf das eigene Dach. Laut einer Studie des Umweltpsychologen Hofstätter steigt mit der Anzahl der Kontakte und Begegnungen der Bewohner untereinander auch die gegenseitige Sympathie, was die Basis für funktionierende Nachbarschaften darstellt (Homannsche Regel). Um diese Begegnungen zu ermöglichen müssen die Freibereiche Raum und Potential zum Aufenthalt und eine Infrastruktur für Tätigkeiten im Freien haben. Fehlt dieser Aneignungsraum im Außenbereich wird auch die Kommunikation unter den Bewohnern erschwert. Die Psychologin Janne Günther forschte in den 1980er und 90er Jahren zu diesem Thema (Studie zur Stadt Eisenheim) und definiert folgende Kriterien für das Funktionieren des 'pro-kommunikativen Raums':

- Maßstäblichkeit und Überschaubarkeit
- räumliche Fixpunkte (Orientierung)
- Schwellenbereiche als Puffer bzw. Umschaltzone u. Nähe-Distanz Kontrolle
- durchmischung der Funktionen

- Verbindungen
- Wasser
- Wiese
- Makadam
- Magerwiese
- Asphalt, in den Randzonen zum Rasen geflastert



Der Flußraum

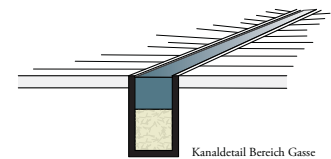
Neben der Schaffung eines Kommunikationsraums war es auch wichtig, wieder einen Bezug zwischen Flußlandschaft und Bewohnern herzustellen. Eine Nutzung des Mühlganges ist aufgrund dessen hoher Fließgeschwindigkeit nur als optisches und akustisches Raumelement möglich.

Damit Natur und Menschen wieder von dem regulierten Fließgewässer profitieren können, fiel die Entscheidung für eine Aufweitung des Betongerinnes. Durch die innerstädtische Lage und die Wohnnutzung des Grundstücks handelt es sich jedoch nicht um eine Aufweitung wie sie im zeitgenössischen Wasserbau propagiert wird, sondern um die Schaffung mehrerer schmaler Kanäle, die das Grundstück in Kreisläufen durchfließen. Das Wasser wird mit Hilfe so genannter Lenkungsbühnen in die an ihrer Sohle 30cm breiten Kanäle geleitet und fließt in den sich verjüngenden Profilen bis in die Gasse, wo die Wasserbecken nicht nur einen optischen sondern auch einen kleinklimatischen Mehrwert darstellen. Aus Sicherheitsüberlegungen werden die Profile ca. zur Hälfte mit Schotter gefüllt. Dies

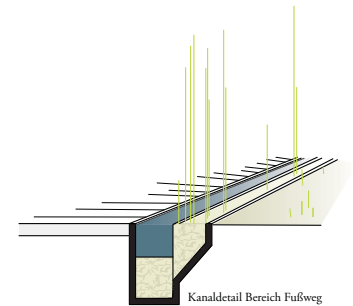
schafft wiederum auch einen Lebensraum für viele vom Wasser abhängige Klein- und Kleinstlebewesen. Eine ständige Durchströmung verhindert das Bilden von Brutstätten für Stechmücken.

Die geringe relative Wassertiefe und Fließgeschwindigkeit machen die Kanäle zum idealen Abenteuerspielplatz.

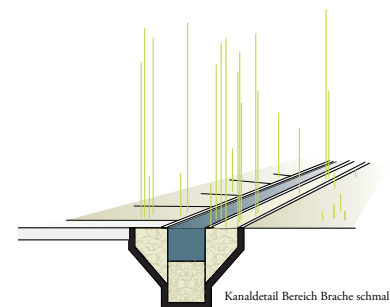
Die entlang der breiteren Profile verlaufende Schilfbepflanzung gliedert die Freiräume und ersetzt die klassische Hecke.



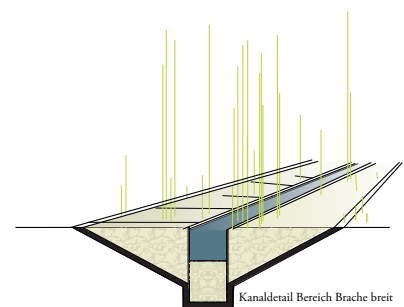
Kanaldetail Bereich Gasse



Kanaldetail Bereich Fußweg

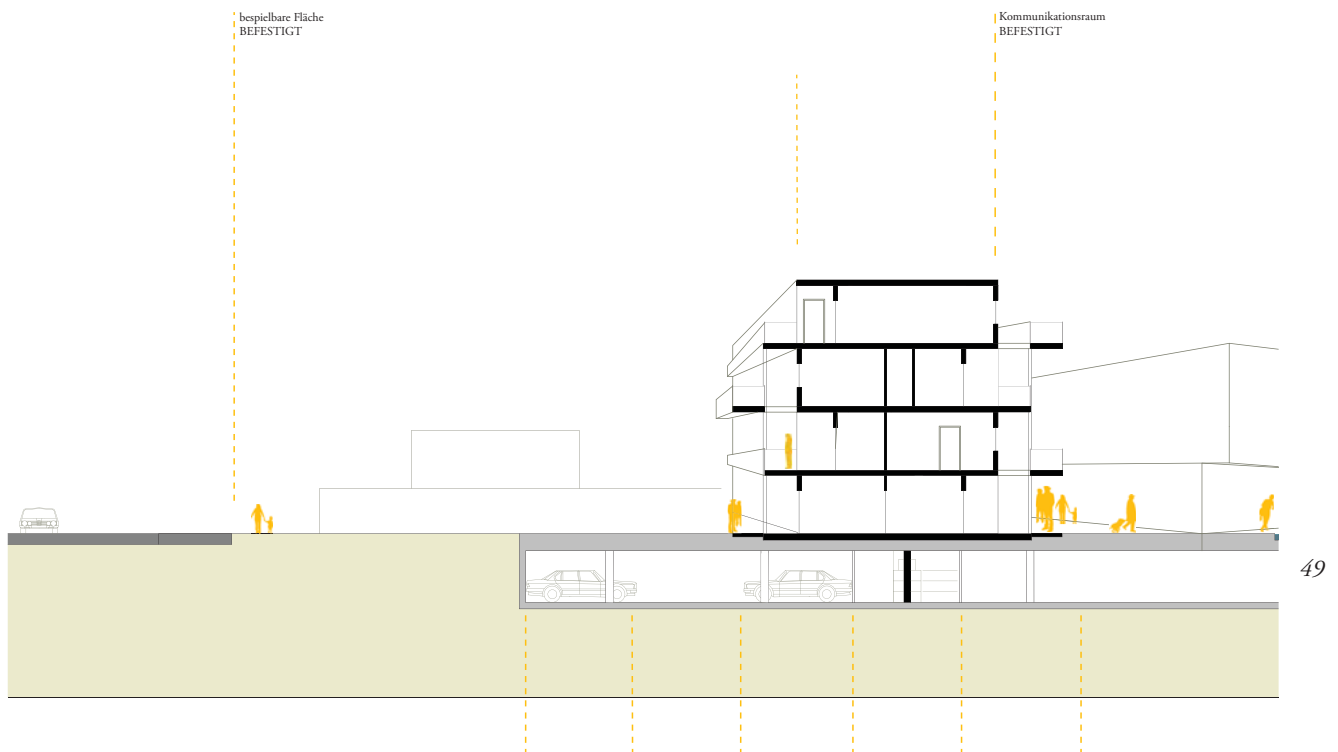


Kanaldetail Bereich Brache schmal



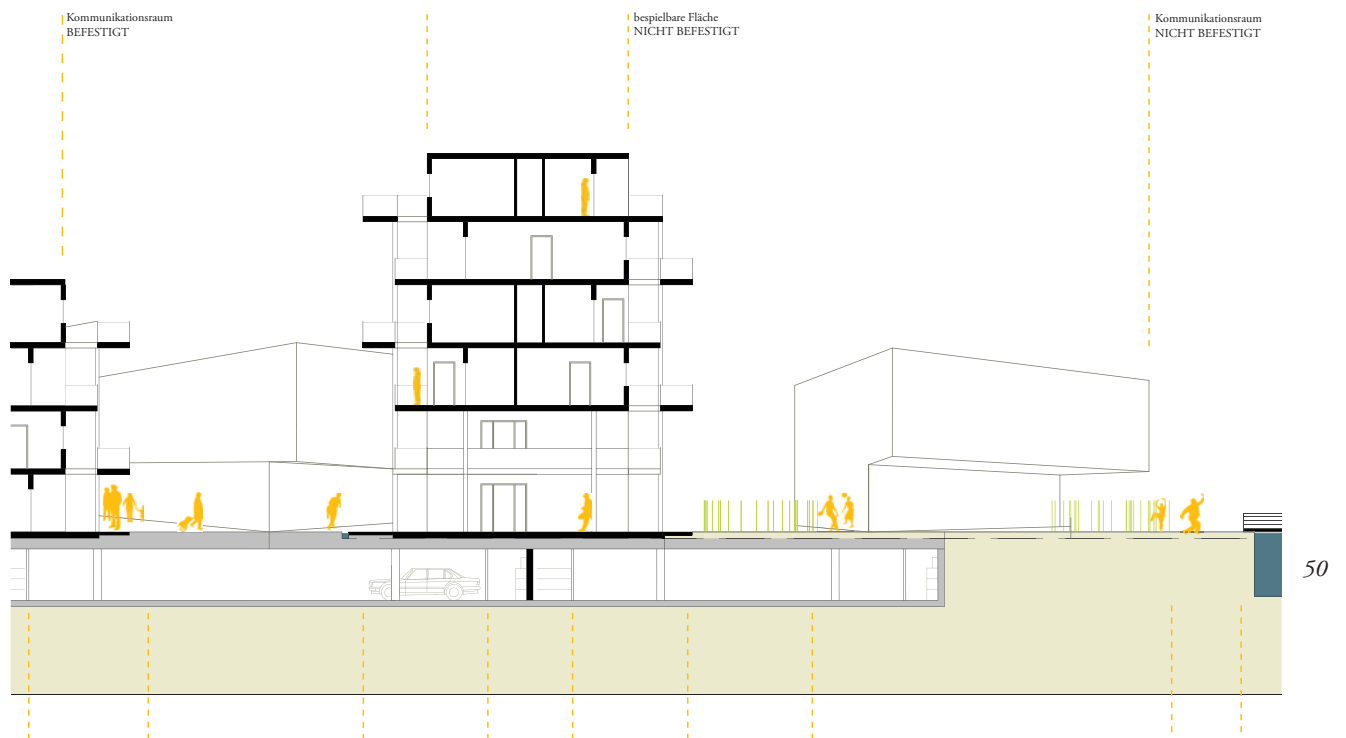
Kanaldetail Bereich Brache breit

Entwurf : schnitt west
M 1:200



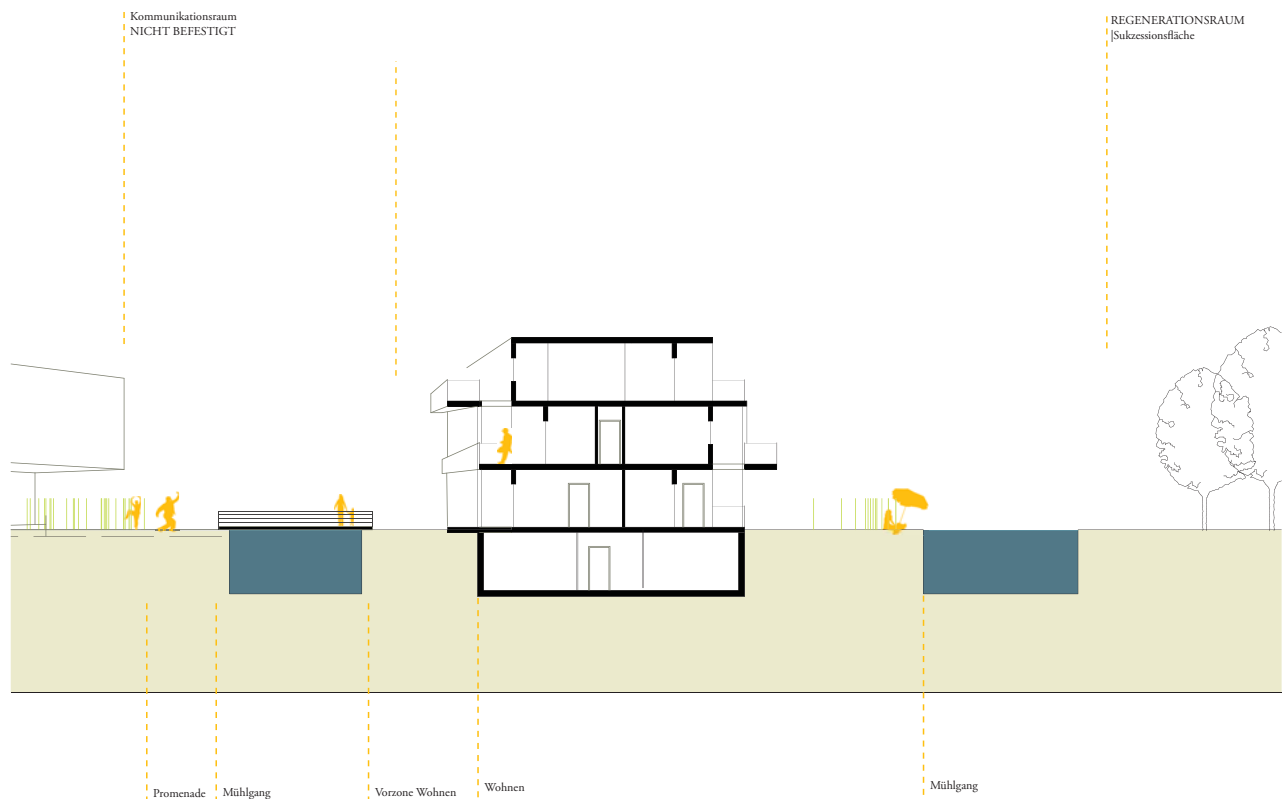
Die westlichste Baukörpergruppe stellt nicht nur einen Schallschutz der Gasse zur Puchstraße hin dar, sondern rahmt auch den urbansten Teil des Projekts, die befestigte, beispielbare Fläche, den nutzungsneutralen Vorplatz. Hier ist das Hauptthema: Aneignung durch Aktion! Egal ob für Sportveranstaltungen oder andere temporäre Bespielungen. Der Baukörper selbst bietet den Rahmen für Büro und Kleingewerbenutzungen, die von einer hohen Passantenfrequenz profitieren, aber auch die Möglichkeit von Wohnen auf hohem urbanen Niveau.

Entwurf : schnitt mitte
M 1:200



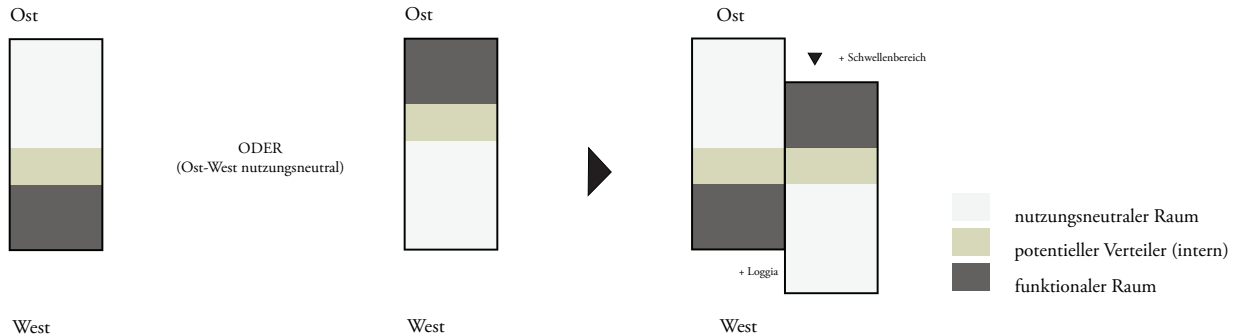
Die mittlere Baukörperreihe hat mit dem zwei geschossig aufgeständerten Turm den Hochpunkt. Er bildet somit das Zentrum des Ensembles und beinhaltet auch den Tiefgaragenausgang für Kunden und Besucher. Wie in den andern Baukörpern auch ist auch für den Turm keine explizite Nutzung vorgesehen, jedoch ist auf Grund seiner Lage und Exposition eine repräsentative Wohn- bzw. Geschäftsnutzung wahrscheinlich. Er bietet aus und Einblicke in die Gasse im Westen und den im Osten gelegenen Grünraum. Der überdachte Freibereich liegt im Übergang zwischen der Gasse mit Blick auf den Medienturm als befestigter Kommunikationszone und der bespielbaren Grünlandbrache. Sie bietet Raum zur Erholung in der Mittagspause, die morgentliche Yoga-Gruppe auf der Wiese, Grillfeste, Abenteuerspiele und gärtnerische Aktivitäten im Spannungsfeld des direkten Bezugs zum Leben am Wasser.

Entwurf : schnitt ost
M 1:200



51

Im Osten grenzt eine drei geschossige Baukörpergruppe das Areal vom Naturraum ab. Sie befindet sich direkt auf der Mühlganginsel. Während sich im Westen der Baukörper die Promenade, also der entschleunigte Kommunikationsraum, der über das Schlachthofgrundstück gleichzeitig eine mögliche Verbindung zum Großmarkt darstellt verläuft, finden die Bewohner dieser Zeile im Osten vollkommen ruhige Regenerationflächen. Wie schon in der östlich gelegeneren Grünlandbrache ist hier das Credo: Aneignung durch Gestalten! Anstatt von - der jeweiligen Wohnung zugeordneter Grünflächen, soll der Freiraum allen Bewohnern gleichermaßen offen stehen und so zum Ort der Interaktion durch gemeinsames gestalten werden. Aufgrund der Positionierung und des bewußten Verzichts auf eine eigene Tiefgarage, bei bedarf können Tiefgaragenplätze gemietet bzw. Car-Sharing in Anspruch genommen werden, würden sich hier wohl Bewohner finden, die sich bewußt für einen entschleunigten, naturnahen Lebensstil entschieden haben.



3.5 DIE VIELFALT

Grundrißkonzept

Durch den Wechsel von Kommunikations und Regenerationszonen im Außenraum, war es im Sinne eines größtmöglichen Grades an Variabilität notwendig, eine freie, individuelle Orientierung der wohnungsinternen Kommunikations-(Essen, Kochen) bzw. Regenerationsbereiche (Schlafen, Bad) am Außenraum zu ermöglichen.

Ziel des Grundrißentwurfs war die Entwicklung einer modular erweiterbare Basiseinheit, die für gesamte Bebauung verwendet werden kann. Jedem Wohnungsbesitzer ist es frei gestellt, die Wohn- und Gemeinschaftsräume (Kommunikationsbereiche) zur belebten Gasse bzw. beruhigten Freifläche hin zu orientieren. Auf diese Weise kann auf die unterschiedlichsten sozial-, kulturell- oder alters-bedingten Bedürfnisse eingegangen werden.

Basismodul

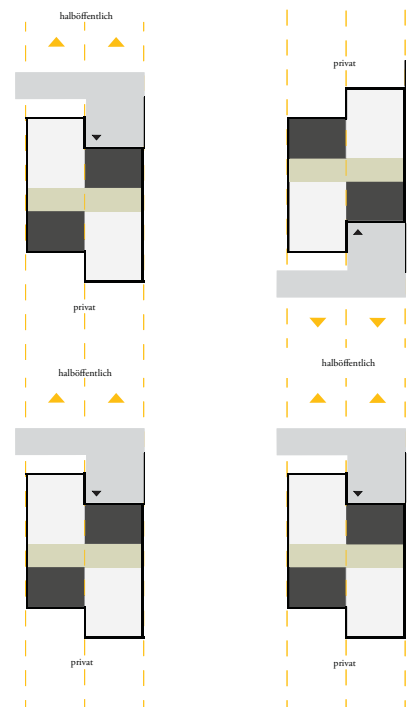
Die Basis des Systems bildet eine Einheit aus 2x23m² großen Blöcken. Jeder Block ist unterteilt in einen Nutzungs-offenen Raum, einen potentiellen internen Verteiler/Gang und einen Funktionsraum (Küche, Bad), der an den Sammelschacht angrenzt. Die beiden Boxen werden gespiegelt und so versetzt, das zwei überdachte Freibereiche entstehen. Sie dienen als erweiterung des Wohnraums nach draußen, als Schwellenbereich und Kommunikationszone.

Der Laubengang, der über diese Freibereiche erschlossen wird, wechselt geschoßwei-

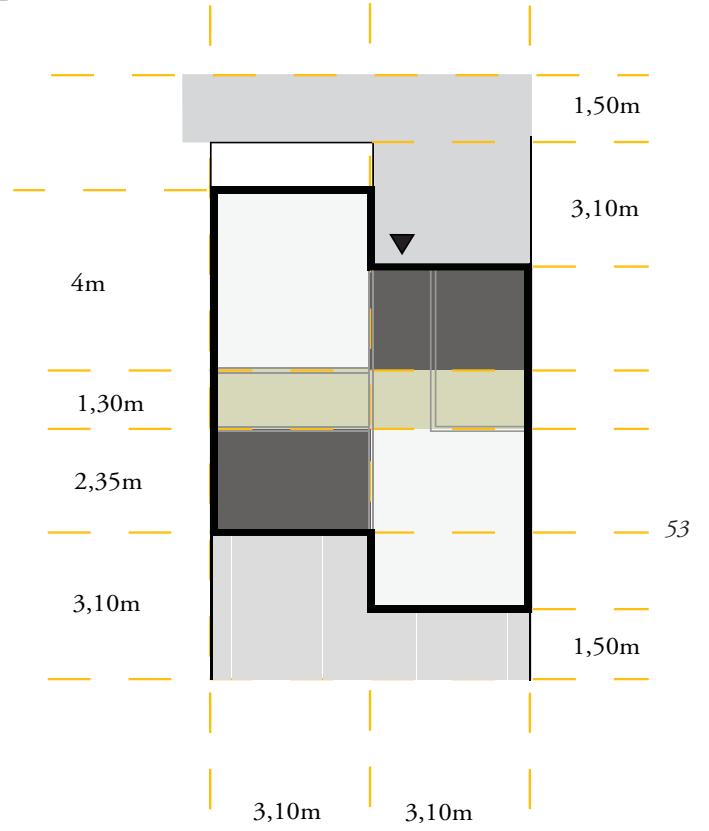
se und sorgt somit für eine maximale Variabilität. Der Wohnungsbesitzer hat nicht nur die Wahl der Orientierung der Zimmer sondern über die Wahl des Stockwerkes auch die möglich die Ausrichtung der Wohnungszugehörigen Freibereiche selbst zu bestimmen. Durch den abgesetzten Laubengang ergeben sich Lichtschächte für eine ausreichende Belichtung des darunter Liegenden Geschosses und ein konstruktiver Sonnenschutz während der Sommermonate.

Erweiterung

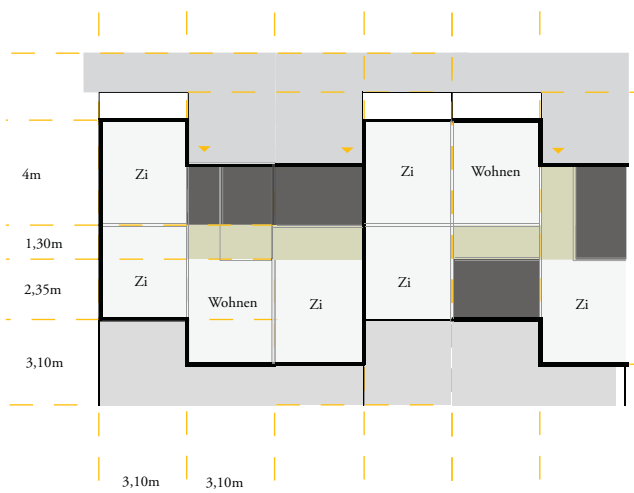
Das 46m² große und als 2-Zimmer wohnung, bzw. Loft, Büro, Praxis, Werkstatt oder kleiner Gastronomiebetrieb nutzbare Basismodul kann um jeweils 23m² mehrfach erweitert werden. So ergeben sich 3 Zimmer Einheiten mit ca. 69m² bzw. 4 Zimmer Typen mit ca. 92m² Wohnnutzfläche. Durch eine im Schwellenbereich positionierbare Wendeltreppe werden sogar Maisonettlösungen mit sepernten Eingängen möglich.



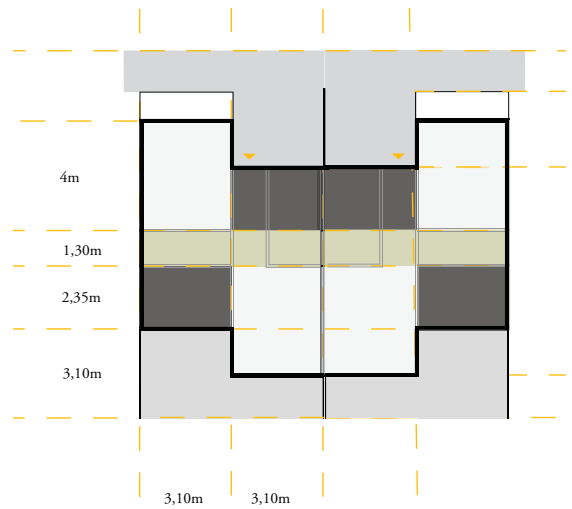
Raster Basismodul_ 46m²



Erweiterung 1-fach_69m²



Erweiterung 2-fach_92m²



Entwurf : kommunikationsraum laubengang

54



Mvst 2punkt0

3.6 TRAGWERKSKONZEPT

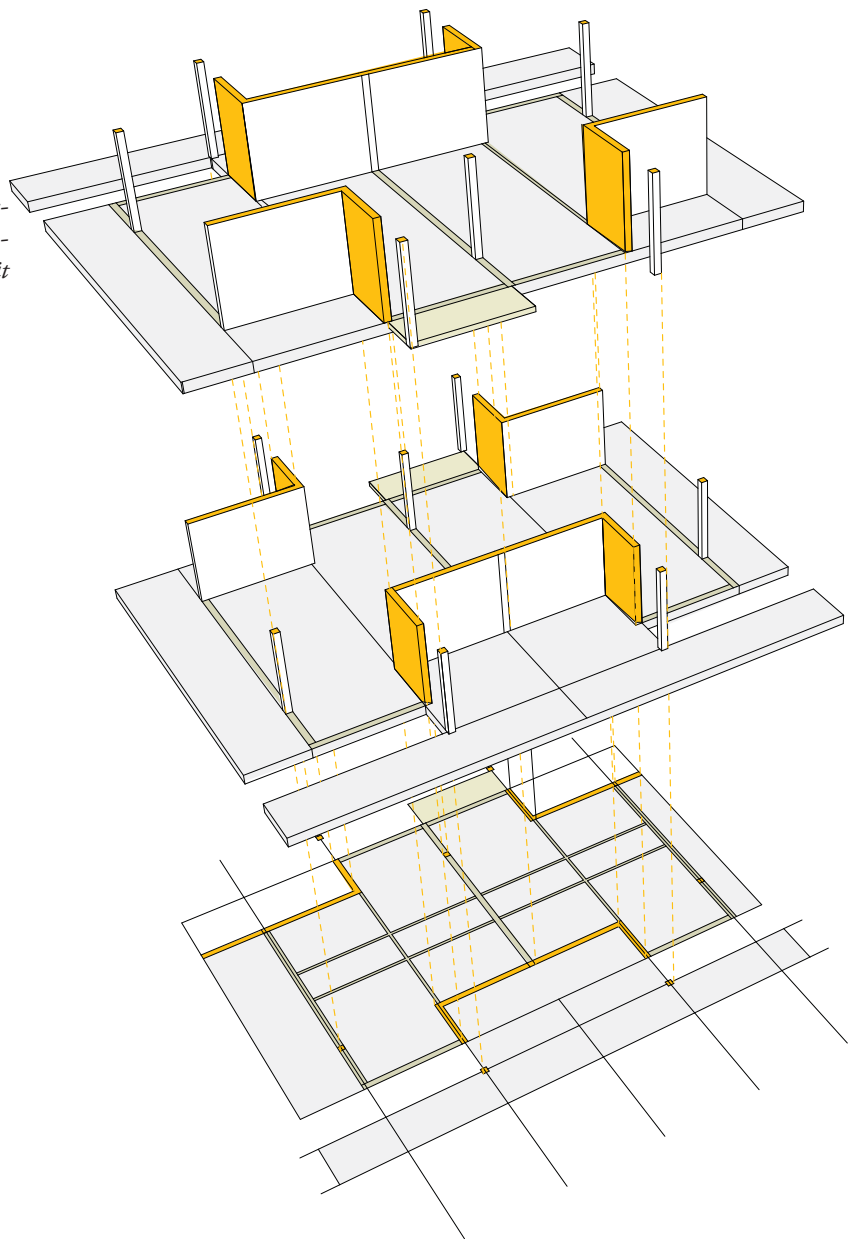
Oder Fliegende Ohren

Aufbauend auf den Raster von 3,10m Achsabstand galt es ein Tragsystem zu konzeptuieren, das die Variabilität und Flexibilität der Grundrisse nicht einschränkt.

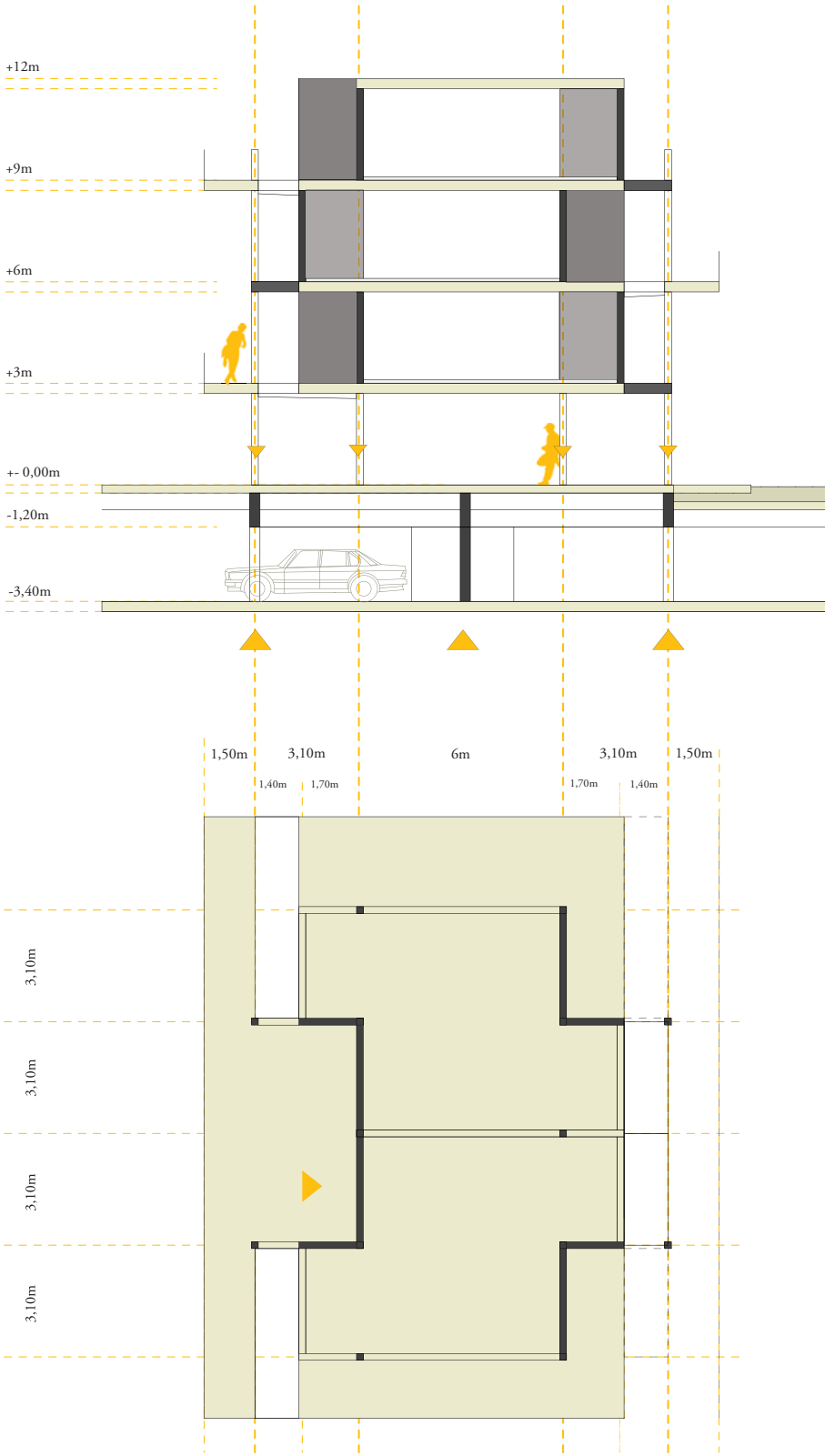
Das Tragsystem basiert im wesentlichen aus einer durchbetonierten Kragplatte mit 24cm Stärke und einer geschosswise gespiegelten Kombination aus Stützen und aussteifenden Wandscheiben. Jeweils die halbe Breite der Fassade eines Moduls bildet gemeinsam mit dem Mauer-schwerter, das sich aus dem Rücksprung im Bereich der Loggia bzw. des Einganges befindet, eine L-förmige Aussteifung mit einer Wandstärke von 20 cm. Dadurch sind in der jeweils übrigen Fassadenhälfte größere Öffnungen möglich.

Die geschosswise Spiegelung des Grundrisses ergibt Mauerschwerter (gelb), die sich, gleich wie die Stützen, durch alle Etagen ziehen, während die, im 90° Winkel dazu stehenden, aussteifenden Scheiben versetzt sind. Die Stützen im Innenraum werden aus Stahlbeton gefertigt (20x20cm); jene im Außenbereich aus ästhetischen Gründen (geringerer Durchmesser) aus Formstahl mit ausbetoniertem Kern.

Die horizontale Lastabtragung der auskragenden Baukörper (Gebäudeaussteifung) erfolgt über den Stiegenhauskern und benötigt keine zusätzlichen aussteifenden Endscheiben, da die Auskragung nicht über dem Richtwert von 25m Achsabstand liegt.



Entwurf : tragwerkskonzept

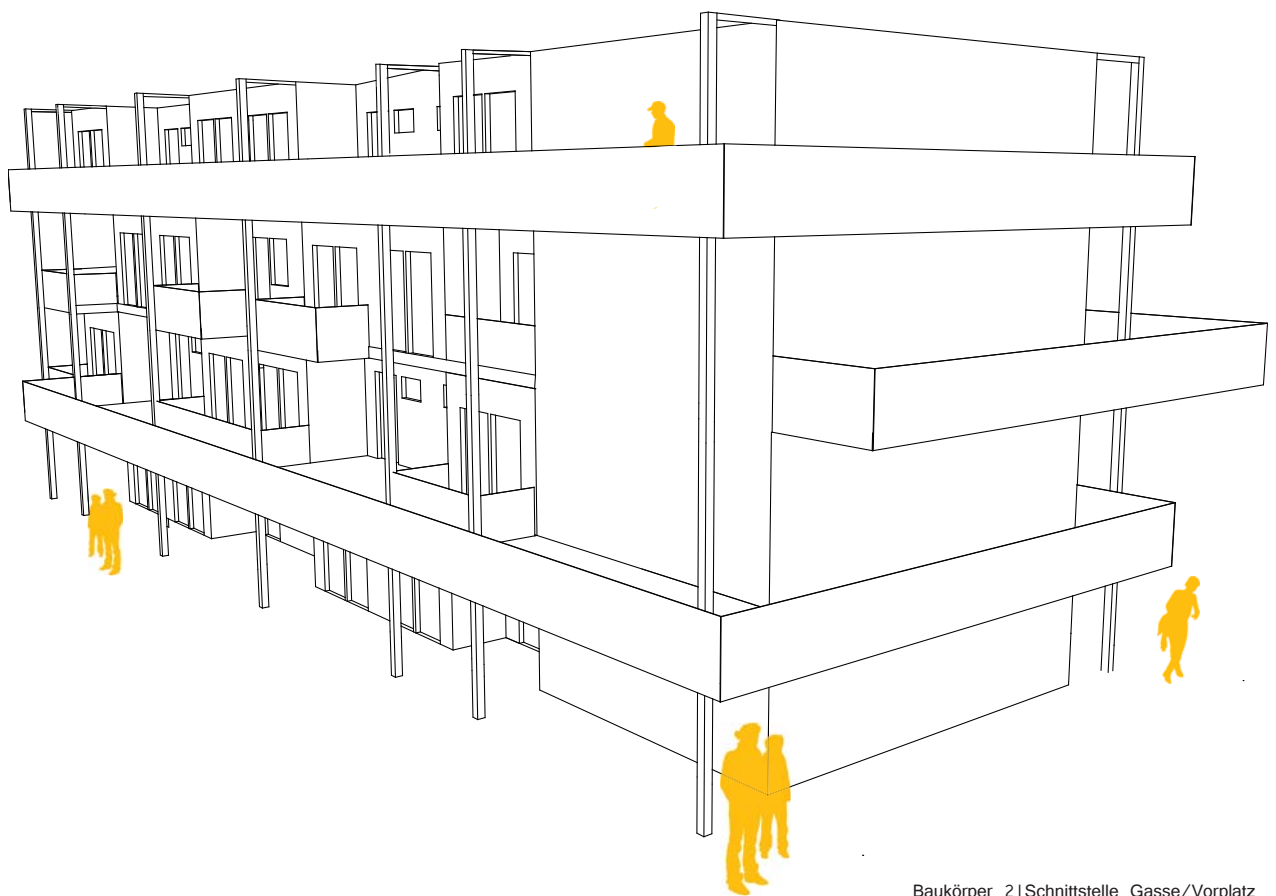


3.7 DIE BAUKÖRPER

Regelgeschöße

Exemplarisch für das gesamte Gebiet wurden die Erdgeschosszonen bzw. die Regelgeschosse der nördlichen Baukörpergruppe ausgearbeitet.

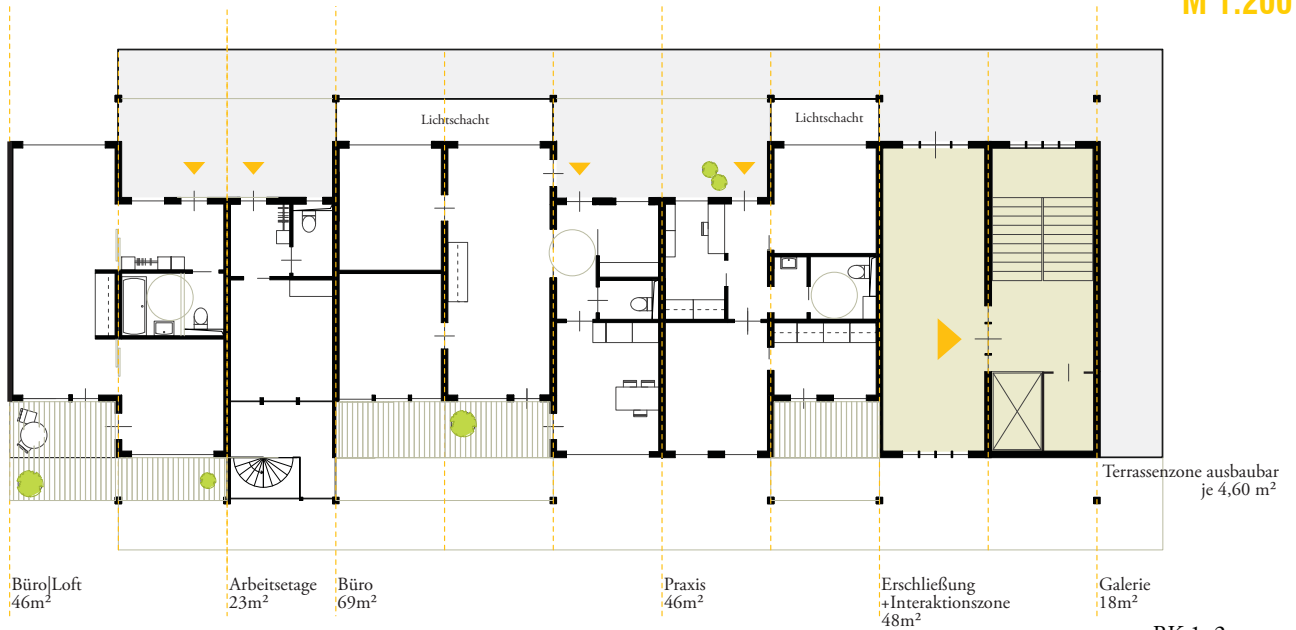
57



Baukörper 2 | Schnittstelle Gasse/Vorplatz

Entwurf : baukörper 1|2

M 1:200



BK 1+2
OG1+

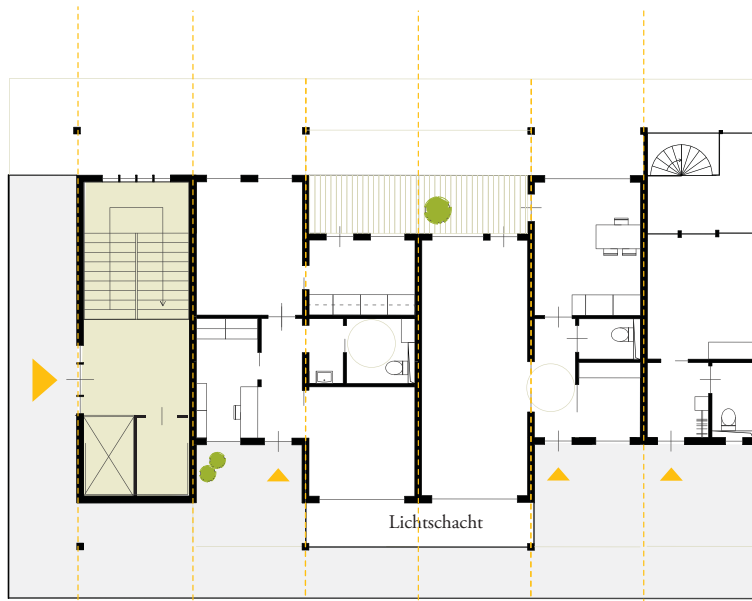
58



BK 1+2
EG

Entwurf : **baukörper 7**
M 1:200

Terrassenzonezone ausbaubar
 je 4,60 m²



Erschließung
 28,50m²

Praxis
 46 m²

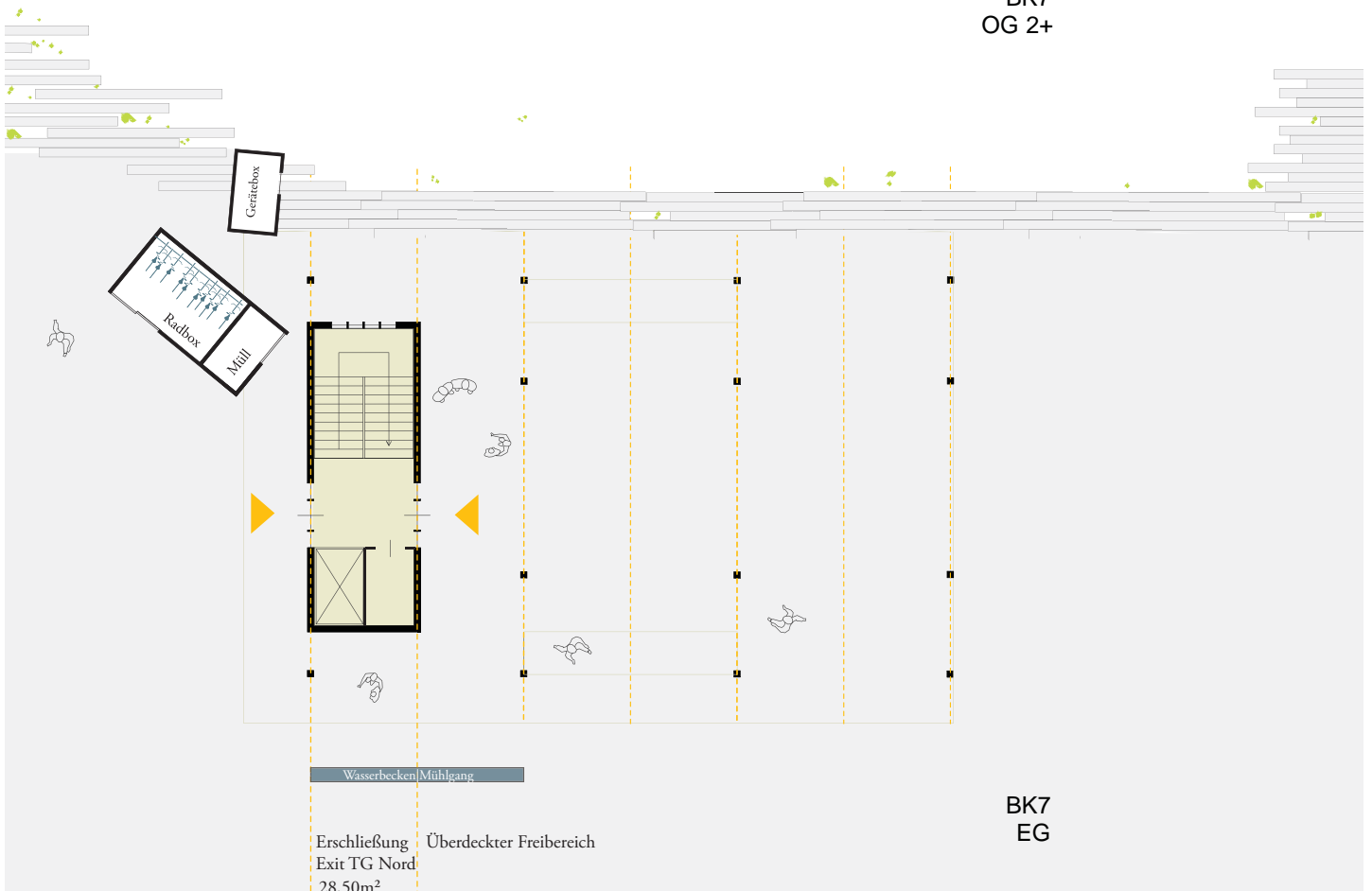
Büro|Seminarraum
 46m²

Arbeitssetage
 23 m²

Lichtschacht

59

BK7
 OG 2+

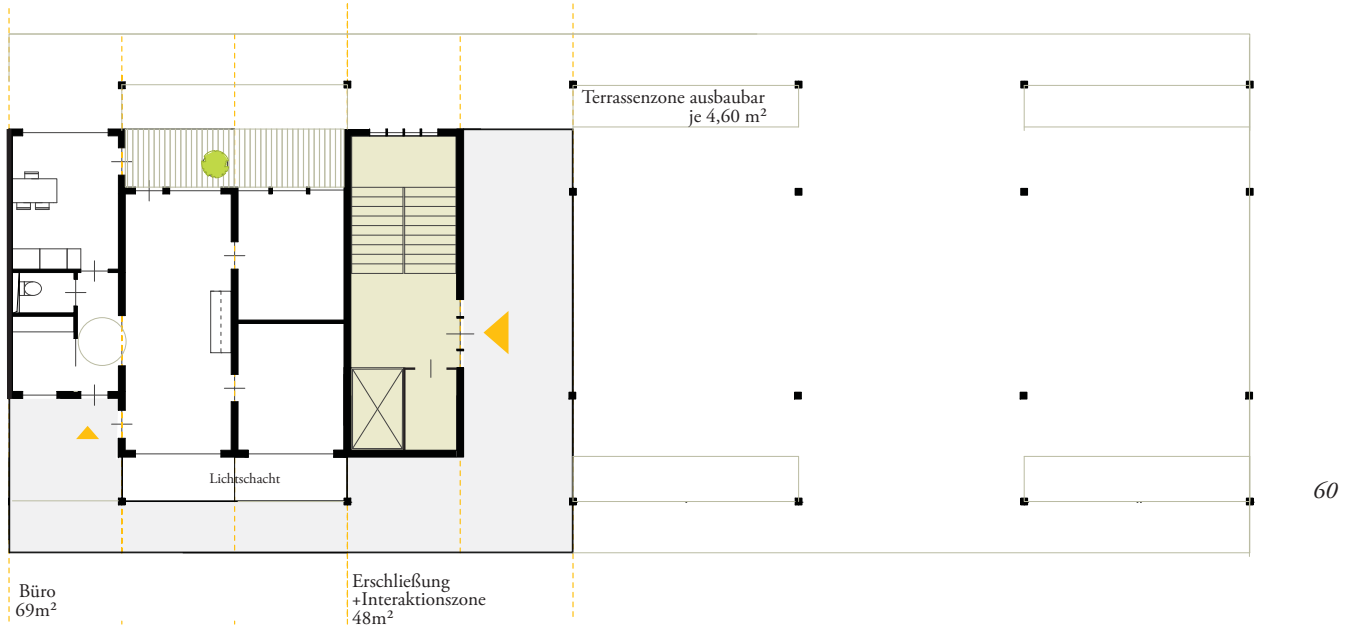


Erschließung
 Exit TG Nord
 28.50m²

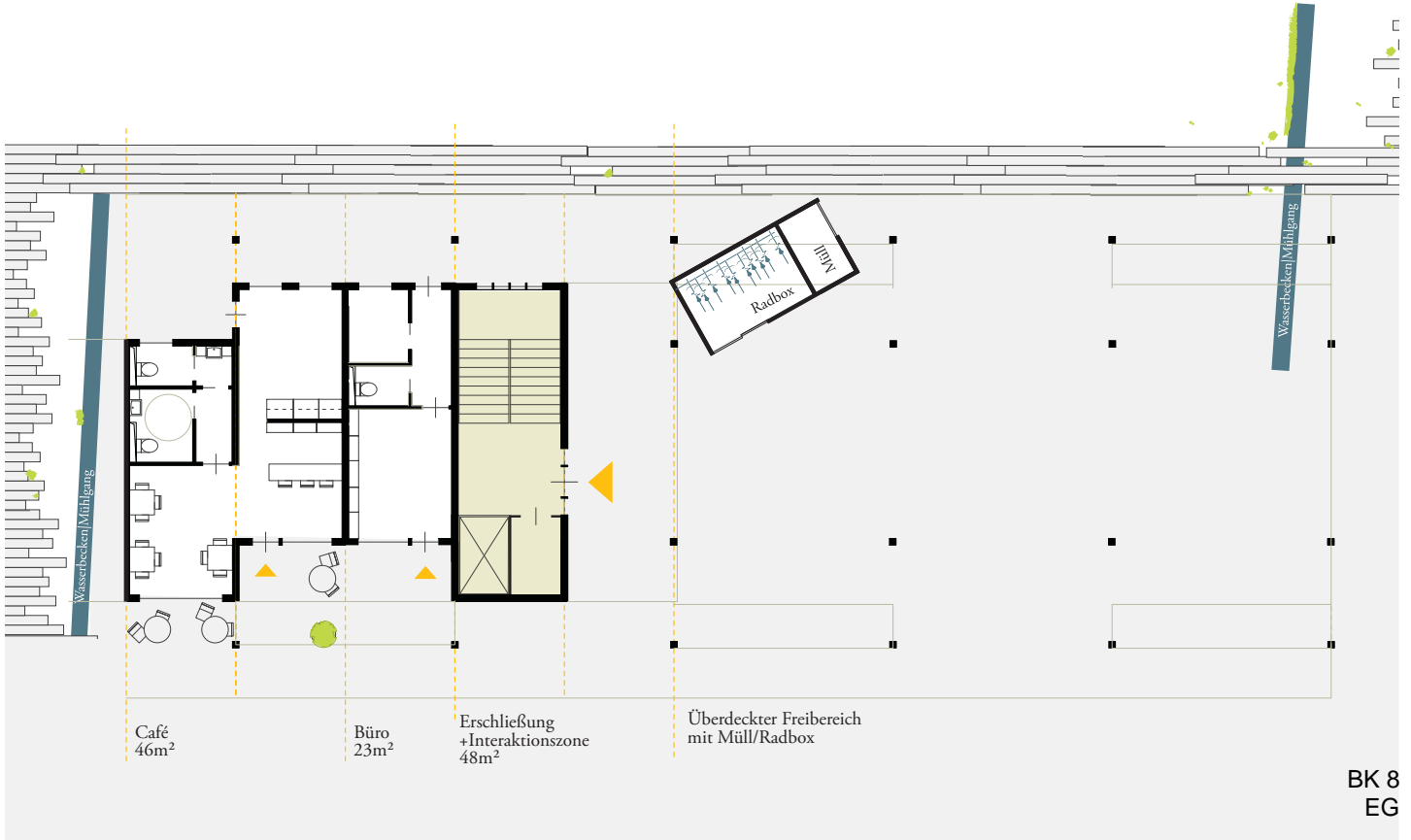
Überdeckter Freibereich

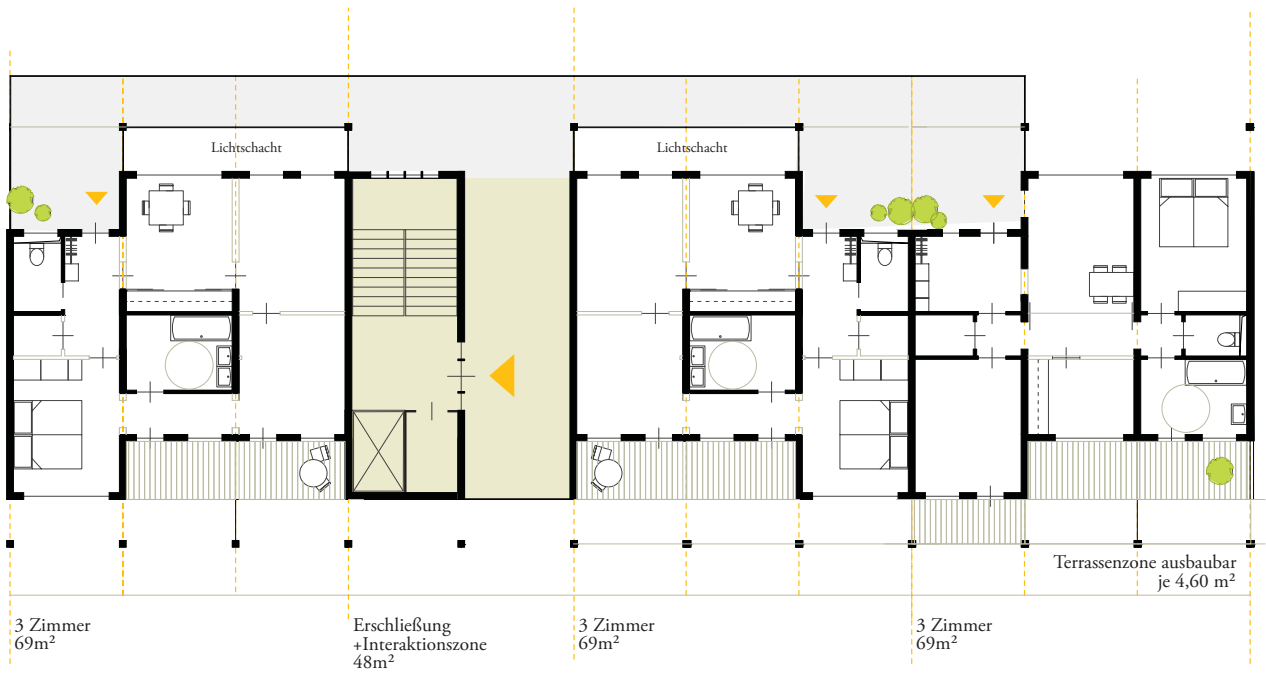
Wasserbecken|Mühlgang

BK7
 EG



BK 8
OG1

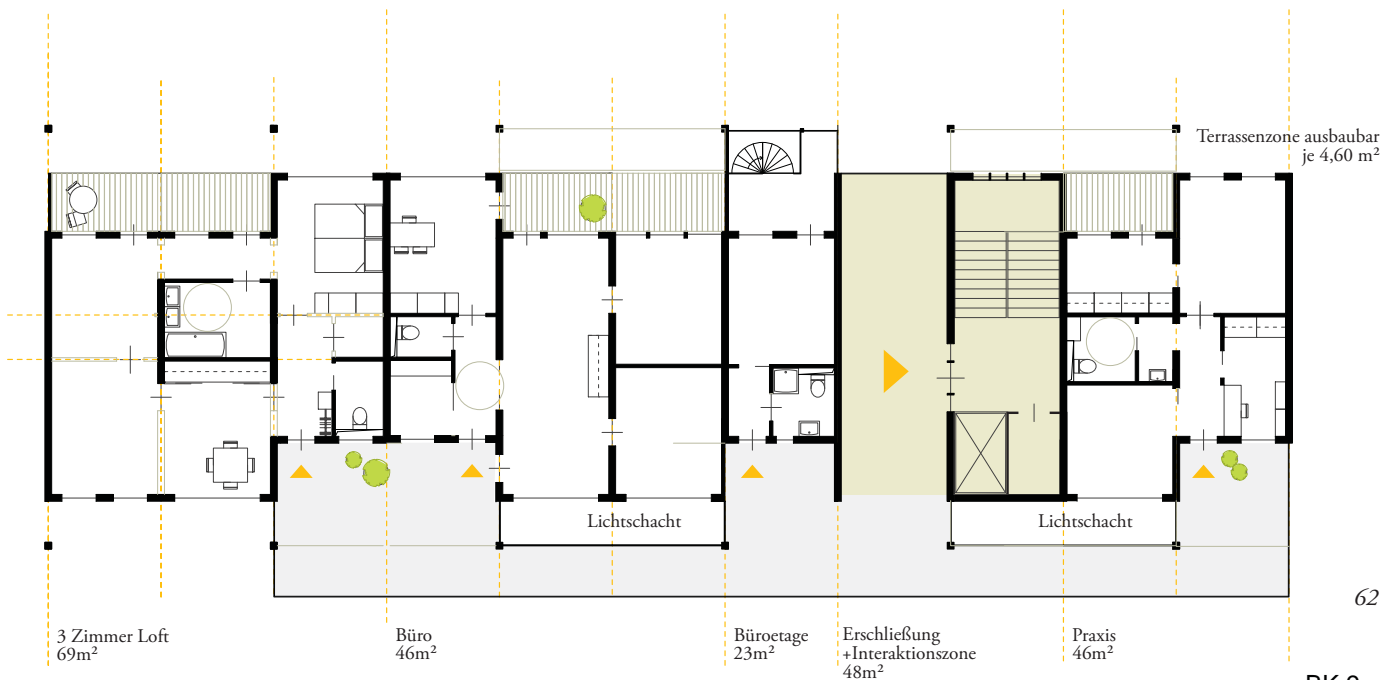




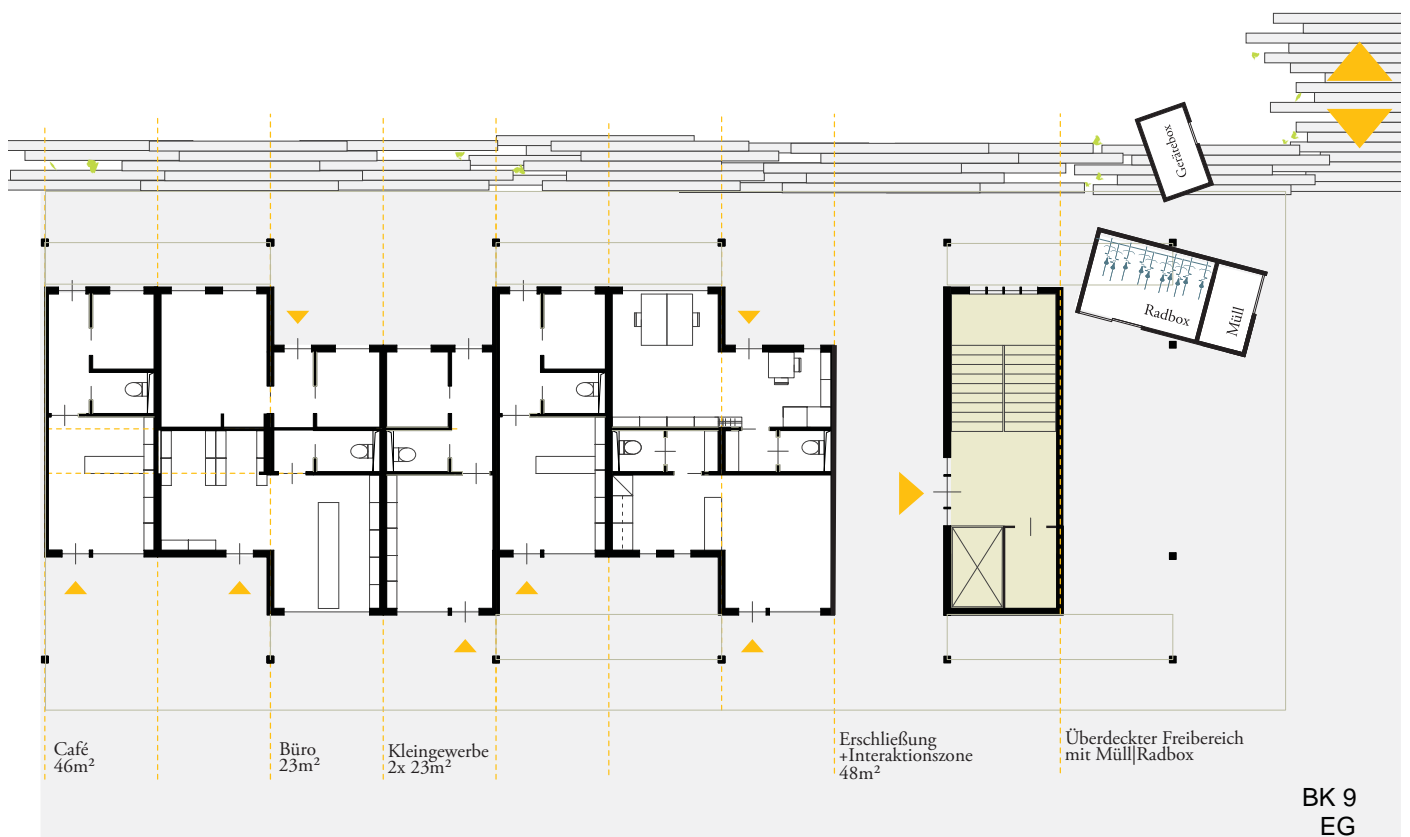
BK 8
OG2+

Entwurf : **baukörper 9**

M 1:200



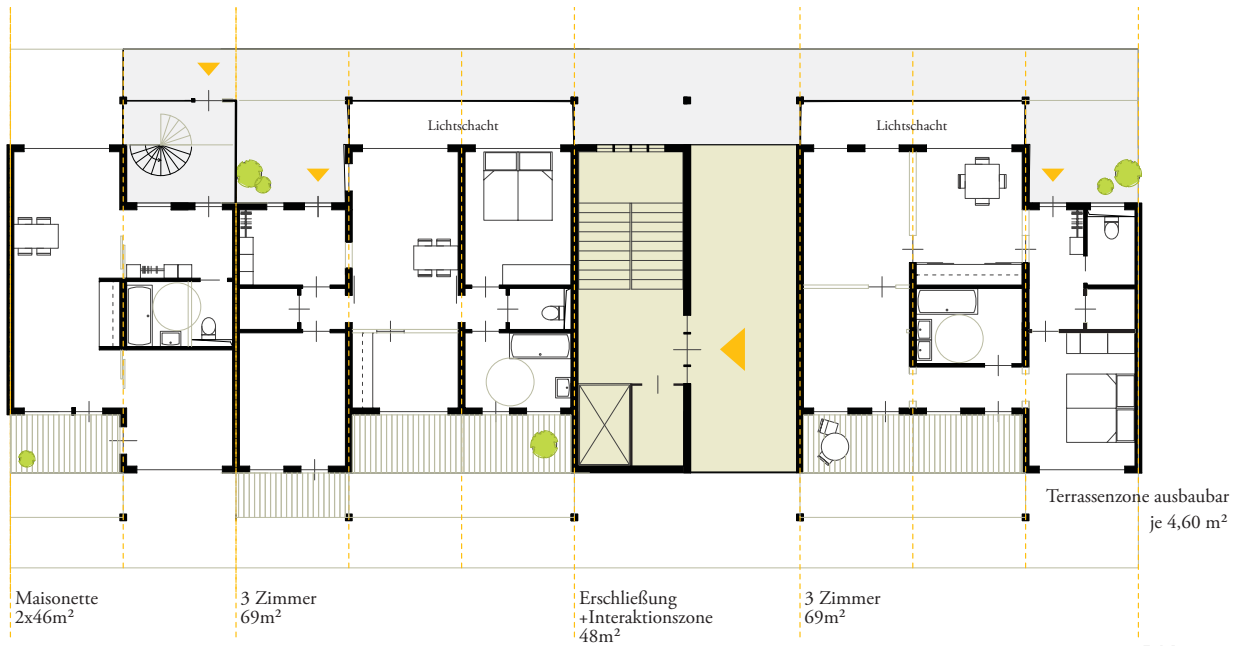
**BK 9
OG1+**



**BK 9
EG**

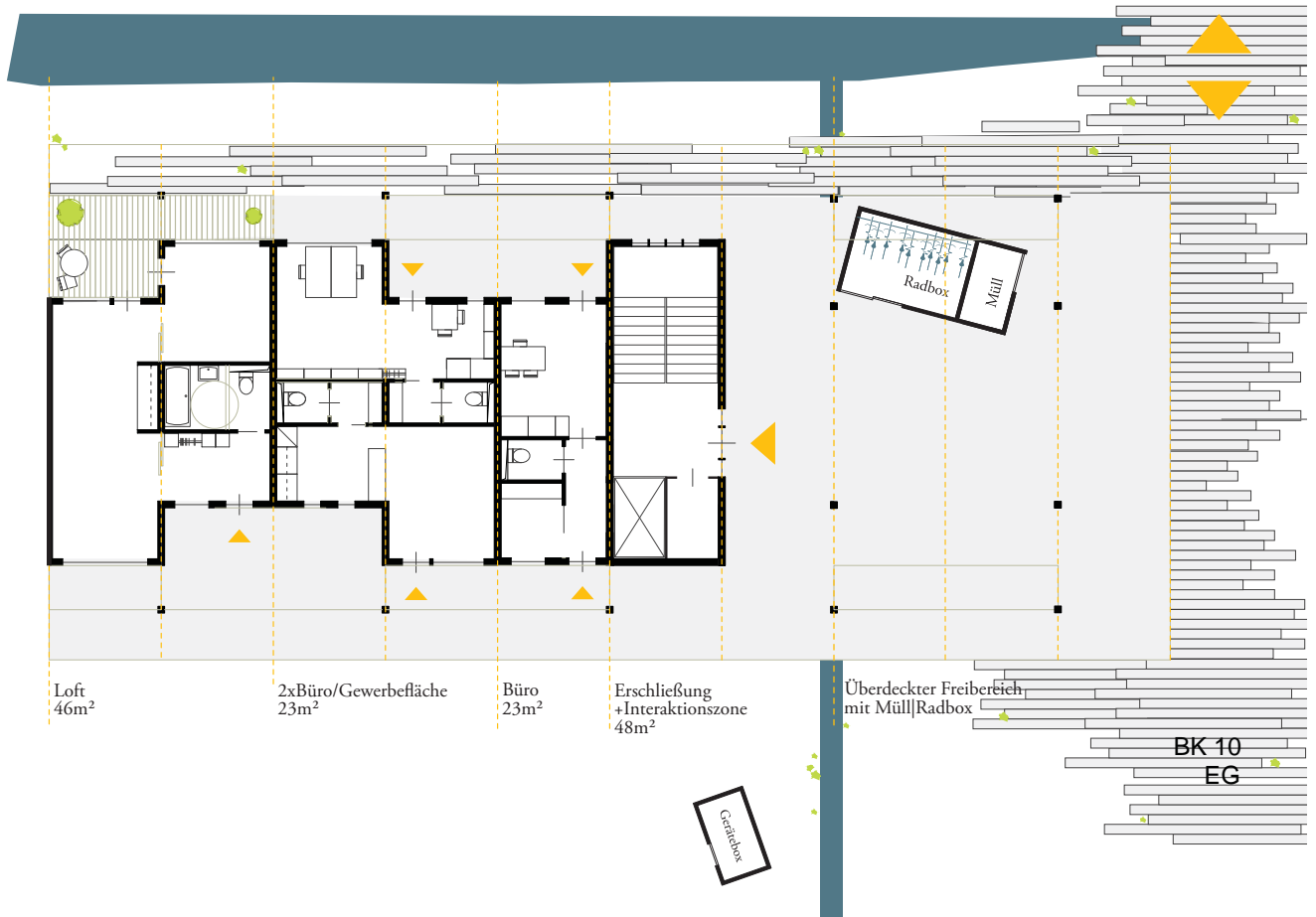
Entwurf : baukörper 10

M 1:200

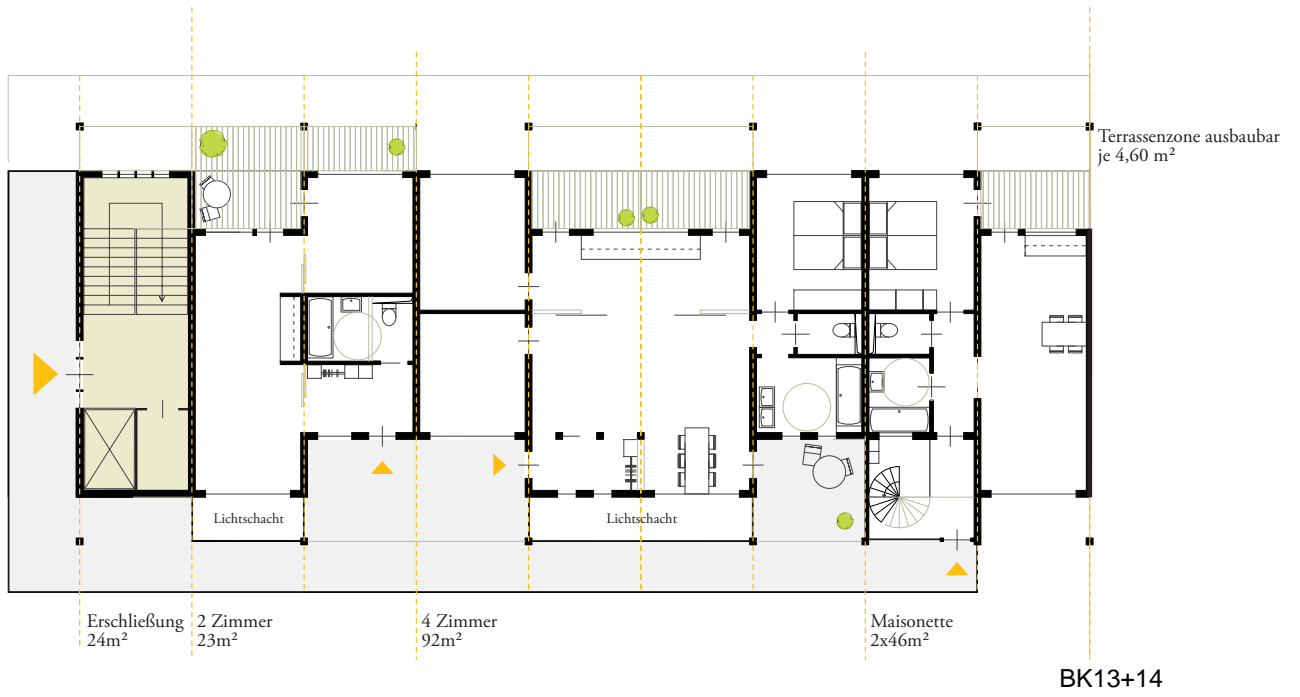


63

BK 10
OG1+



BK 10
EG



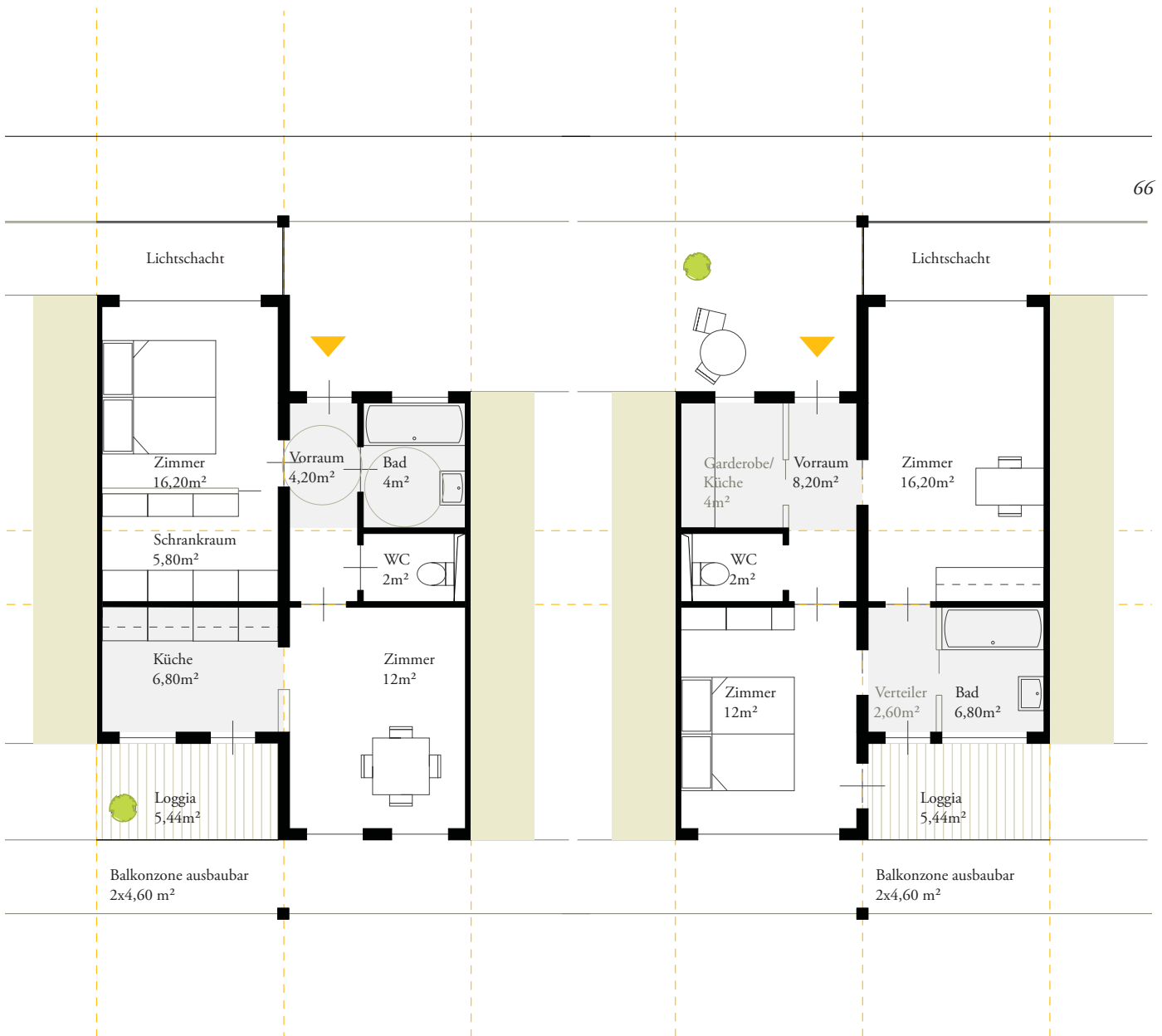
3.8 WOHNUNGSTYPOLOGIE

ein Modul - viele Möglichkeiten

BASISVARIANTEN

2 Zimmer 46m²

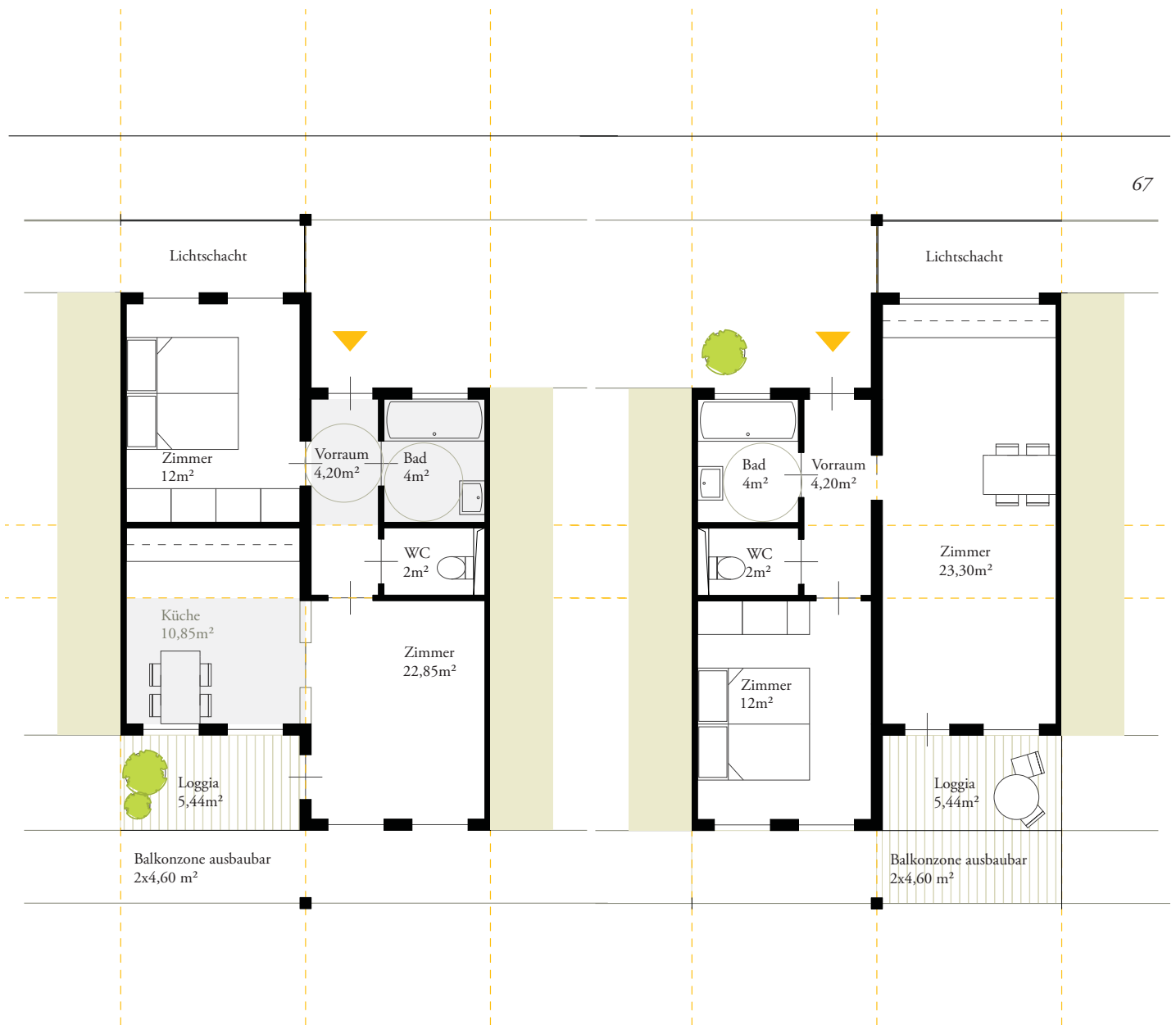
M 1:100



BASISVARIANTEN

2 Zimmer 46m²

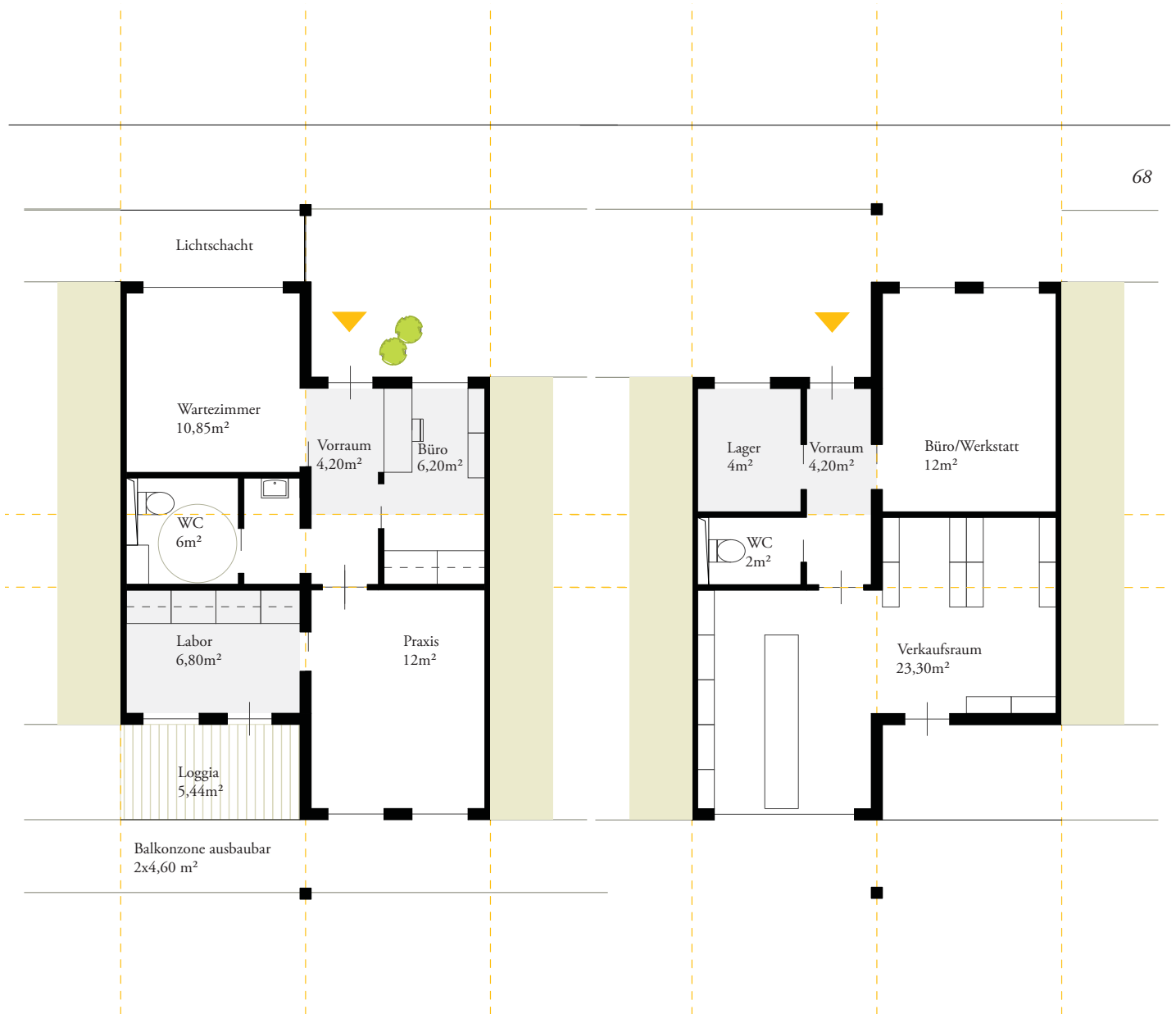
M1:100



BASISVARIANTEN

Arbeiten 46m²

M 1:100



BASISVARIANTEN

Geschäft 2 x 23m²

M 1:100



ERWEITERUNG 1-fach

3 Zimmer | Maisonette 69m²

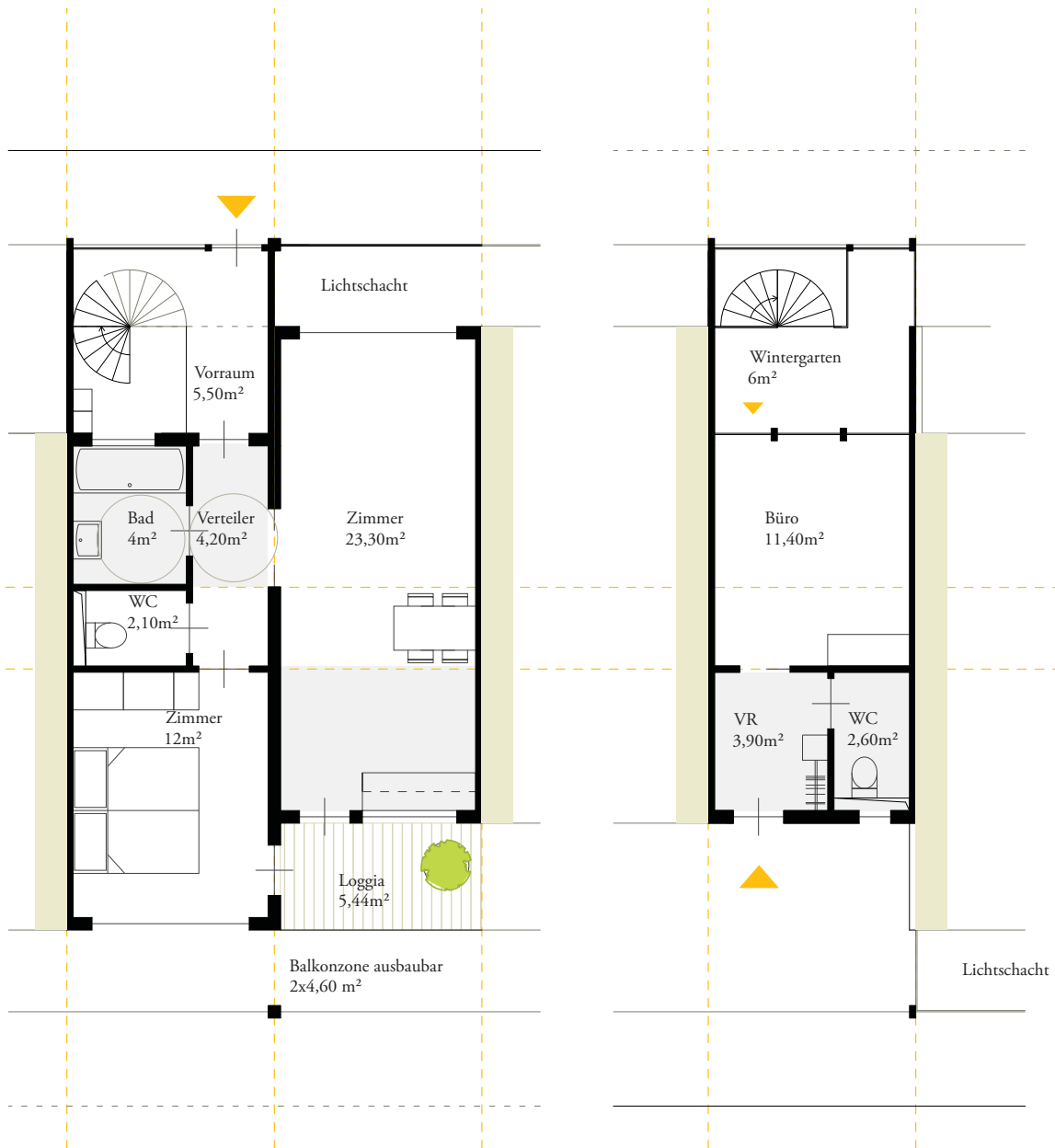
M1:100



ERWEITERUNG 1-FACH

3 Zimmer | Maisonette 69m²

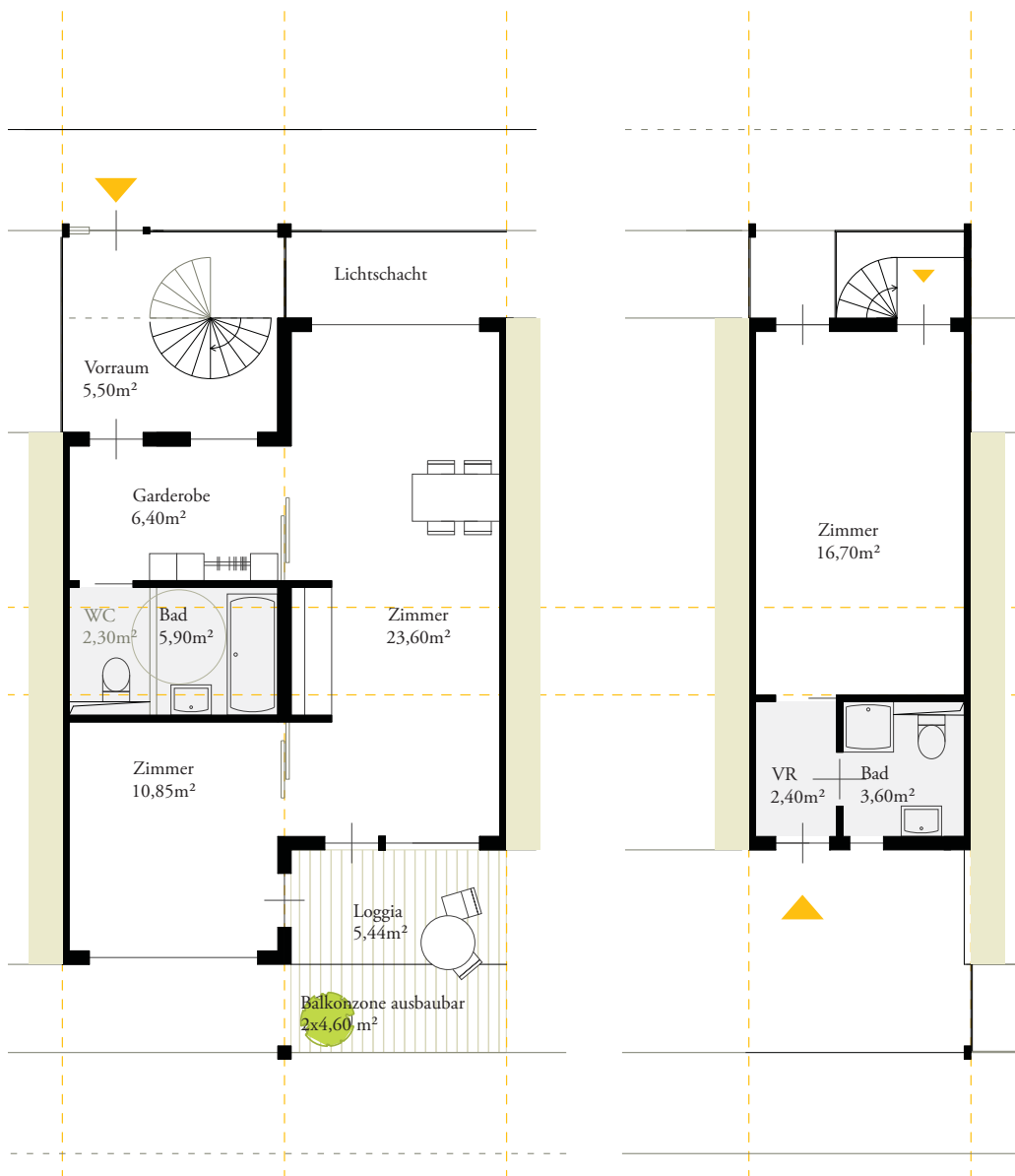
M 1:100



ERWEITERUNG 1-FACH

3 Zimmer | Maisonette 69m²

M 1:100



ERWEITERUNG 1-FACH

2 Zimmer+ Arbeiten | Maisonette 69m²

M 1:100



ERWEITERUNG 1-FACH

3 Zimmer 69m²

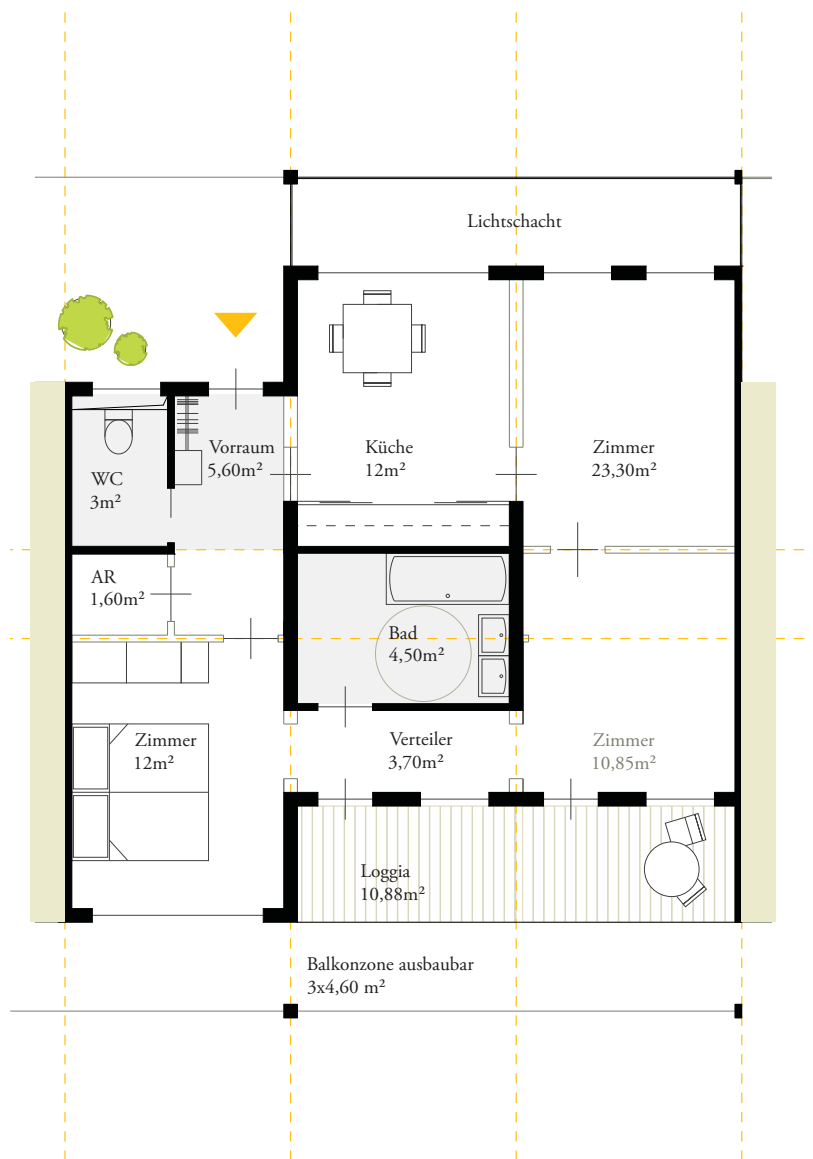
M 1:100



ERWEITERUNG 1-FACH

3 Zimmer 69m²

M 1:100



ERWEITERUNG 1-FACH

3 Zimmer 69m²

M 1:100



ERWEITERUNG 1-FACH

3 Zimmer 69m²

M 1:100



ERWEITERUNG 2-FACH

4 Zimmer 92m²

M 1:100



ERWEITERUNG 2-FACH

4 Zimmer 92m²

M 1:100



ERWEITERUNG 2-FACH

4 Zimmer 92m²

M 1:100



ERWEITERUNG 2-FACH

4 Zimmer 92m²

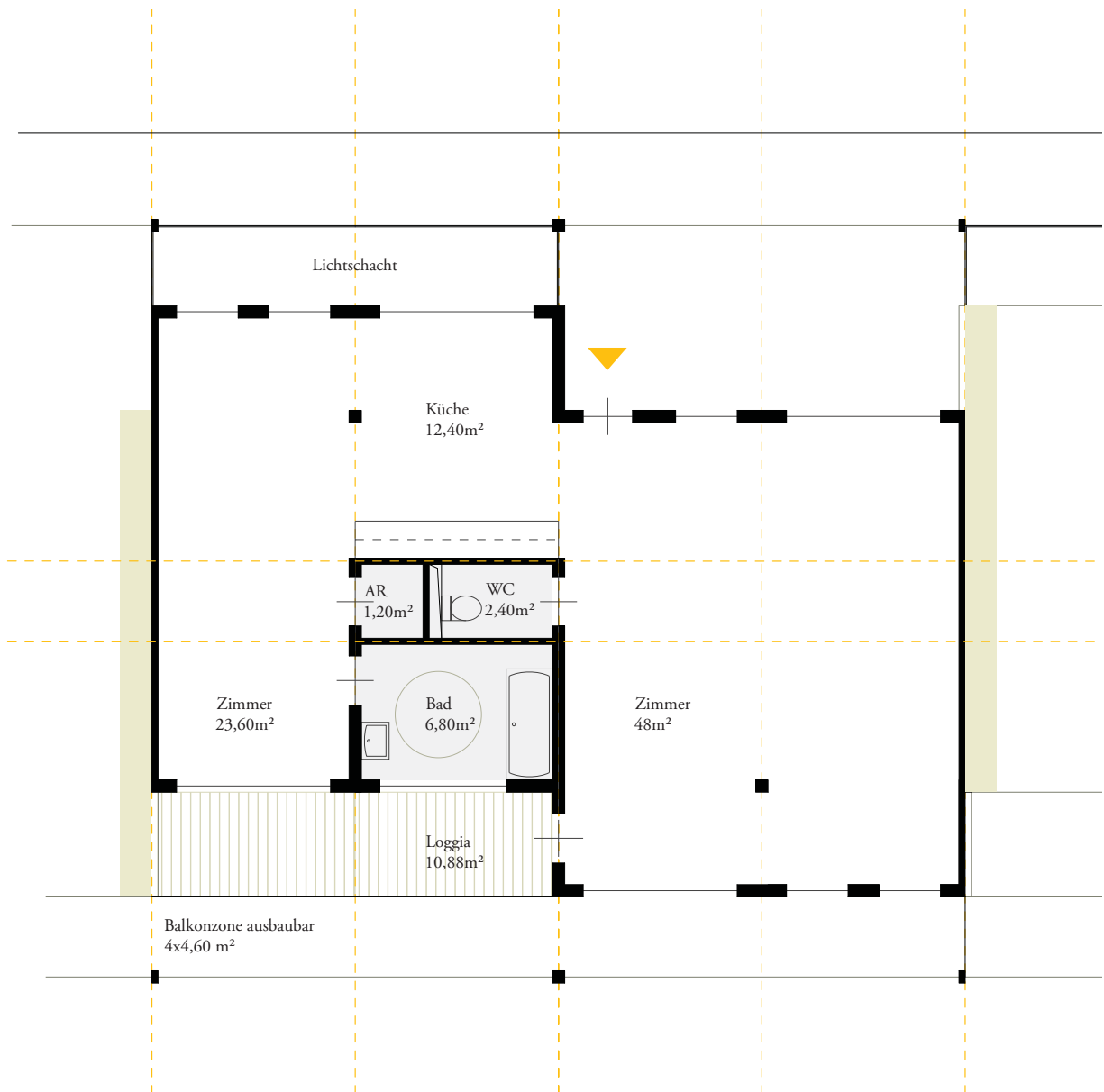
M 1:100



ERWEITERUNG 2-FACH

Loft 92m²

M 1:100



ERWEITERUNG 2-FACH

4 Zimmer 92m²

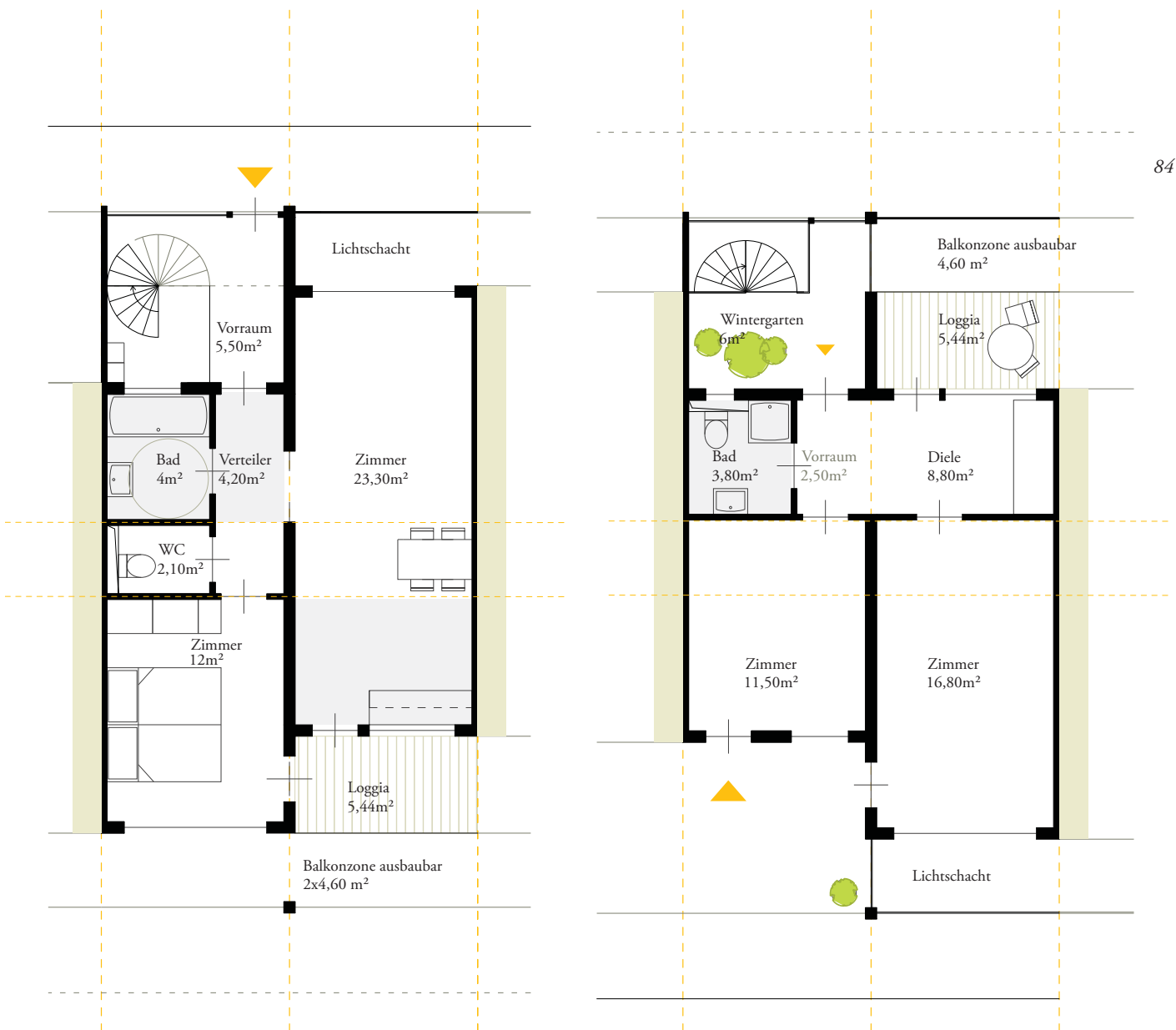
M 1:100



ERWEITERUNG 2-FACH

4 Zimmer | Maisonette 92m²

M 1:100



Anhang

Quellenverzeichnisse und Zusatzinformationen

QUELLENVERZEICHNIS

Literatur

- BERGMANN, *Vorträge zur Wirtschaftskrise, Vortrag zum Thema Grundwirtschaft, ZNA Linz 2009*
BLASCHKE, *Altstadt-Neustadt-Vorstadt. Zur typologie genetischer und topographischer Stadtgeschichtsforschung*
CHRISTIAANSE, *What is the Open City?, Vortrag Symposium Open City, Zürich März 2009*
CLARK, *Towards Open Cities, Studie des British Council 2008*
DIENES|KUBINZKY, *Die Murvorstadt*
DIENES|LEITGEB, *Wasser, Buch anlässlich der Stadtausstellung 'Wasser Graz' 1990*
EISINGER, *The Open City and its historical context, Vortrag Symposium Open City, Zürich März 2009*
EUROPAN 10, *Wettbewerbsausschreibung 2009*
FLORIDA, *The rise of the creative class*
GERICHT GRAZ WEST, *Konkursgutachten FA Tagger 2004*
HELLBRÜCK|FISCHER, *Umweltpsychologie, Ein Lehrbuch*
HORX, *Wie wir Leben werden*
IABR, *Presseaussendungen der Internationalen Architekturbiennale Rotterdam Jun 2009*
KUMAR, *Historisch-malerische Streifzüge in den Umgebungen der Stadt Grätz*
LINKE, *Die Psychologie des Wohnens*
MÜNZER, *Was die Murvorstadt erzählt*
POPELKA, *Geschichte der Stadt Graz*
POPELKA, *Die räumliche Entwicklung der Grazer Vorstädte bis zum 19. Jh*
SCHMUTZER, *Soziologie und Architektur*
SHAW, *International Journal of Urban and Regional Research, A Response to 'The Eviction of Critical Perspectives from Gentrification Research'*
STADT GRAZ, *Broschüre Grünes Netz*
STEINBÖCK, *Graz 1978 - 850 Jahre Graz, Eine Festschrift*

Internet

- ARCHIVVERLAG, www.archivverlag.at - *Geschichte der Grazer Wirtschaft*
FALTER, www.falter.at - *Artikel zu den verdrängten Lagern Thalerhof, 2005*
HIGHLINE, www.thehighline.org
GUERILLAGARDENING, www.guerillagardening.com
INTERNATIONALES JAHR DER BIODIVERSITÄT, www.biologischevielfalt.at/2010-internationales-jahr-der-biodiversitaet/
MEDIENTURM GRAZ, www.medienturm.at
STADT GRAZ, www.graz.at, *Wirtschaftsserver*
WIKIPEDIA, www.wikipedia.com - *Stadt Graz, Bezirk Gries*
WIRTSCHAFTSBLATT, www.wirtschaftsblatt.at - *Wirtschaftsberichte FA Tagger, Schlachthof Graz*

QUELLENVERZEICHNIS

BILDER

- S4 Graz von Westen _ http://dominico.joanneum.at/dom_wa/detail.jsp?path=media/media_225.jpg
- S6 Kinderklasse der jüdischen Volksschule am Grieskai 1920, Scan aus: Dienes, Die Murvorstadt S58
S6 Schwestern des Ordens zum Guten Hirten, Scan aus: Dienes, Die Murvorstadt S56
- S7 Pläne für ein Volkstheater in der Murvorstadt, Scan aus: Dienes, Die Murvorstadt S59
- S9 Alte Synagoge_ <http://www.geschichteinchronologie.ch/eu/oe/> März 2010
S9 Kuppel der brennenden Synagoge, Kristallnacht 1938_ <http://www.annefrankguide.net/de-AT/content/V2F.Grazer%20Synagoge.jpg>
- S10 Vorstadthaus Idlhofgasse, Scan aus: Dienes, Die Murvorstadt S59
- S11 Gußeisernes Haus _ <http://bks.tugraz.at/~neuwirth/neuweb/webego/eisen/eisentex5a.JPG> März 2010
S11 Hauptbrücke _ <http://bks.tugraz.at/~neuwirth/neuweb/webego/eisen/eisentex4.JPG> März 2010
- S12 Hafен Graz, Scan aus: Dienes|Leitgeb, Wasser S170
- S 14 Fischerhütten am Grieskai, Scan aus: Dienes|Leitgeb, Wasser S168
S14 Keramikorken der Reininghausbrauerei_ <http://www.plopsite.de/bilder/au/grazSteinfeldReininghausA.jpg> März 2010
S 14 Wäscherin im Mühlgang, Scan aus: Dienes|Leitgeb, Wasser S219
- S15 Werbung Engelhofer _ http://www.wienbibliothek.at/bilder/presse50er_englhoferkl.jpg
S 15 Werbung Humanic_ <http://www.plakatkontor.de/images/122birohumanicschuhfabrik00103.jpg> März2010
S15 Werbung Andritz AG, Scan aus: Dienes|Leitgeb, Wasser S155
S15 Werbung Marshallplan_ http://www.dorotheum.com/uploads/media/143_35885_10.jpg März 2010
S15 Fahrplan der Murdampfschiffe, Scan aus: Dienes|Leitgeb, Wasser S173
S15 Steyr Daimler Puch Werke Bildarchiv Österr.Nationalbibliothek
- S16 Relikte an einem Haus in der Judendorferstraße, Scan aus: Dienes|Leitgeb, Wasser S173
S16 Histor. Stadtplan Graz 1843_ <http://www.basilius.at/Bilder/Stadtplaene> März 2010
- S17 Ausschnitt einer Bilderhandschrift um 1300, Scan aus: Dienes|Leitgeb, Wasser S169
S17 Mühlgang heute, Foto Verfasserin
- S19 Fahrplan der Südbahn_ <http://www.shrani.si/f/3P/rW/Dk4Wc1x/scan0008.jpg> März 2010
S19 Griesplatz_ http://lh6.ggpht.com/_pEwfr88jSRk/Rng15db8HPI/AAAAAAAAA8/ZmtaSVSC5bs/Graz+Griesplatz+1917_.jpg
- S20 Tramway Graz Jakominiplatz_ http://www.archiv-verlag.at/inhalte/sammelserien/cdrom_steiermark/tramway_graz.jpg März2010
- S22 Kupferstich Graz von Süden um 1630 Bildarchiv der Österr.Nationalbibliothek
S22 Pferdemarkt um 1910 Scan aus: Dienes, Die Murvorstadt S42
- S24 Logo IABR _ http://www.partizanpublik.nl/uploads/images/tiny_mce/Moscow/.partizan/IABR-logo.jpg März 2010
- S25 Skyline von Perth http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8d/Perth_skyline_at_night.jpg
S25 Graffiti in Sydney <http://blog.janeabma.com/2008/01/19/graffs-about-town/>
S25 Highway in Shanghai <http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/849136.jpg>
S25 Gartenzweig www.br-online.de/content/cms/Bildergalerie/2008/09/03/cumulus/
S25 Bus London <http://www.sitoflash.it/londravacanza/areafles/LondonBus.jpg>
S25 Kulturfest Würzburg <http://www.auswaertiges-amt.de/diplo/bilder/Aussenpolitik/RegSchwerpunkte/Afrika/>

QUELLENVERZEICHNIS

BILDER

S 28 world of net migration Scan aus: Clark Towards Open Cities S29

S 29 Diagramm Scan aus: Clark Towards Open Cities S33

S 32 Diagramm Scan aus: Clark Towards Open Cities S40

S 37 Siloturm der Futtermittelmühle Foto zur Verfügung gestellt von N.Sleska

S 46 Magerwiese <http://www.wildblumensaatgut.at/Resources/2875.jpg> April 2010

S46 Gestaltung mit Kies Foto: Verfasserin

S 46 Schilf http://www.landschaftsfotos.at/Kienberg%202007_11_29/DSCF1472.jpg April 2010

S46 Pflaster mit Bahnschwellen www.thehighline.org April 2010

S46 Wasseroberfläche <http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/3094719.jpg> April 2010

GRUNDSTÜCKS-IMPRESSIONEN

Ein Blick in die Ruine

Die folgenden Fotos wurden freundlicher Weise von Nina Sleska zur Verfügung gestellt.



im Siloturm



Blick auf den südlichen Silo



Verschubhalle



beide Silotürme mit Verschubhalle



Blick von der Insel Richtung Westen



Blick vom Turm nach Norden Richtung Großmarkt