

Wie die Straßen gehen

Graz hat fast 1.800 Straßen, Gassen, Alleen, Plätze und andere Namen tragende Örtlichkeiten. Wir benutzen sie meist täglich. Warum aber führen diese so, wie sie verlaufen? Ist das Zufall oder Absicht?

Das Bauamt der Marktgemeinde Eggenberg entwickelte 1925 ein einfaches Rasterystem für künftige Straßen.



Prof. Dr. Karl Albrecht Kubinzky
Der Grazer Stadthistoriker bereichert seit vielen Jahren mit seinem umfangreichen historischen Wissen die BIG.

Vordergründig ist eine Straße einfach die kürzeste Verbindung von A nach B. In Wirklichkeit ist das aber nicht so einfach. Besitzgrenzen und eine Reihe von möglichen Hindernissen und Überlegungen führen Straßen und natürlich auch Gassen so, wie sie heute verlaufen. Viele der heute breiten Hauptstraßen haben als schmale und unbefestigte Wege begonnen. Flurgrenzen und Feldwege wurden zu Straßen. Die Sporgasse ist in Umgehung des Schloßbergs als ty-

pisch mittelalterliche Verbindung über den Terrassenhang nicht nur frei vom späteren Ideal der Geradlinigkeit, sondern mildert so auch etwas das starke Gefälle bzw. die Steigung. Bei der Stempfergasse ist einerseits ebenfalls kein Zwang zur Geradlinigkeit festzustellen, vermutlich gab dort ein Gerinne den Verlauf vor. Festzustellen, wie weit sich an der Kreuzung Stempfergasse-Bindergasse ein alter Siedlungskern befand, ist Aufgabe der Stadtarchäologie. Parallel zur Herrngasse, die bis

ins späte 19. Jh. im Süden bescheiden endete, entwickelten sich Schmiedgasse und Färbergasse als bürgerliche Gassen. Als man im Hochmittelalter einen zentralen Platz brauchte, wurden für den neuen Hauptplatz dort die Häuser entfernt.

Erbe der Geschichte

Die scharfe und immer wieder unfallträchtige Kurve vom Burgerring zum Opernring zeichnet den äußeren Verlauf der Dietrichsteinbastei nach. Das System von Fischer-von-Erlach-Gasse, der Frauengasse und der Jungferngasse markiert einen internen Gassenverlauf des mittelalterlichen Judenviertels (Ghetto). Der Verlauf der Grazbachgasse ist leicht erklärbar. Sie zeichnete den Bach vor dessen Überdeckung an. Die Mur ist gleichzeitig Hindernis und Verbindungsbühne. So fand die erste Überbrückung und deren mehrere Nachfolger bis heute dort statt, wo nach der Einengung durch den Schloßberg der Fluss wieder etwas breiter, wohl aber auch damit seichter war.

Unter dem Begriff „Assanierungen“ wurden im späten 19. Jh. ohne besondere partizipative Verhandlungen etliche Straßenverläufe begradigt und allfällige Hindernisse beseitigt. So wurde beispielsweise die Landhausgasse von der Raubergasse zur Neutorgasse erweitert. Die neue Albrechtsgasse um 1840 ist eine Verbindung vom Hauptplatz zu einer damals erstmals geplanten Brücke (Albrechtsbrücke, nun Tegetthoffbrücke). Jahrzehnte später wurde in der Grabenstraße das Maria-Theresien-Schlüssel als Verkehrshindernis abgebrochen. Dort entstand dann jene mehrspurige Straße, die einst als „Stöffler-Autobahn“ bezeichnet wurde. Um die Grabenstraße zu entlasten, verlängerte man die Bergmannngasse nach Norden.

Geometerstraßen

Dem stadtplanerischen Auftrag

des späten 19. Jh. folgend, haben die neuen Hauptstraßen jener Zeit einen ausgewählten Zielpunkt in der Stadtmittelpunkt. Sie wurden vor dem Einsatz moderner Verkehrsmittel zukunftsicher breit angelegt. Die quer durch die ältere Verbauung geplanten neuen Straßen werden als Geometerstraßen bezeichnet. Vom Westen und dem Bahnhof ist die neue Annenstraße auf den Turm der Franziskanerkirche ausgerichtet. Die damals neue Hauptstraße aus dem Süden (Name seit 1935: Conrad-von-Hötzendorf-Straße) hat den Uhrturm als optisch dekorativen Bezugspunkt. Vom Osten in die Stadt führend wurde die Leonhardstraße durch die neue Elisabethstraße entlastet. Sie ist stadtauswärts auf die Leonhardkirche ausgerichtet. Die in ihrem Großteil gerade auf den Schloßberg fokussierte Theodor-Körner-Straße bildete zur ebenfalls neuen Keplerstraße einen rechten Winkel.

Die spätestens aus der frühen Neuzeit stammende Hauptverkehrslinie von Nord nach Süd hatte mit der Erweiterung des Lendplatzes und des Griesplatzes ihre zwei vorstädtischen Plätze. Dort, wo die Nord-Süd-Linie sich mit der Ost-West-Hauptstraße kreuzt, entstand der Murplatz (Südtiroler Platz). Die Stadtplanung des späten 19. Jh. sah rund um die Stadtmittelpunkt ein hochrangiges Straßensystem, den Gürtel, vor. Wenige Teile wie der Kalvariengürtel oder der Geidorfgürtel wurden damals quer durch die Vorstadtverbauung realisiert, vieles blieb Planung. Davon wurde um 1970 der Gürtel im Westen geschlossen. Ebenfalls im späten 19. Jh. plante und baute man in den Bezirken St. Leonhard und Geidorf Häuserblöcke mit geschlossener Häuserfront und Freiflächen im Inneren. Die Straßenplanung erfolgte am Zeichentisch. Man war auf Ordnung und Symmetrie bedacht und alles sollte zukunftsicher, eindrucksvoll und „schön“ sein.

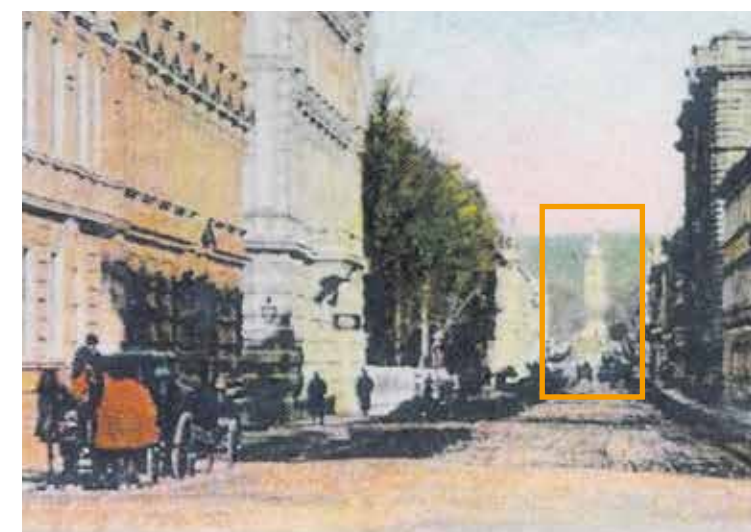
Schließlich wollte man für die Grundstücke im Erschließungsgebiet einen guten Preis erzielen.

Auch am Stadtrand

Der Plan der Marktgemeinde Eggenberg aus dem Jahr 1925 (Engelhartplan) zeigt die vielen damals geplanten Straßen, die einfach nach einem Muster von künftiger Realisierung in rechtwinkeligen Blöcken eingezeichnet sind. Eine der Häufungen solcher „Zukunftsstraßen“, so der damals verwendete Begriff, befand sich zwischen der Bayernstraße (damals Bayerstraße) und Straßganger Straße. Die Trieserstraße liegt südlich des Zentralfriedhofs etwas erhöht auf einem postglazialen Terrassenrand. Anders nutzte die Münzgraben-

straße (Name von Minze, nicht Münze) die Vorgabe einer leichten Hangstufe. Die Mariatroster Straße folgt im hochwassersicheren Abstand dem Bach. Der Hochleitenweg im Bezirk Puntigam markierte bis 1938 die Stadtgrenze. Aus der Zeit vor der Plüdemannngasse, diese ist das Ergebnis einer späten Ausbauphase, ragten einige Parzellen der Nachbargemeinde Waltendorf nach Westen. Diese wurde dann unter dem dafür typischen Namen Am Ring ringartig verbaut und kamen erst samt ihrer Gemeinde 1938 zu Graz.

So haben auch Straßen ihre Geschichte. Wie ist das bei Ihnen zu Hause? Ein Blick in alte Stadtpläne hilft oft bei der historischen Erklärung.



Die Elisabethstraße wurde stadtauswärts auf die Leonhardkirche ausgerichtet.



Projektionspunkt der Annenstraße ist die Franziskanerkirche.