

Ungebautes aus Alt-Graz: Welche Projekte uns erspart blieben

Realisten sagen, dass Bauten kommen und gehen. Einige kamen nicht einmal. Manche Bauprojekte wurden zum Glück für Graz nicht realisiert, viele Fehlplanungen blieben uns erspart.



Prof. Dr. Karl-Albrecht Kubinzky



Es gab auch in der ferneren Geschichte von Graz Bau- und Abbruchpläne, die keine Realisierung fanden. So stand in ihrer langen Geschichte die Leechkirche zweimal auf der Abbruchliste. Doch der Respekt vor dem frühgotischen Baujuwel war stärker als die Angst, dass sich dort Feinde bei einer Belagerung von Graz einnisten könnten. Hier sollen Beispiele von unrealisierter Fehlplanung der jüngeren Stadtgeschichte aufgezeigt werden.

Attacken des Historismus

Das späte 19. Jh. schwelgte in der Freude an historistischen Baulösungen. Die Beispiele der Architekturgeschichte sollten kopiert, bestenfalls neu interpretiert werden. Besonders die Nachahmung der Gotik hatte es dem damaligen Zeitgeist angetan. Varianten dieses Konzepts waren z. B. das Rathaus (1893) und die Herz-Jesu-Kir-

che (1891). 1867 gab es den Entwurf (H. Petschnig) eines neogotischen Turmes für die Stadtpfarrkirche. Das Vorbild dafür sollte der Turm der Wallfahrtskirche von Maria Straßengel sein. Dass dafür der barocke Prachturm geopfert hätte werden müssen, schien damals vertretbar. Heute sehen wir das anders und sind froh über das Nichtzustandekommen des Denkmalfrevels. Auch der 1877 angekündigte Abbruch des Paulustores fand nicht statt.

Attentat auf den Schloßberg

Die Romantik des Historismus gab den Stil vor, wirtschaftliche Interessen forderten die Realisierung: 1891 entwarf der Architekt M. Seidl eine komplette Neubebauung des Schloßbergplateaus. Türme, mehrstöckige Gebäude, Galerien, Balkone, Glasdächer sollten dem Berg eine neue

Krone im zeitgeistigen Baustil aufsetzen. J. Kleinoscheg, der umtriebige Wirtschaftsmanager, hatte schon mit seinem Hilmteichprojekt (Warte 1888) Erfolg gehabt. Nun bemühte er sich um einen „Schloßberg neu“. Unterstützt wurde er durch P. Rosegger, der in seiner Zeitschrift „Heimgarten“ für den „Schloßberg neu“ warb. Doch die Mehrheit der Grazer konnten sich mit dem Projekt nicht anfreunden. Nur die Schloßbergbahn (1894), ein Teil des Entwurfs, wurde realisiert. 1950 präsentierte der Brauherr H. Reininghaus vergeblich den Plan, ein mehrgeschossiges Hotel auf der Stallbastei des Schloßbergs zu bauen.

Geldmangel als Chance

Sowohl die üppig geschmückte Franz-Karl-Brücke (1891) als auch die ihr 1965 nachfolgende Hauptbrücke (welch ein origineller Name!) gaben mit ihrer Breite dem Projekt Vorschub, die Murgasse durch den Abbruch einer Häuserseite zu verbreitern. Im Verbaunungsplan 1928 (Prof. K. Hoffmann) wurde dies auch ausdrücklich gefordert. Durch Jahrzehnte gab es in Graz zwei widersprüchliche Konzepte für den Raum Eisernes Tor und Jakominiplatz. Die einen wollten die beiden Plätze miteinander verbinden, die anderen die beiden Plätze durch einen markanten Großbau endgültig trennen. 1930 schien die zweite Gruppe endgültig gesiegt zu haben. Ein vielgeschossiges Hochhaus im Stil der Zeit sollte die alten Stadtgraben-



Der Kaiser-Franz-Josef-Kai nach

häuser ersetzen. Der Gemeinderat erteilte seine Zustimmung, doch dann fehlte es am Geld für die Realisierung. Das lehrt, dass Geldmangel auch durchaus von Vorteil sein kann.

NS-Planung

Der Irrglauben, dass Graz mit dem Anschluss an Hitlers Deutsches Reich einer großartigen Entwicklung entgegengehe, ließ den Planern der Jahre 1938 bis 1942 freie Hand für ein neues Graz geben. Was durch den Architekten F. Haas schon zu groß für die Stadt geplant war, hatte durch den Stadtplaner P. Koller (VW-Stadt-Wolfsburg-Planer) noch eine gewichtige Steigerung erfahren. Stadtautobahnen hätten Graz durchschnitten. Im Süden wären riesige Siedlungen in Art der Neubauten jener Zeit in der Triester Straße entstanden. Statt des Messegeländes hätte ein monumentales Gauzentrum ein neues politisches Zentrum entstehen lassen. Viele Straßen wären durch Abbruch einer der beiden Häuserfronten in ihrer Breite verdoppelt worden, so z. B. die Klosterwiesgasse, die

Projekte uns erspart blieben



Schloßberg neu: Das Projekt von 1891. Rechts die alte Schloßbergbahn.

dem Entwurf von Muhry (1912).

Heinrichstraße, die Zinzendorfstraße und die Leonhardstraße. Neben dem Neubau eines Führersaales und eines Südostturms am Schloßberg hätte der Uhrturm sich nur noch als Kleinbau ausgenommen.

Gut, wenn Pläne scheitern

„Architektur auf Zeit“ hätte in den ersten Monaten des Jahres 1945 fast zu einer dramatischen Veränderung der Stadtmitte geführt. Ein Ring von Panzersperren rund um die Altstadt sollte Graz zur Festung machen. Nach einer Schlacht um Graz hätte die Stadt ihr ohnedies durch die Bomben gestörtes Aussehen grundlegend verändert. Als dann die Rote Armee sich Graz näherte, fehlte es an Verteidigern der Stadt. Die Einsicht, dass eine Schlacht um Graz völlig sinnlos gewesen wäre, hatte gesiegt. Im Mai 1947, als Teile der Stadt noch Bombenruinen waren, präsentierten drei Stadtplaner den Generalbebauungsplan „Marienstadt“. Dieser soll die Zukunft des Bezirks Lend zwischen der Keplerstraße und dem Kalvariengürtel weisen.

Weit mehr als die Hälfte der Gebäude in diesem Bereich sollen abgerissen und durch Neubauten ersetzt werden. Wenn man die bescheidene Qualität der Neubauten in den ersten Nachkriegsjahren kennt und von den wirklichen Problemen dieser Zeit weiß, so ist das Scheitern des Planes „Marienstadt“ zu begrüßen.

Autogerechtes Graz

Vor mehr als 30 Jahren tauchte das Projekt einer teilweisen Überdeckung der Mur im innerstädtischen Bereich auf. Die starke Motorisierung jener Zeit verlangte ein Mehr an zentralen Parkplätzen. Rampen am Murrufer hätten Abhilfe schaffen sollen. Die Mehrheit der Grazer, aber auch Politiker und Planer, waren dagegen. Noch etwas früher gab es den Plan, statt des Palais Khuenburg (Sackstraße 18, Stadtmuseum) eine Hochgarage zu erbauen. Das barocke Meerschlössl (Mozartgasse) sollte ein Hochhaus weichen. Im Landhaushof wollte man eine Tiefgarage errichten. Sogar eine Probebohrung wurde dort gemacht. Dann siegte 1972

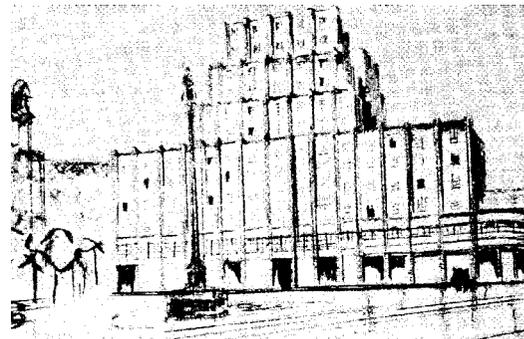
die Vernunft. Die Diskussion brachte sogar der Stadt und ihren Bewohnern einen Gewinn. Es entstand die Initiative „Rettet die Grazer Altstadt“.

Autobahn soll Graz teilen

Das Projekt einer dem Verlauf der Mur folgenden Autobahn geht bis in die 40er Jahre zurück. Ungeklärt blieb allerdings bis in die 70er Jahre, wie die Autobahn im Raum Graz verlaufen sollte. Als Lösung hatte sich auch ein Verlauf durch die Gemeinde Thal angeboten. Aber auch deren Bewohner wollten keine Autobahn. Am kürzesten und im Geist planerischer Macht sinnvoll war die Führung der Autobahn quer durch den Westen von Graz. Besonders im Bezirk Eggenberg gab es massiven Unwillen über die geplante Teilung des Bezirks durch eine Autobahn. Die Kommunalpolitik übersah zu lange die damals aufblühende Macht der Bürgerinitiativen. Das Ergebnis ist bekannt. Die Pyhrnautobahn A 9 führt nun seit 1987 durch den Plabutschunnel. Zur selben Zeit enga-

gierten sich viele Bürgerinitiativen meist gegen und selten für Bauprojekte. Als Beispiel soll hier jene Initiative genannt werden, die den Ruckerlberg schützte. Ein heute vergessenes Bürgerforum versuchte damals, nicht immer erfolgreich, die Bürgerinitiativen zu koordinieren.

Kaum waren die murseitigen Häuser des Kälberners Viertels (nördliche Neutorgasse) entsorgt, kam das Projekt, den Raum vor der Franziskanerkirche durch einen modernen Glasbau zu füllen. Das war verwundernswert, da beim Abbruch der Häuser vor der Kirche mit dem Gewinn des freien Blicks auf die Kirche argumentiert wurde. So recht konnte man sich höheren Orts doch nicht mit der Verbauung des Kapistran-Pieller-Platzes (Name 1988) anfreunden. So blieb der bescheidene Platz und der offene Blick auf die Kirche erhalten. Und nun ein hintergründiger Schlussatz: Vieles an Fehlplanung blieb uns übrigens nicht erspart. Aber darüber der Bericht ein andermal.



Blick von der Herrengasse in Richtung Jakominiplatz (Entwurf Hauelsen, 1930).