

UNIVERSITÄTSBIBLIOTHEK
der Technischen Universität Graz

//

73900

UB-TU GRAZ



+F10886701

" M E S T N O O B Z I D J E I I "

WOHN- UND HOTELANLAGE PIRAN

Diplomarbeit

am Institut für Baukunst

der Technischen Universität Graz

O. Univ.-Prof. Dipl.Ing. Arch. A. Ginelli

von

Ratswohl Günther

Oktober 1989



-100 Jahre der Luftfahrt

73.909

Universitätsbibliothek
der Technischen Universität Graz

1990-04-25

90 P 2772

Gewidmet:

meinen Eltern
für Verständnis und Geduld

Angelika
für Kritik und Korrektur

INHALTSVERZEICHNIS

	EINLEITUNG.....	2
I.	ISTRIEN UND PIRAN.....	4
II.	TYPOLOGISCHE UND MORPHOLOGISCHE ANA- LYSE DES STADTRAUMES VON PIRAN AN- HAND EINIGER BEISPIELE.....	16
III.	MESTNO OBZIDJE II - WOHN- UND HOTEL- ANLAGE PIRAN.....	70
	FUSSNOTENVERZEICHNIS.....	92
	LITERATURVERZEICHNIS.....	93

EINLEITUNG

Im Laufe meines Studiums hatte ich mehrmals die Gelegenheit, die Halbinsel Istrien im Zuge von Studienexkursionen kennenzulernen. Die daraus gewonnenen Eindrücke lehrten mich, das Land, welches ich zuvor nur als klassisches Sommerurlaubsziel kannte, in seiner Kompaktheit als eigenständige Kulturregion zu betrachten. Ständig begleitete mich aber auch das Gefühl, zwei verschiedene Istrien zu sehen - das der Touristen und jenes der Bewohner dieser Region.

Auf die Anregung von Prof. Ginelli hin, mich in meiner Diplomarbeit mit den Problemen des heutigen Tourismus und seinen Auswirkungen auf die noch folgende Architektur zu beschäftigen, entschloß ich mich, eine bauliche Reaktion auf diese Probleme in Piran zu bearbeiten.

Als Basis dienten mir die Grundgedanken eines Konzeptes, welches anlässlich eines Architektur-Workshops in Piran im Jahr 1980 über dessen Probleme als Tourismusort von Prof. Ginelli erstellt wurde.

Bei meinem Besuch Pirans im Februar dieses Jahres konnte ich diese typischen Problemstellungen von Sommertouristikorten erkennen. Trotz der Tatsache, daß es Winter war, und ich einige Tage wegen des starken Nebels kaum photographieren konnte, erschloß sich mir eine attraktive Kulturlandschaft, die auch außerhalb der heißen Sommermonate viele Attraktivitäten zu bieten hat.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich nach einer kurzen Zusammenfassung der Geschichte und heutigen Situation Istriens und Pirans mit der Analyse der räumlichen Wirkung des Stadtraumes von Piran anhand der wichtigsten Plätze und Stadtviertel. In einem weiteren Abschnitt werden die Grundgedanken des Entwurfs einer Wohn- und Hotelanlage für Piran ("Mestno obzidje II") erläutert, einer Anlage, welche versucht, den Hotelbau und die notwendigen Wohnungsneubauten zusammenzuführen, um damit einen Weg aus der bis heute praktizierten "Ghettoverbauung" des Sommertourismus zu finden und Anreize für ein ganzjährig attraktives Piran zu schaffen.

I. ISTRILIEN UND PIRAN

1.	Istrien.....	5
1.1.	Historischer Überblick.....	6
1.2.	Klima.....	11
2.	Piran.....	12
2.1.	Geschichtliche Entwicklung.....	12
2.2.	Piran heute.....	14

1. Istrien

Die Halbinsel Istrien (Abb.1) mit einem Flächeninhalt von 3160 Quadratkilometern wird vom Učka-Massiv in zwei Teile getrennt, wobei der östliche Teil steil zum Meer abfällt und sich das im Westen des Gebirges befindliche Gelände mild zum Meer absenkt.

Gemäß seiner Zusammensetzung wird Istrien in drei Hauptzonen eingeteilt: in "Weiß-Istrien" im Norden, dessen Charakteristikum der Kalkstein ist, "Grau-Istrien" in der Mittelzone mit den Merkmalen des Flysch und "Rot-Istrien" zwischen der Westküste und dem grauen Land, dessen Name von der roten Farbe des Tonbodens abgeleitet wurde.

Die Küste Istriens ist reich gegliedert und weist viele Buchten und Golfe auf, welcher mit Ausnahme der Ostküste viele Inseln vorgelagert sind.

Istrien wird insgesamt von etwa 260 000 Kroaten, Slowenen und Italienern bewohnt. Der Großteil der Bevölkerung lebt vom Tourismus, von der Landwirtschaft und vom Fischfang. Die größten Industriezentren der Halbinsel sind Pula, Rovinj und Koper, den Mittelpunkt des Bergbaus stellt Labin dar.



Abb. 1

1.1. Historischer Überblick

Die Geschichte Istriens ist durch den Einfluß vieler verschiedener Kulturen geprägt, welche ihre Spuren in zahlreichen Kulturdenkmälern hinterlassen haben.

Archäologische Funde lassen darauf schließen, daß die Halbinsel bereits in der jüngeren Steinzeit bewohnt war. Mit Sicherheit läßt sich feststellen, daß die Illyrer auf Istrien seßhaft waren, dessen hochentwickelte Kultur sich in ihren befestigten Siedlungen ausdrückte, die hauptsächlich auf Berggipfeln errichtet wurden und mit Ringmauern aus massiven behauenen Steinblöcken umgeben waren. Die illyrischen Stämme der Hister waren äußerst seetüchtig und führten mit den Ländern des Mittelmeers und Mitteleuropa einen regen Handel.

Die Hister unterlagen jedoch 177 v.Chr. den Römern, welche die Sklavenhalterordnung einführten und sie wie die übrigen unterworfenen Völker behandelten: ein Drittel des fruchtbaren Bodens wurde den Histern genommen, sie hatten nicht die gleichen Rechte wie die römischen Bürger und durften keinen Handel betreiben.

Unter der römischen Herrschaft erlebte Istrien einen wirtschaftlichen Aufschwung - die Landwirtschaft war hoch entwickelt, Gewerbe, Manufakturen und Handel blühten.

Nach der Teilung des Römischen Reiches 476 n.Chr. fiel Istrien Odoaker zu und 486 dem Ostgotenkönig Theoderich. Im Jahr 538 gelangte die Halbinsel in den Besitz von Byzanz und wurde zusammen mit Venedig durch das Exarchat von Ravenna verwaltet.

Unter Kaiser Diokletian kam es zur Bildung von Kolonatbeziehungen, da sich die Kleingrundbesitzer aufgrund der Einführung der Grundsteuer zusammenschlossen hatten.

Im Jahr 788 kam Istrien als separate Grafschaft unter fränkische Herrschaft. Auf der Halbinsel wurde das Feudalsystem eingeführt, welches die Rechte der Munizipien beschränkte und Grund und Boden der Städte enteignete. Die Ansiedlung von Slawen im 7. und 8. Jahrhundert führte zu Konflikten. In der weiteren Folge machten sich im Norden Istriens Slowenen ansässig, während die Kroaten über Ost Istrien nach Süd- und Mittel Istrien vorstießen.

952 wurde der Westen Istriens dem Herzogtum Bayern angeschlossen, 978 dem Herzogtum Kärnten und im 12. Jahrhundert wurde das Land von Kaiser Heinrich III. in eine selbständige Mark verwandelt und als Lehen verschiedener Feudalherren geführt.

Im 9. und 10. Jahrhundert wurden westliche Städte der Halbinsel von Slawen und Sarazenen bedroht, wobei Venedig, das zu diesem Zeitpunkt schon eine bedeutende Handels- und Seemacht war, Istrien zur Hilfe kam. Venedig wollte diese Abhängigkeit jedoch ausnützen und infolge der Entwicklung freier istrischer Städte kam es zu Kriegen, welche schließlich Venedig für sich gewinnen konnte.

Während der Kämpfe der Anhänger Venedigs mit jenen des Patriarchen von Aquileia hatte sich die selbständige Grafschaft Pazin gebildet, welche 1364 den Habsburgern zufiel. Weiters wurde 1466 die Herrschaft der Habsburger über die Grafschaft Duino anerkannt, Istrien blieb demnach zwischen Venedig und Österreich aufgeteilt.

Als die istrischen Städte Venedig zufielen, wurde die romanische Sprache immer mehr von der venezianischen Mundart abgelöst. Im 12. Jahrhundert befreiten sich die reich gewordenen Städte von der feudalen Abhängigkeit und gründeten selbstverwaltete Kommunen, an deren Spitze ein Bürgermeister und ein Bürgerrat standen. Unter venezianischer Herrschaft wurde der Bürgermeister vom Dogen ernannt. Wegen der Verteidigung der venezianischen Besitztümer wurden in Istrien Kapitäne eingesetzt, die für das Kommando über die Besatzungstruppen und Schiedssprüche zuständig waren.

Im 15. und 16. Jahrhundert fielen die Türken in Istrien ein, stärkere Verluste unter der Bevölkerung entstanden jedoch durch verschiedene Seuchen und die Pest. Infolge der Kriege zwischen Venedig und Österreich wurde die Halbinsel verwüstet.

Aus diesen Gründen hatte sich die Bevölkerung Istriens im 17. Jahrhundert auf 50 000 Einwohner dezimiert. Venedig begann, auf seinen Besitztümern Italiener und Griechen anzusiedeln, und Kroaten, Montenegriner und Albanesen kamen als Flüchtlinge in das Land. Die Macht Venedigs sank immer mehr, an der Adria setzte sich Österreich stärker durch. Die Lage im österreichischen Istrien verschlechterte sich jedoch, da Not herrschte und die Unzufriedenheit mit den feudalen Verhältnissen zunahm.

Um die Mitte des 16. Jahrhunderts waren die istri-schen Protestanten schweren Verfolgungen ausgesetzt.

Nach dem Untergang Venedigs durch Napoleon kam Istrien 1797 vorerst zu Österreich und 1805 zu Frankreich.

Schon 1814, ein Jahr, bevor Istrien aufgrund der Beschlüsse des Wiener Kongresses Österreich zugesprochen wurde, war die Halbinsel eine österreichische Provinz. Obwohl die Kroaten und Slowenen Istriens im Vergleich zu der italienischen Bevölkerung in der Mehrzahl waren, befanden sich die Italiener auf einer höheren sozialen Stufe, ab 1815 wurde italienisch als einzige Amtssprache bei Gericht anerkannt. Die Revolution von 1848 hatte zwar die Abschaffung der feudalen Gesellschaftsordnung zur Folge, die Bauern waren jedoch weiterhin von den italienischen Kaufleuten und Großgrundbesitzern wirtschaftlich abhängig.

1860 erhielt Istrien im Rahmen der Einführung verfassungsähnlicher Zustände einen eigenen Landtag und Landesauschuß, in dem die italienischen Bürgerparteien die Mehrheit hatten. Als Österreich-Ungarn 1867 die nationale Gleichberechtigung proklamierte, kam es in Istrien zu einem Aufleben der nationalen Idee, welche für die Vereinigung Istriens mit Kroatien eintrat. Der nationale Kampf zwischen Slowenen und Kroaten einerseits und den Italienern andererseits prägte die politischen Verhältnisse Istriens im 19. und 20. Jahrhundert.

Während des Ersten Weltkriegs war in Istrien eine Bewegung entstanden, die Vereinigung der Halbinsel mit den übrigen südslawischen Ländern anzustreben. Ende Oktober 1918 schloß sich Istrien dem neugegründeten Staat der Slowenen, Kroaten und Serben an. Doch schon ab 5. November besetzten italienische Truppen das Land, und 1920 wurde Istrien laut Rapollovertrag Italien zugesprochen. Die italienischen Behörden schränkten die nationalen Rechte der Kroaten und Slowenen stark ein: ihre politische Organisationen, Bildungs- und Kulturvereine, Zeitungen und Zeitschriften sowie der Unterricht und Gebrauch der slawischen Sprachen wurden verboten. Bei den Kroaten und Slowenen wuchs der Widerstand gegen diese Italianisierung und den Faschismus.

Als Italien 1941 Jugoslawien angriff, dehnte sich der Volksbefreiungskampf auch auf Istrien aus. Nach der Kapitulation Italiens schloß sich Istrien Jugoslawien an. Die Halbinsel wurde jedoch kurz darauf von den Deutschen okkupiert, die das Land bis 1945 nicht mehr verließen. Im Mai 1945 wurde Istrien befreit und endgültig Jugoslawien angeschlossen.

Nach dieser Vereinigung wurde Istrien zwischen die beiden Republiken Slowenien und Kroatien aufgeteilt. Die Halbinsel hatte sich relativ schnell von den Folgen des Krieges erholt, Wirtschaft und Kultur erhielten einen großen Aufschwung.

1.2. Klima

Das Klima in Istrien wird dadurch geprägt, daß die Halbinsel gegen das Meer ungeschützt ist und sie sich zwischen den Alpen und dem Dinarischen Gebirge befindet.

An der jugoslawischen Küste herrscht das Mittelmeerklima, das durch trockene, warme Sommer und milde Winter mit einzelnen Regenperioden gekennzeichnet ist. Im Landesinneren macht sich kontinentales Klima bemerkbar, wobei die Niederschläge häufiger als an der Küste sind. Im Sommer wird die Hitze durch den milden Wind Maestrale beeinflusst, der nachmittags vom Meer herüberweht. Der feuchte Schirokko (Jugo) tritt meist im Frühjahr und Herbst auf und bringt im Gegensatz zur kalten Bora, einem trockenen Nordwind, der häufig im Winter weht, Schlechtwetter.

2. Piran

2.1. Geschichtliche Entwicklung

Der Überlieferung nach wurde Piran (Abb.2) von Flüchtlingen gegründet, die während der Völkerwanderung aus dem zerstörten Aquileia flohen.

Sichere Quellen gibt es erst ab dem 8.Jahrhundert, als die Byzantiner 787 durch die Franken verdrängt wurden. Die romanische Bevölkerung wehrte sich gegen die von Herzog Johannes eingeführte slowenische Besiedelung Istriens, doch spätestens im 10.Jahrhundert hatten sich die Slowenen auch in Piran angesiedelt.

Während der Investitorkämpfe hatte sich Piran in der Form von Kaufverträgen an Venedig (933) und Split (1192) gebunden, um deren Schutz zu erlangen. Mit der Oberherrschaft von Aquileia ab 1210 begann der Kampf der Piraner um Selbständigkeit, der schließlich mit dem Ziel einer fast autonomen Kommune endete. In der Zeit bis zum Beginn der Oberherrschaft Pirans durch Venedig (1283) wurde die Stadt von lokalen Konsulen oder Kapitänen regiert.

Da sich Piran Venedig gegenüber mit absoluter Treue verhielt, wurde der Stadt die innere Selbstverwaltung zugesprochen. Wirtschaftliche Begünstigungen führten zur Entwicklung der Salinen, auch der Handel mit Wein und Öl brachte der Stadt einen gewissen Wohlstand ein. Der Gebrauch der romanischen Sprache wurde während der Herrschaft Venedigs zugunsten des venezianischen Dialekts aufgegeben.



Abb. 2

Das 15. und 16. Jahrhundert war von sozialen Kämpfen bewegt, wobei sich in Piran das Luthertum relativ stark verbreitet hatte. Der Hauptvertreter der Reformation, Johannes der Täufer Goina, stammte aus Piran. Das Piraner Bürgertum erhob sich zur Verteidigung seiner Rechte und erlangte 1610 zehn Sitze im Großen Rat und 1614 die Kontrolle über die Gemeindefinanzen.

Im 18. Jahrhundert nahm das Salzgeschäft ab, in der Mitte des Jahrhunderts traf die Salinen eine Naturkatastrophe und die Erneuerungsarbeiten dauerten fast 30 Jahre.

Das kulturelle Leben in Piran war zu dieser Zeit auf einem Höhepunkt angelangt: An der "Accademia degli Intricati" wirkte der Violinkünstler Giuseppe Tartini, welcher 1692 in Piran geboren wurde und 1770 in Padua starb.

Während der ersten österreichischen Okkupation und der Herrschaft der Franzosen gab es keine sonderlichen Neuerungen. Die zweite österreichische Besetzung (1813-1918) brachte Piran einen gewissen Wohlstand, der sich im Ausbau der Salinen und des Hafens ausdrückte. Neben dem Aufschwung von Handel und Gewerbe begann sich ab der Mitte des 19. Jahrhunderts der Tourismus als Wirtschaftszweig zu entfalten. Die weitere Entwicklung Pirans gleicht denen anderer Städte Istriens.

2.2. Piran heute

Heute ist Piran eine Stadt mit ungefähr 6000 Einwohnern. Mit seinen Fischerei-Unternehmen, den Salinen, welche 600 Hektar umfassen, einer Werft und den Schulen für Seefahrt und Fischerei ist es ein bedeutendes Wirtschafts- und Kulturzentrum geworden. Die Stadt ist aber auch einer der beliebtesten Sommeraufenthaltssorte des slowenischen Küstenlandes. Schon im Jahr 1979 zählte Piran bei einer Saisondauer von 150 Tagen 1,6 Millionen Übernachtungen und 270.000 Tagesgäste. Allein im Juli konnten 351.000 Übernachtungen und 43.000 Tagesgäste registriert werden, also mehr als ein Drittel aller Übernachtungen fallen auf einen Monat. Die sich daraus ergebenden Probleme sind augenscheinlich. Ich werde darauf noch im Kapitel III im Zusammenhang mit den Entwurfsgrundlagen zu sprechen kommen.

Doch auch mit anderen Schwierigkeiten hat sich Piran heute zu befassen. Die Stadt konnte mit der schnellen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Gemeinde nach dem Jahr 1954 nicht Schritt halten. Allmählich traten immer mehr Probleme in bezug auf die Erhaltung des historischen Gemeindemittelpunktes auf. Sehr häufig ist man nun mit dem Verfall und dem Absterben einzelner Objekte oder sogar ganzer Stadtteile konfrontiert. Wegen der daraus folgenden Auswanderung aus der direkten Stadt und der sich entwickelnden 'Zersiedlung' des Hinterlandes von Piran ergeben sich heute erhebliche städtebauliche Probleme.

Auch aus dem Tourismus ergeben sich noch weitere Probleme, wie zum Beispiel das für viele Städte äußerst kritische Thema Verkehr. Mehr als 60% der Besucher Pirans benützen das Auto als Beförderungsmittel. Diese Tatsache führt ganz automatisch und auch ohne die Mitberücksichtigung der schwierigen Verkehrslage Pirans zu großen Engpässen hinsichtlich des Parkplatzbedarfs. Es wurde zwar versucht, das Dilemma mittels der Einführung einer Gebührenpflicht für die Parkdauer über einer Stunde in den Griff zu bekommen, doch der sich daraus ergebende stärkere Verkehrsaufwand trägt auch nicht zur Beruhigung der Situation bei. Um diese Probleme zu lösen, wird es weitgreifenderer Maßnahmen bedürfen. Auch auf diese Aspekte werde ich im Kapitel III zu sprechen kommen.

II. TYPOLOGISCHE UND MORPHOLOGISCHE ANALYSE
DES STADTRAUMES VON PIRAN ANHAND EINIGER
BEISPIELE

1.	Typologische und morphologische Grundlagen der Begriffe Stadt und Stadtraum.....	17
1.1.	Definition der Begriffe Stadt und Stadtraum.....	17
1.2.	Platz und Straße - Grundelemente des Stadtraumes.....	19
1.2.1.	Der Platz.....	19
1.2.1.1.	Historische Entwicklung.....	19
1.2.1.2.	Der Platzraum.....	22
1.2.2.	Die Straße.....	26
1.2.2.1.	Historische Entwicklung.....	26
1.2.2.2.	Der Straßenraum.....	30
1.3.	Zur Typologie von Stadträumen.....	32
1.4.	Zur Morphologie von Stadträumen.....	35
2.	Analyse anhand einiger Beispiele in Piran.....	39
2.1.	Das städtische Viertel Punta.....	41
2.2.	Der Erste Mai - Platz (Prvomajski trg).....	48
2.3.	Der Judenplatz.....	52
2.4.	Der Tartiniplatz.....	55
2.5.	Der Komplex der Pfarrkirche des heiligen Georg.....	66

1. Typologische und Morphologische Grundlagen der Begriffe Stadt und Stadtraum

1.1. Definition der Begriffe Stadt und Stadtraum

Der Begriff Stadt bedeutet die Konzentration von Menschen, Funktionen und Gebäuden. In der Geschichte der Städte waren diese immer gezwungen, sich zum Zweck der Verteidigung in einen Befestigungsgürtel einzuschließen, dessen Form entweder durch das Gelände oder durch eine geometrische Grundfigur bestimmt wurde. Diese eingeschlossene Fläche wurde dann nach den zu erfüllenden Funktionen aufgeteilt. Durch das Einklangbringen des Rechtes des einzelnen auf den individuellen Raum und des Anspruchs der Gesellschaft auf gemeinschaftliche Räume entstand ein Gefüge von Körpern und Räumen. Auch wenn die Städte die ihnen bestimmten Umrißformen durch die im 19. Jahrhundert einsetzende Expansion verlassen haben, beruht der architektonische Rang einer Stadt doch weiterhin vor allem auf dem Zusammenspiel der Körper und Räume. Wilhelm Pinder äußert sich dazu wie folgt:

"Alle vom Menschen künstlich gestalteten Räume sind durch Körper abgegrenzt. Ohne geformte Körper kein geformter Raum."⁽¹⁾

Der Begriff Stadtraum bedeutet somit in erster Linie das Zusammenspiel von Straße und Platz. Die Straße ermöglicht die Erschließung der Stadtviertel, den Durchgang, den Verkehr und bedeutet somit Bewegung, während der Platz diese Bewegung auffängt und zum Verharren und zum Versammeln anregt. Sowohl Straße als auch Platz sind ihrer Natur nach flächige Elemente. Erst aus dem Bezug ihrer Grundflächen zu den begrenzenden Flächen und Baukörpern erhalten sie ihre spezifische räumliche Bedeutung. Rob Krier schreibt in bezug auf die Definition des Begriffes Stadtraum:

"Will man den Begriff Stadtraum klarstellen, ohne ästhetische Wertmaßstäbe anzulegen, so ist man gezwungen, alle Arten von Hauszwischenräumen in Stadt- und Ortsrealen als Stadtraum zu bezeichnen.

Geometrisch abgegrenzt wird dieser Raum von verschiedenartig aufgestellten Hausfassaden. Erst die klare Ablesbarkeit seiner geometrischen Grundmerkmale und ästhetischen Qualitäten läßt uns den Außenraum bewußt als Stadtraum erleben."⁽²⁾

1.2. Platz und Straße - Grundelemente des Stadtraumes

1.2.1. Der Platz

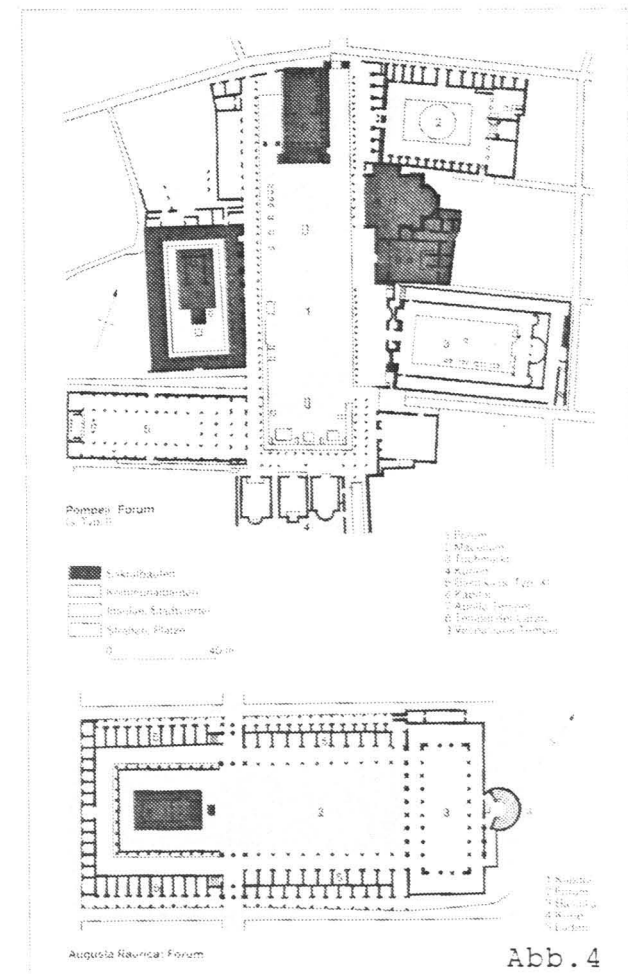
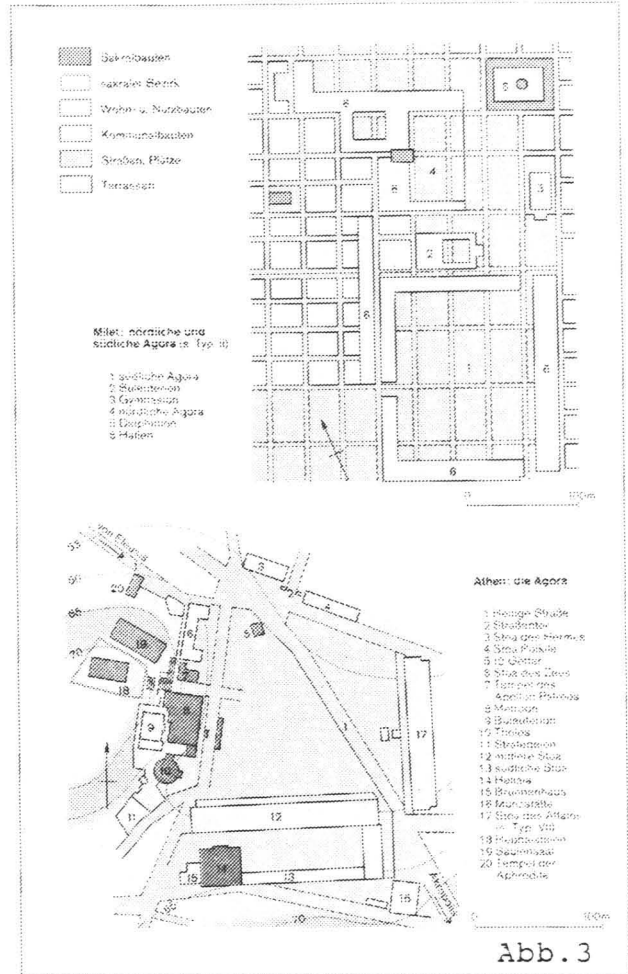
1.2.1.1. Historische Entwicklung

Der Platz gilt als das älteste Element zur Bildung von Stadträumen. Dem Bedürfnis des Menschen folgend, sich zu versammeln, sich zusammenzufinden und nach außen hin ständige Verteidigungsbereitschaft zu symbolisieren, entstanden die ersten Plätze einfach durch das Gruppieren von Bauwerken um einen Freiraum.

Diese Form der Hofbildung wurde in der weiteren Entwicklung des Städtebaues immer wieder als Grundbautyp aufgegriffen.

So entwickelte sich in der griechischen Stadt die Agora (wörtlich: "Platz der Versammlung") zum Zentrum des öffentlichen Lebens. Sie diente nicht nur dem Handel und Gewerbe, sondern auch gesellschaftlichen und politischen Veranstaltungen. Gerade diese gesellschaftlichen und politischen Aspekte der Agora traten dann später immer stärker in den Vordergrund (Abb.3).

Im römischen Städtebau entwickelte sich das Forum nach den Vorbildern der griechischen Agora. Auch das Forum ging auf den Grundbautyp der Versammlungsstätte zurück. Noch stärker als bei der griechischen Agora trat beim römischen Forum die Rolle des politischen, repräsentativen Platzes an die Stelle des Marktplatzes (Abb.4).



Im Mittelalter entwickelte sich aus der Vielfalt der gesellschaftlichen Gruppen eine Vielzahl an verschiedensten Stadtanlagen. Je nach regionalen und praktischen Bedürfnissen entstanden die unterschiedlichsten Platzformen. So bildeten sich in den mittelalterlichen Städten Italiens zum Beispiel drei verschiedene Platztypen heraus: die Signoria als Sitz der weltlichen Macht, der Domplatz mit der Stadtkirche und der Marktplatz. Rathaus und Marktplatz konnten auch zusammenfallen, wie das beim Campo in Siena der Fall ist (Abb.5).

In der Renaissance vollzog sich der Übergang von der kleinteiligen mittelalterlichen Stadtstruktur zur streng geometrisch angelegten und einheitlich verbauten Platzanlage. Im Barock verfestigte sich dann diese strenge Formenauffassung zu einer beweglicheren und weiträumigeren Typologie. Die Piazza del Campidoglio, der Petersplatz und die Piazza del Popolo in Rom bildeten die großen Vorbilder für die Weiterentwicklung der Plätze der Barockzeit (Abb.6).

Mit Ausnahme von G.Semper, der sich mit Arbeiten für Hamburg und Dresden mit der Entwicklung des Platzes auseinandergesetzt hat (Abb.7), ging im 19.Jahrhundert das Interesse am Platz auf Kosten der Straße verloren. Der Platz degenerierte immer mehr zur erweiterten Straßenkreuzung. Durch die veränderten Handelsgewohnheiten (Warenhäuser) verlor auch der Marktplatz seine ursprüngliche Bedeutung.



Abb. 5

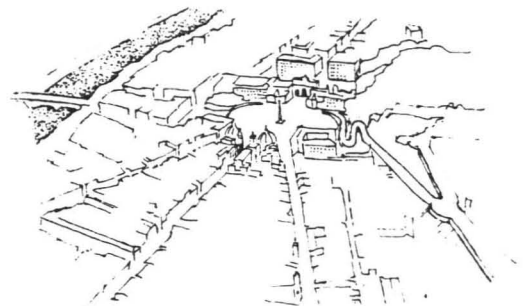


Abb. 6

Durch die weitere Verlagerung der Prioritäten des Städtebaues in Richtung Straße als Verkehrselement verliert der Platz auch heute noch weiter an Bedeutung. Ein weiterer Punkt, der zu dieser Entwicklung beiträgt, ist der Verlust des Maßstabes bei der Festlegung neuer Gebäudehöhen. Wie bereits erwähnt, ergibt gerade das Zusammenwirken von Fläche und begrenzenden Fassadenteilen die räumliche Wirkung des Platzraumes. Theoretisch wäre es zwar möglich, die Plätze entsprechend zu vergrößern, aber solch große Platzanlagen ließen sich wohl kaum natürlich nützen. Trotzdem wurden einige solcher gigantischer Platzanlagen, wie zum Beispiel die des Platzes der Drei Gewalten in Brasilia, verwirklicht (Abb.8).

Erst in letzter Zeit ist es wieder zu einer verstärkten Diskussion um die Wiedergewinnung des Platzes in der städtischen Struktur gekommen. Durch die Ausschaltung des Verkehrs mittels Fußgängerzonen wurden bereits Versuche unternommen, alte Platzstrukturen wieder zu beleben.

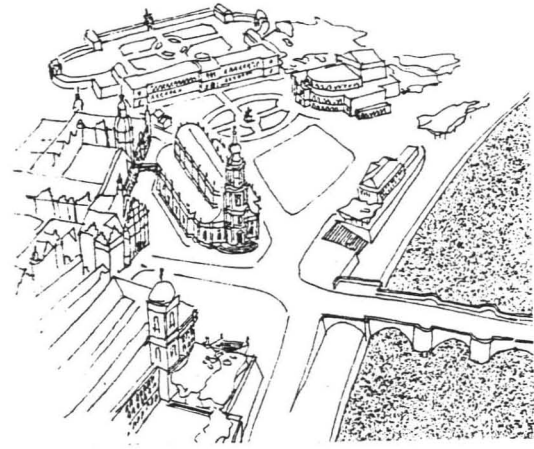


Abb. 7

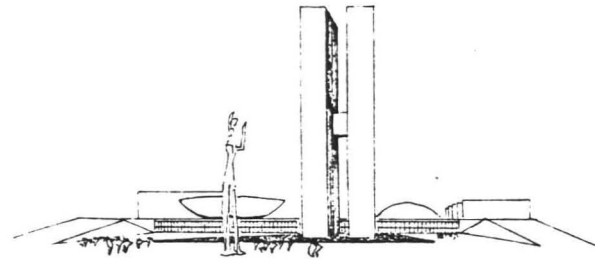


Abb. 8

1.2.1.2. Der Platzraum

Wie bereits bei der Definition der Begriffe Stadt und Stadtraum erwähnt (Kapitel 1.1.), ergibt sich die Raumwirkung des Platzes als auch der Straße erst aus dem Bezug ihrer Grundflächen zu den begrenzenden Baukörpern. Der Platz kann in seinem räumlichen Gesamteindruck nicht von einem einzigen Standpunkt aus vollständig erfaßt werden. Es gehört zu seiner Natur, daß er den Betrachter dazu anregt, sich immer neue Blickpunkte zu suchen und seinen Standort zu wechseln, um diese Teilansichten in der Folge zu einem Gesamteindruck zusammenzusetzen. Besonders eindrucksvoll kann man dies auf dem Campo in Siena erleben. Erst durch das Erklimmen des 102 Meter hohen Torre del Mangia gelingt es, einen Gesamteindruck des Platzes zu gewinnen, wobei sich der Eindruck allerdings auf das flächige Element des Platzes reduziert (Abb.9). Damit bewahrheitet sich die Feststellung, daß sich der Raumeindruck erst aus dem Verhältnis der Fläche zu den umgebenden Bauwerken ergibt.

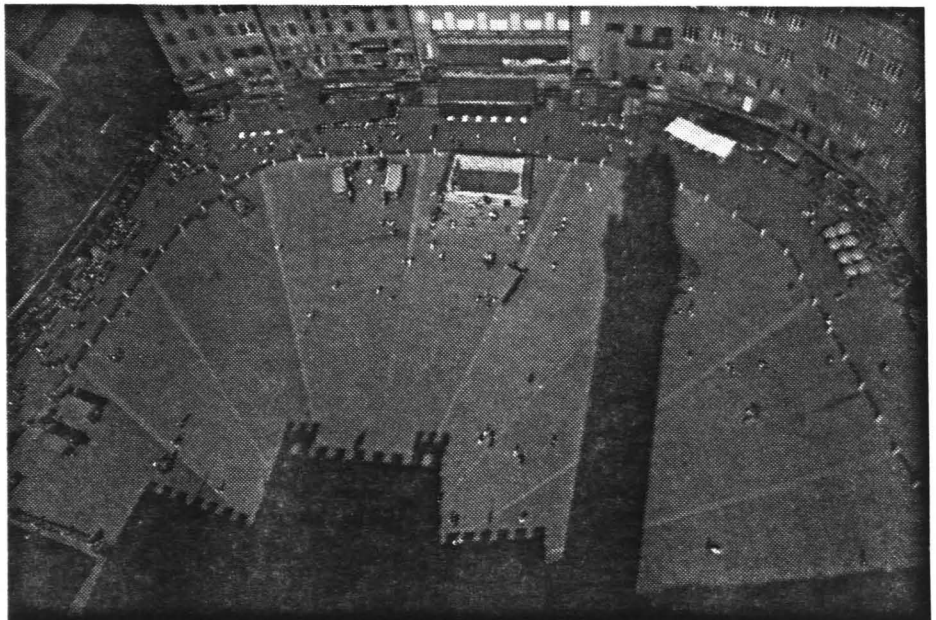


Abb. 9

Es stellt sich nun fast automatisch die Frage, ob es einen bevorzugten Standpunkt für das Erleben eines Platzes gibt. Im Zusammenhang mit dieser Frage meint Hans Schmidt:

"Die Frage ist deshalb von Bedeutung, weil der durch das Verhältnis von Platzgröße zu Gebäudehöhe bedingte Raumeindruck vom jeweiligen Standort des Betrachters abhängt. Die Platzmitte als Standort vermittelt das sogenannte 'Umraumerlebnis', das Sich-im-Raum-Fühlen. Der Standort am Platzrand erlaubt, im Gegensatz zum gefühlsmäßigen 'Erleben', den Platz eindeutig als geometrisch bestimmtes Gebilde zu erfassen."⁽³⁾

Wie bei meinem Beispiel vom Campo in Siena ausgeführt, gibt es allerdings auch Plätze, die sich erst durch spezielle Blickperspektiven, wie beispielsweise die Vogelperspektive, als geometrische Gebilde erfassen lassen.

Schmidt führt in diesem Zusammenhang auch den Begriff vom Verhältnis von Platzgröße zu Gebäudehöhe und den dadurch bedingten Raumeindruck ein:

Es sei angenommen, daß sich der Betrachter am Platzrand befinde und den Blick auf die gegenüberliegende Begrenzung des Platzes richte, wobei er ein Blickfeld in der Senkrechten übersieht, das maximal 27° beträgt. Es ergeben sich je nach dem Verhältnis von Wandhöhe zu Platzbreite folgende Raumeindrücke:

Verhältnis 1:1

Der Betrachter überblickt die Wand nur zur Hälfte. Der Raum kann höchstens als Vorplatz zu einem Gebäude, aber nicht als Platz wirken.

Verhältnis 1:2

Der Betrachter überblickt die Wand in der vollen Höhe. Der Raum wirkt geschlossen und als Platz bereits sehr eng.

Verhältnis 1:3

Der Betrachter überblickt zugleich mit der Höhe der Wand einen zusätzlichen Ausschnitt des Himmels. Der Raum wirkt nicht mehr völlig geschlossen. Damit sind optimale Bedingungen für einen Platz gegeben.

Verhältnis 1:6

Das Verhältnis der Platzwand und dem Ausschnitt des Himmels hat sich umgekehrt. Der Platz wirkt bereits sehr weit. Wird das Verhältnis weiter reduziert, so geht der Eindruck des Platzes verloren."⁽⁴⁾

Nach Schmidt läßt sich also der optimale Wert des Verhältnisses von Wandhöhe zu Platzbreite zwischen 1:3 und 1:6 festlegen.

Die räumliche Wirkung von Plätzen wird aber auch durch Elemente wie Säulen, Denkmäler und Bepflanzungen beeinflusst. Diese Idee hat sich in der Gartenbaukunst der Barockzeit entwickelt.

Das Verhältnis von Platzraum und Straßenraum wird heute, wie bereits erwähnt, durch die Überbetonung des Verkehrs stark gestört. Aus der Entwicklung des Stadtraumes im 20. Jahrhundert hat es sich ergeben, daß die Plätze zu Verkehrsknotenpunkten degenerierten. Um den Platz in der heutigen Stadt wieder den Raumwert zu geben, der ihm zukommt, müßte man ihn vom Verkehr loslösen. Auch durch das Finden neuer Funktionsbereiche müßte man den Verlust der alten Funktionen (Marktplatz, Paradeplatz, Kirchplatz) aufheben.

Rob Krier meint zur Suche nach neuen Funktionen für den Platzraum:

"Welche Funktionen kommen für den Platzraum in Frage?

Kommerzielle Aktivitäten sicherlich, wie Markt, aber vor allem solche kultureller Art. Die Einrichtung von öffentlichen Verwaltungsbüros, Gemeindesälen, Jugendhäusern, Bibliotheken, Theater- und Konzertsälen, Cafes, Bars etc. Möglichst solche Funktionen, die eine Rund-um-die-Uhr-Aktivität erzeugen, wenn es sich um zentrale Plätze handelt. Das Wohnen sollte in keinem dieser Fälle ausgeschlossen bleiben."⁽⁵⁾

1.2.2. Die Straße

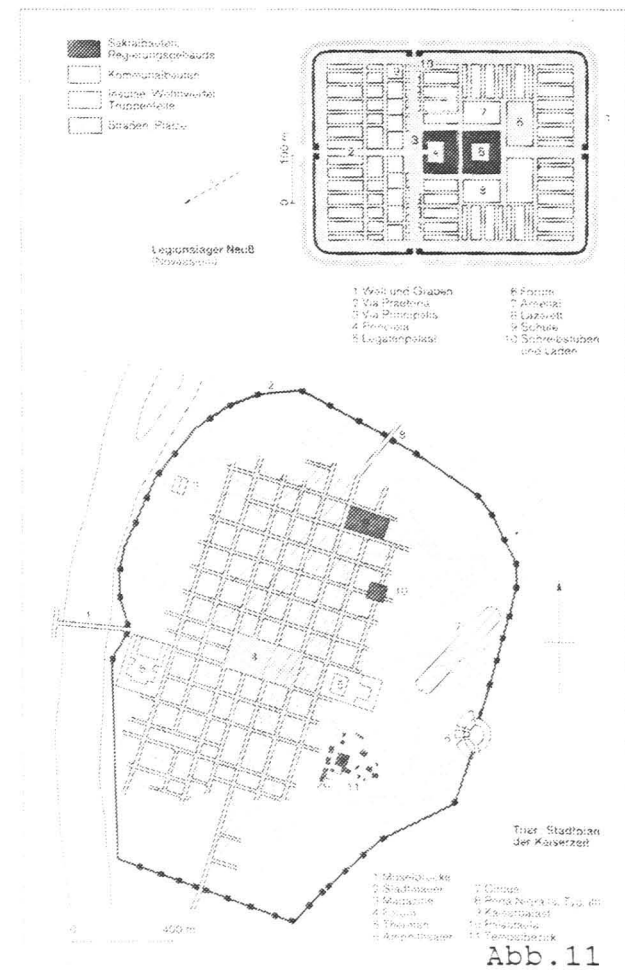
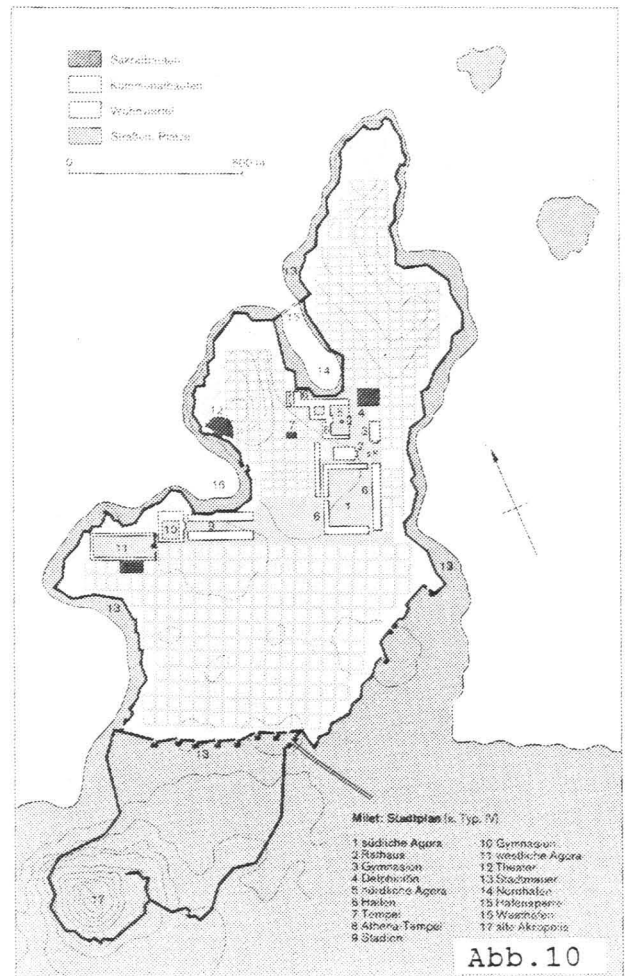
1.2.2.1. Historische Entwicklung

Wie bereits erläutert, dient die Straße der Erschließung, dem Verkehr und somit der Bewegung. Historisch gesehen entwickelte sich die Straße wegen der Bedürfnisse nach Handel und kulturellem Austausch aus den Verbindungswegen verschiedener Völker, an welchen die ersten großen Siedlungen lagen .

Da sich der Verkehr mehr zwischen den Städten als in den Städten entwickelte, spielte die Straße in der Stadt anfangs nur eine untergeordnete Rolle. Im Zuge von Neugründungen von Städten in Kleinasien, Unteritalien und Sizilien wurden im griechischen Städtebau erstmals regelmäßige Straßennetze angelegt. Hippodamos von Milet (geb. um 510 v.Chr.) begründete den regelmäßigen Städtebau in Theorie und Praxis. Der neue Stadtplan von Milet (Abb.10) zeigt diese Theorien. Ein rechtwinkliges Straßennetz zerlegte die Stadtfläche in Bau-
blöcke (insulae) gleicher Größe. Dieser Raster paßte sich geschickt dem Umriß der zergliederten Halbinsel an.

Im römischen Städtebau bildete bei Neugründungen von Städten das römische Militärlager, das Castrum Romanum, die Grundlage. Der Stadtplan wurde durch zwei sich im rechten Winkel schneidenden Straßen, der Via Principalis und der Via Praetoria aufgeteilt (Abb.11).

Im frühen Mittelalter entwickelten sich die Straßennetze nach den bestehenden Boden- und Besitz-



verhältnissen. In vielen Römerstädten verfielen die geometrischen Schemata des Castrum Romanum oder wurden geomorph abgewandelt. Dadurch entwickelten sich unregelmäßige Straßensysteme von vielfach gebrochenen und verhältnismäßig schmalen Straßen. Erst im hohen Mittelalter setzten sich rationale Erschließungssysteme durch. Die sozial vorherrschenden Gruppen legten das Straßennetz und die Grundstücksgrößen nach ihren Bedürfnissen fest. Das Parallelstraßen-System zum Beispiel entwickelte sich als typisch für Fernhandelsplätze. Gleichbreite Straßen in einer Richtung zwischen den Baublöcken sollten den raschen Transport zu den an beiden Seiten dicht gereihten Kaufmannshäusern ermöglichen. Lübeck, das 1158 n.Chr. als ein solcher Fernhandelsplatz gegründet wurde, folgt in seiner Kernsiedlung einem solchen System (Abb.12).

Wie für den Platz, so begann auch für die Straße mit der Renaissance ein neuer Abschnitt der Stadtentwicklung, welcher seinen Höhepunkt im Barock und Klassizismus erreichte. Weiträumigkeit und geometrische Ordnung galten als anzustrebende Ideale. Während sich die Straße des Mittelalters mit dem Aneinanderreihen von Bürgerhäusern begnügte, wurde die Straße für den absoluten Herrscher der Barockzeit Mittel zur repräsentativen Unterstreichung seiner Macht.



Abb.12

Diese neuen Grundlagen der Auffassung des Stadtraumes fielen nicht zufällig mit der Entdeckung der Zentralperspektive im 15. Jahrhundert zusammen. Die Straße wurde als ein bewußt auf den Fluchtpunkt der Perspektive gerichteter Raum ausgebildet. Blickpunkte wie Triumphbögen, Obelisken und Säulen sollten den Blick des Betrachters immer weiter in die Tiefe des zu erlebenden Raumes führen (Abb.13).

Die Idee des Stadtraumes im Barock setzte sich im Klassizismus fort. Eine der letzten großen Anlagen stellt die Ringstraße in Wien dar (Abb.14).

Die formalistischen Auffassungen der Barokzeit und des Klassizismus erwiesen sich für die Großstadtplanung des Industriezeitalters des beginnenden 20. Jahrhunderts als unbrauchbar. Gerade der "Problemfall Straße" machte deutlich, daß die konventionellen Strukturen der Stadt nicht mehr funktionierten. Die Erweiterung des privaten Raumes durch die Straße als Spielraum des städtischen Lebens fiel dem großen Anwachsen der Verkehrsbedeutung der Straße zum Opfer. Aber nicht nur durch die steigende Quantität des Verkehrs, sondern auch durch die größere Differenzierung des Straßenraumes ergaben sich neue Anforderungen an das Straßennetz.

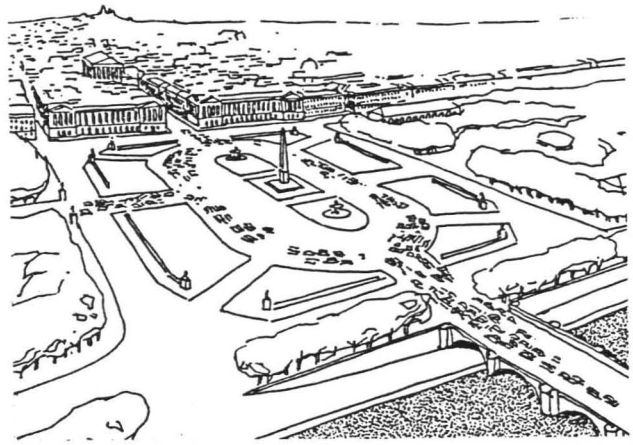


Abb. 13



- 1 Wien
- a) Stadtplan -
Innenstadt
1 : 20 000
- 1 Ring
- 2 Donaukanal
- 3 Wienfluß
- 4 Kärntnerstraße
- 5 Graben
- 6 Rotenturm-
straße
- 7 Heugasse
(zum
Südbahnhof)
- 8 Mariahilfer
Straße (zum
Westbahnhof)
- 9 Maximilian-
platz
- 10 Rathauspark
- 11 Hofburg
- 12 Stadtpark
- 13 Stephansdom
- 14 Burgtheater
- 15 Oaser

Abb. 14

An die Stelle des starren Straßenrasters tritt im zeitgenössischen Städtebau eine differenzierte Bedeutung der Straße von der Wohnstraße bis zur Stadtautobahn. Während die Wohnstraße und die Fußgängerzone darauf abzielen, dem Fußgänger eigene, vom Fahrverkehr unabhängige Stadträume zuweisen - eine Idee, die bereits im 19. Jahrhundert in den überdeckten Galerien italienischer Städte wie Mailand ihren Ursprung findet (Abb.15) - stellt gerade die Stadtautobahn die absolute Loslösung der Straße als Element des Stadtraumes dar. Sie ist als reine Verkehrsader weitgehend unabhängig von der Stadtraumentfaltung zu sehen.



Abb. 15

1.2.2.2. Der Straßenraum

Im Gegensatz zum Platz, der wie beschrieben nur durch das Zusammensetzen mehrerer Teilraumeindrücke als Raum erfaßt werden kann, wird die Straße als Perspektive, d.h. in der Regel in einer eindeutigen, meist auf ein bestimmtes Ziel gerichteten Blickrichtung wahrgenommen.⁽⁶⁾ Der besondere Reiz attraktiver Straßenräume liegt darin, daß sich dem Betrachter beim Durchschreiten immer wieder neue Gebäudeansichten, Durchblicke und Wege darbieten. Der Straßenraum lebt von der Bewegung und der sich daraus ergebenden Veränderung der räumlichen Situation.

Wie für das Verhältnis von Wandhöhe zu Platzbreite, führt Hans Schmidt auch ein Verhältnis Breite zu Länge der Straße ein:

"Die Erfahrung aus der Wirklichkeit bestätigt, daß bei einem Verhältnis von Breite zu Länge bis zu 1:30 die Straße noch eine räumlich erfaßbare Gestalt besitzt."⁽⁷⁾

Diese Größen lassen sich bei den bekannten Beispielen einer gelungenen Straßenraumgestaltung nachvollziehen.

Die Trennung von Straßenraum und Verkehr läßt sich nicht so einfach als absolute Lösung des Mangels an intakten Straßenräumen erklären. Bei Kenntnisnahme der heutigen Gesellschaft muß man nämlich fürchten, daß der Fußgängerbereich bei einer vollständigen Trennung von Passanten und Fahrverkehr vollkommen vereinsamt. Hierzu müßten Lösungen gefunden werden, welche die Belästigung durch den Fahrverkehr vom Fußgänger fernhielten, ohne sie allerdings allzuweit voneinander zu entfernen. Gerade die richtige Integration der differenzierten Straßenräume und ihre Beziehungen zueinander stellen Merkmale funktionierender Straßen- und Stadträume dar.

1.3. Zur Typologie von Stadträumen

Die Typologie von Straßenräumen stellt den Versuch dar, Gruppenzuordnungen aufgrund einer umfassenden Ganzheit von Merkmalen, die den entsprechenden Typ kennzeichnen, zu treffen. Mit einer solchen Typologie als Basis können bereits bestehende Stadträume daraufhin untersucht werden, inwieweit bestimmte gemeinsame Merkmale auf bestimmte räumliche Wirkungen schließen lassen. In weiterer Folge dieses und des darauf folgenden Kapitels möchte ich mich vor allem mit der Typologie und der morphologischen Sammlung von Stadträumen nach Rob Krier auseinandersetzen.⁽⁸⁾

Zur Aufstellung einer solchen Stadtraumtypologie teilt Rob Krier die Raumformen und ihre Derivate nach ihrem geometrischen Grundrißmuster ihrer Abstammung gemäß in drei von Quadrat, Kreis oder Dreieck abgeleitete Gruppen ein. Die Frage des Maßstabes beeinflusst eine solche Typologie nicht; ihre Wirkung auf den Stadtraum wurde bereits in den Kapiteln 1.2.1.2. und 1.2.2.2. beschrieben. Stadträume treten aber nur in den seltensten Fällen in ihren reinen geometrischen Formen auf, sondern fast immer in abgewandelter Form. Abbildung 16 zeigt, unter welchen Bedingungen und wie sich die Grundform umgestaltet: durch die Veränderung des Winkels, der Länge und dem Eintreten beider Faktoren, sowie ob diese in reiner Form, geknickt, als Segment, in Addition, durchdrungen oder gar in so verfremdeter Form auftreten, daß sie nur mehr mit Mühe auf ihre ursprüngliche Form zurückzuführen sind.

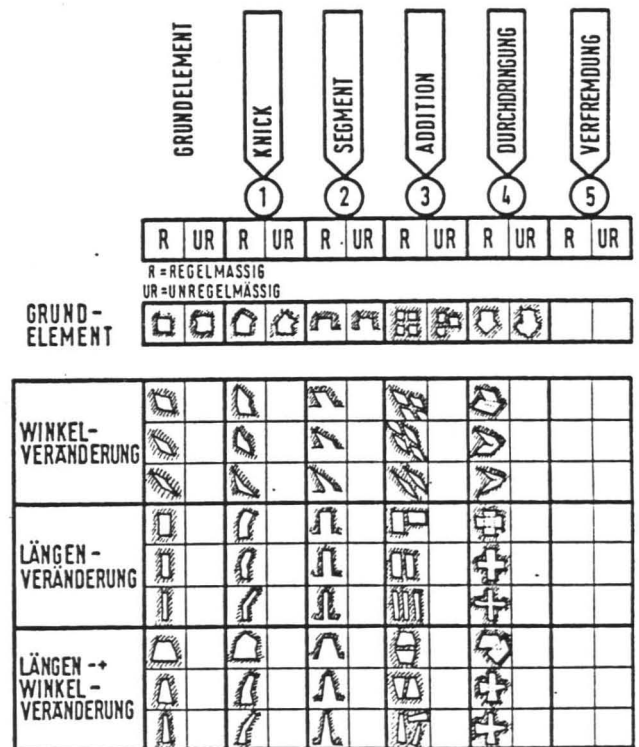


Abb.16

Wie bereits mehrfach beschrieben, ergibt sich die Raumwirkung erst durch das Zusammenwirken des Grundrifestypus und seinen begrenzenden Flächen. Abbildung 17 zeigt die Wirkung von verschiedenen Hausquerschnitten auf das Stadtraumerlebnis. Das Bild 4 zum Beispiel zeigt, daß ein Vorbau auf der Fußgängerebene den Passanten "auf Distanz" vom eigentlichen Baukörper hält und für ihn dadurch einen angenehmen, kleinteiligen Maßstab schafft. Abbildung 18 zeigt die Wirkung verschiedener Fassaden auf den Stadtraum.

Weiters kann in dieser Typologie noch die Beeinflussung der Raumtypen durch einmündende Straßen behandelt werden. Abbildung 19 zeigt diese Beeinflussung anhand des Grundtypus Quadrat. Solche Tabellen können natürlich nie als vollständige Aufzählung aller Möglichkeiten gesehen werden, sondern sie können nur die fast unbegrenzten Varianten solcher Raumformen andeuten. Es ist auch nicht der Sinn einer solchen Typologie, hierbei eine Vollständigkeit zu erreichen.

Anhand der verschiedenen Beeinflussungsfaktoren können nun somit eine Vielzahl von verschiedenen Raumtypen festgelegt werden (Abb.20). Diese die äußere Gestalt betreffende Ordnung bildet bei Rob Krier die Grundlage für eine morphologische Sammlung von Stadträumen.

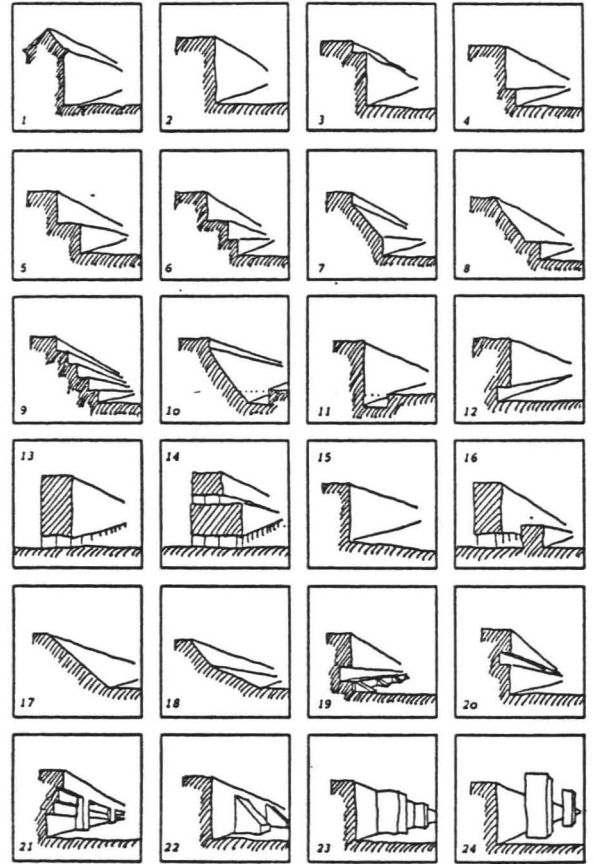


Abb. 17

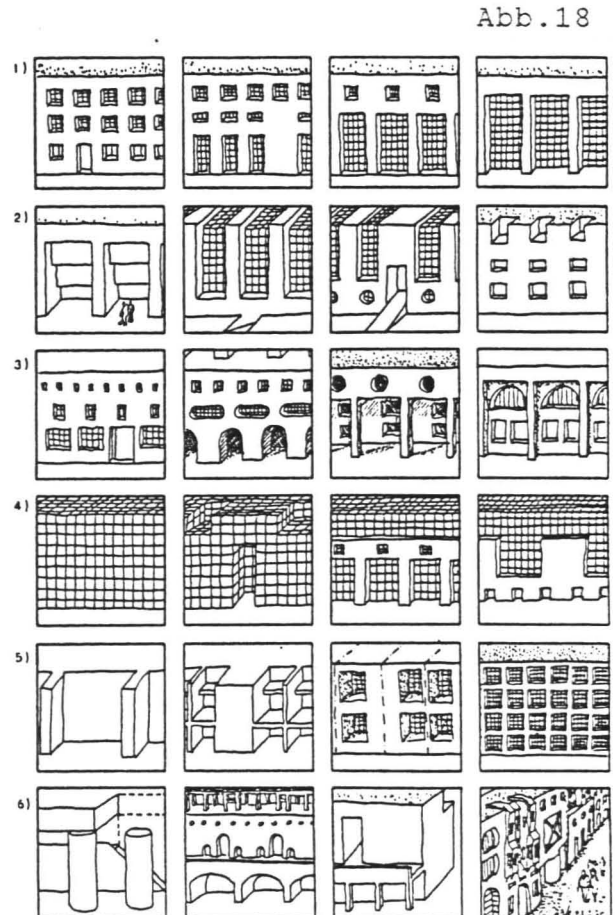


Abb. 18

Abb. 19

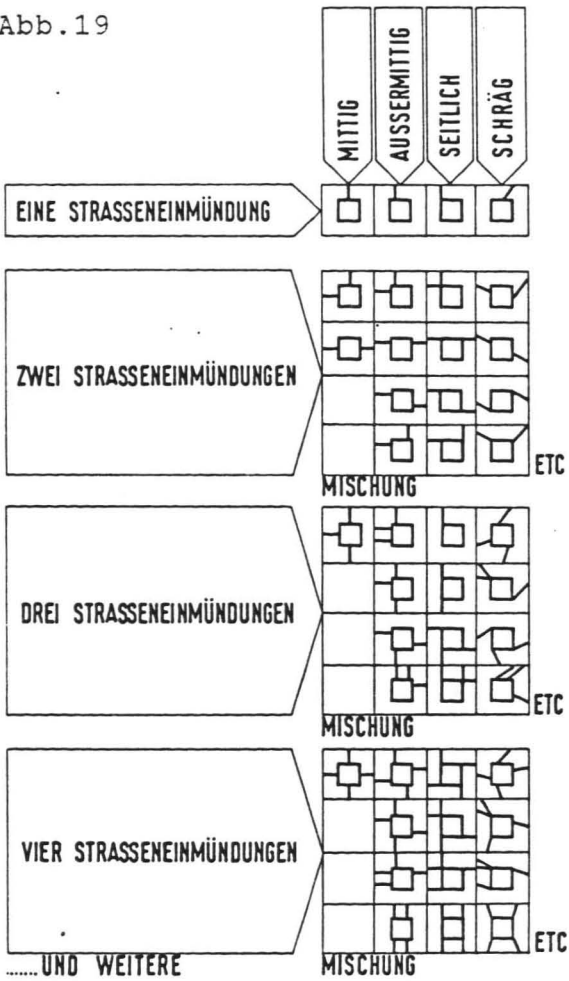
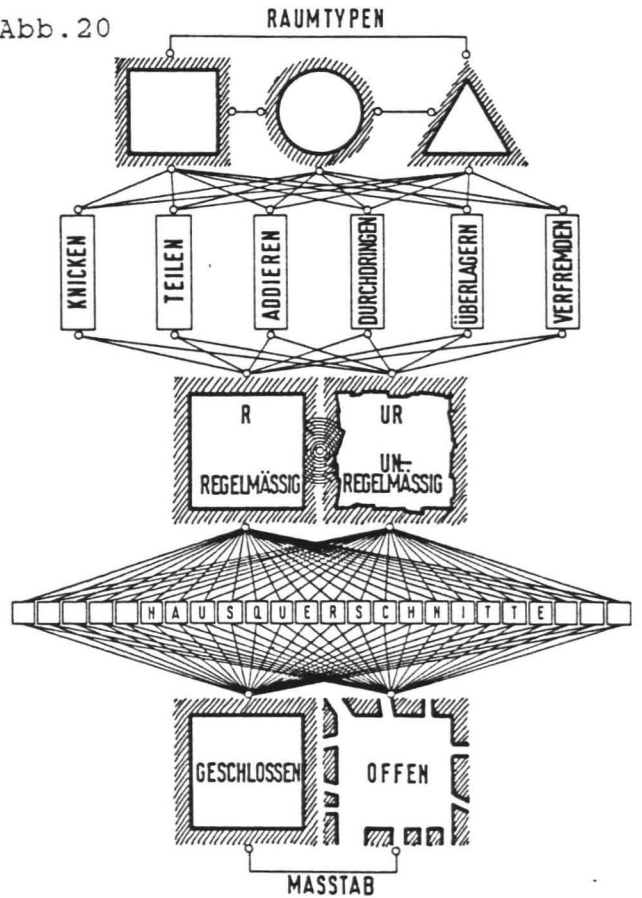


Abb. 20



1.4. Zur Morphologie von Stadträumen

Morphologie von Stadträumen bedeutet die wissenschaftliche Untersuchung ihrer Gestalt und Form. Zu dieser Untersuchung bedarf es eben einer Typologie, anhand der man eine Sammlung von Formen aufbauen kann. Wie bereits oben gesagt, bildet sie auch bei Rob Krier die Grundlage seiner morphologischen Sammlung von Stadträumen. Ausgehend von der geometrischen Grundform, erstellt er einen Katalog von Stadträumen, der von allgemeinen Beispielen zu reellen Stadträumen führt. In den folgenden Abbildungen (Abb.21-25) will ich nun einige Beispiele aus dieser Sammlung anführen.

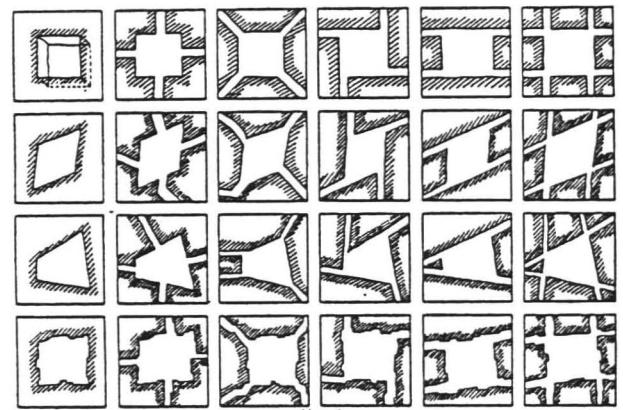
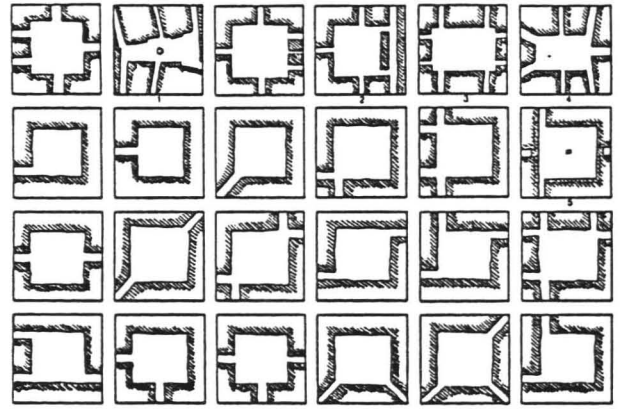
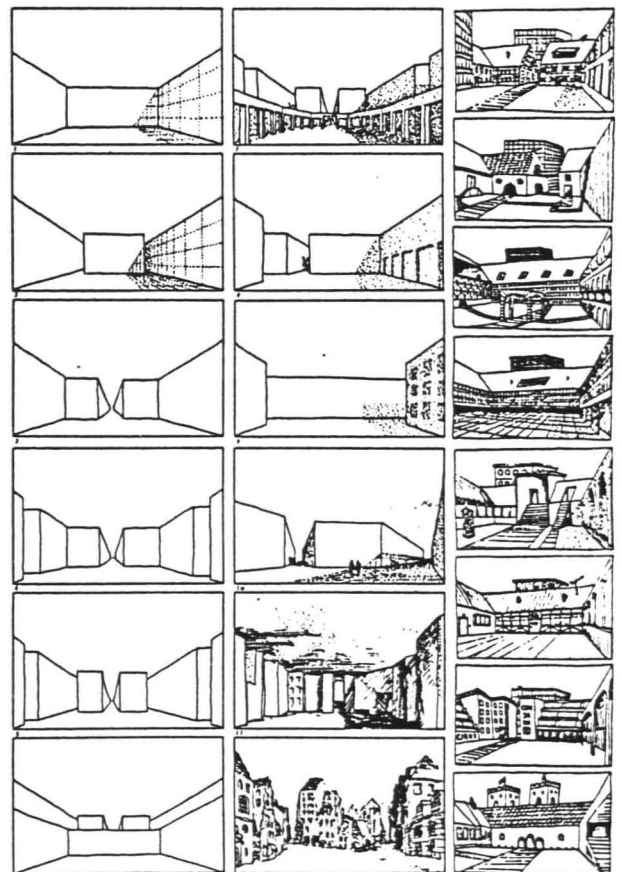


Abb. 21

Abb. 22



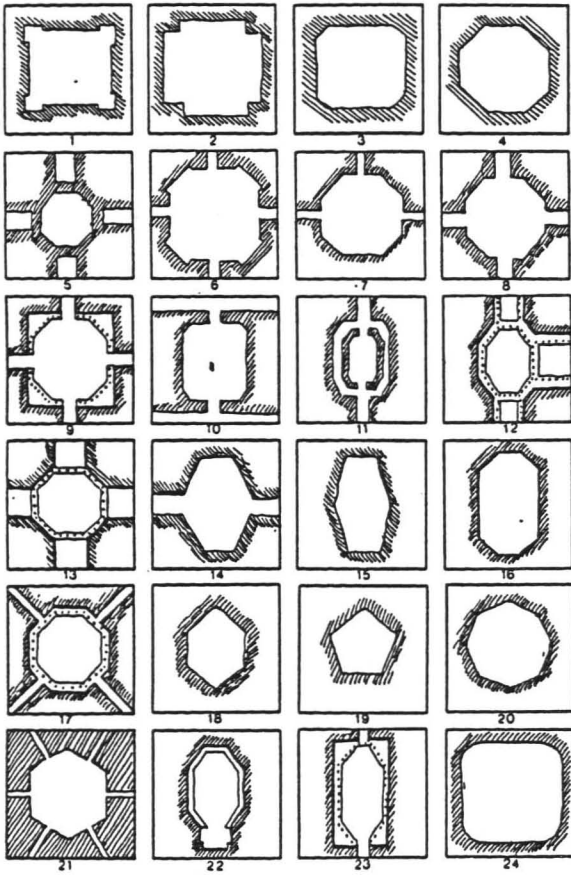


Abb. 23

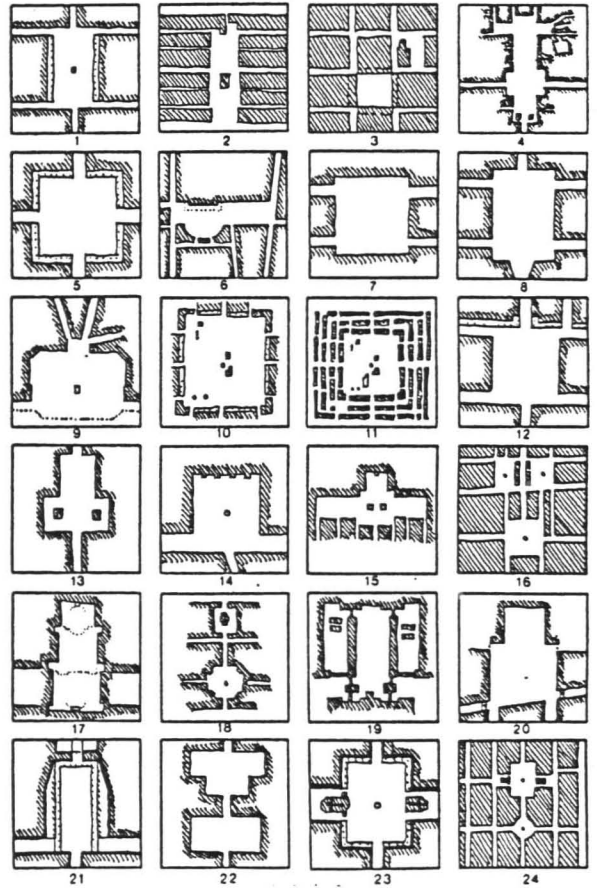
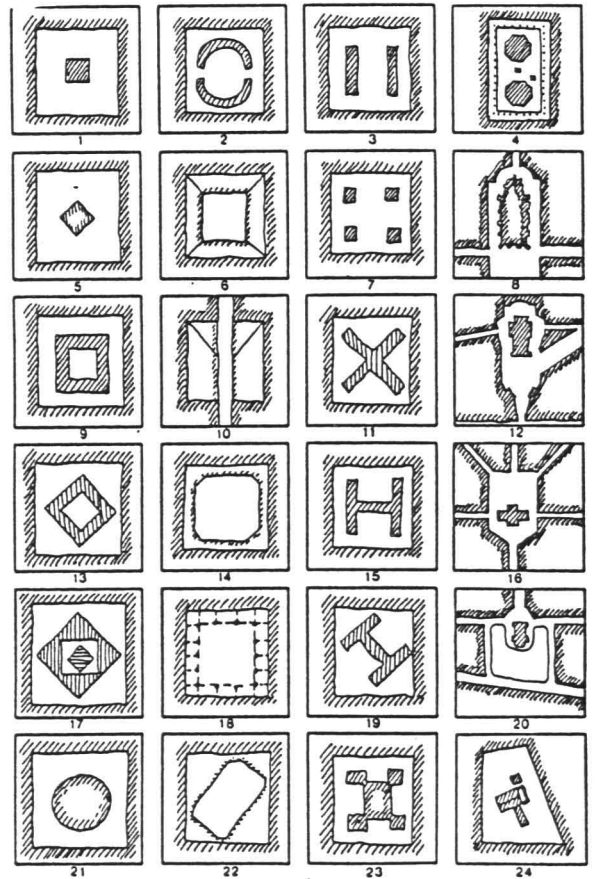
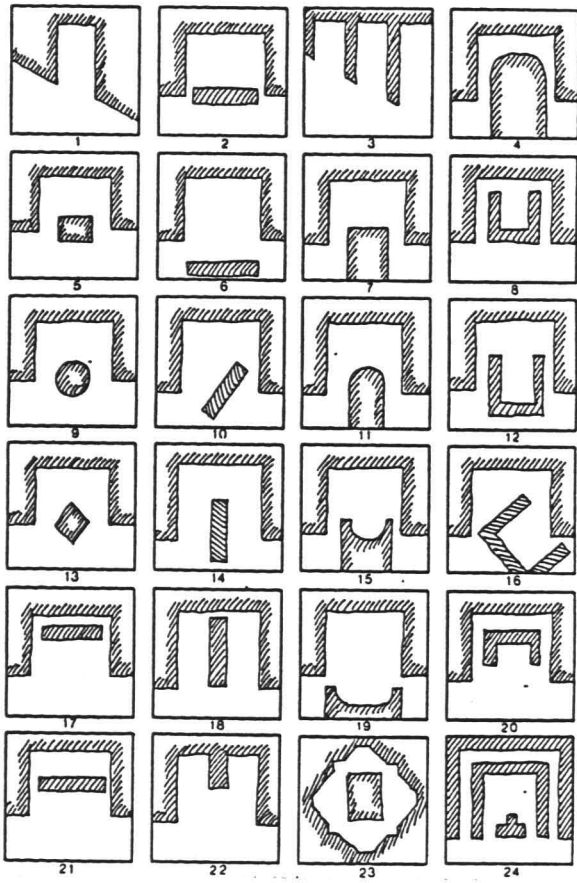


Abb. 24



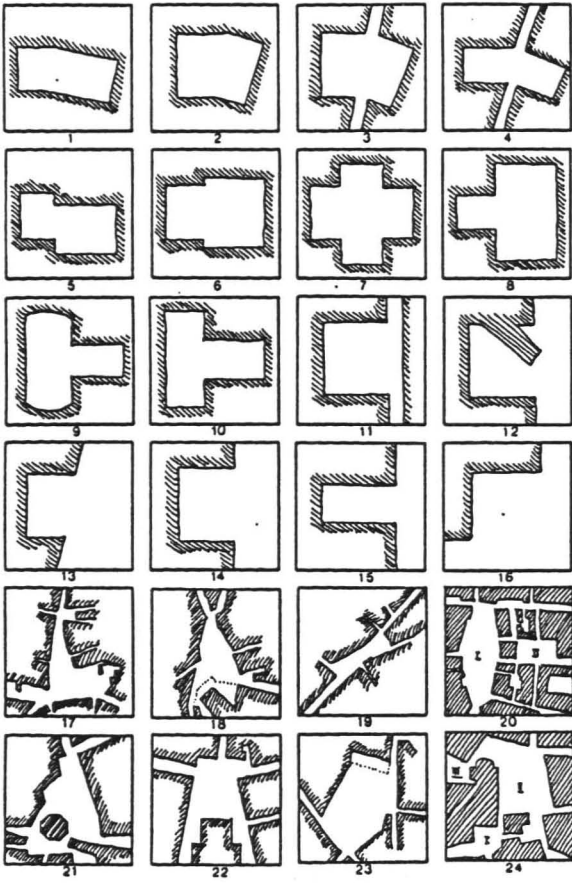
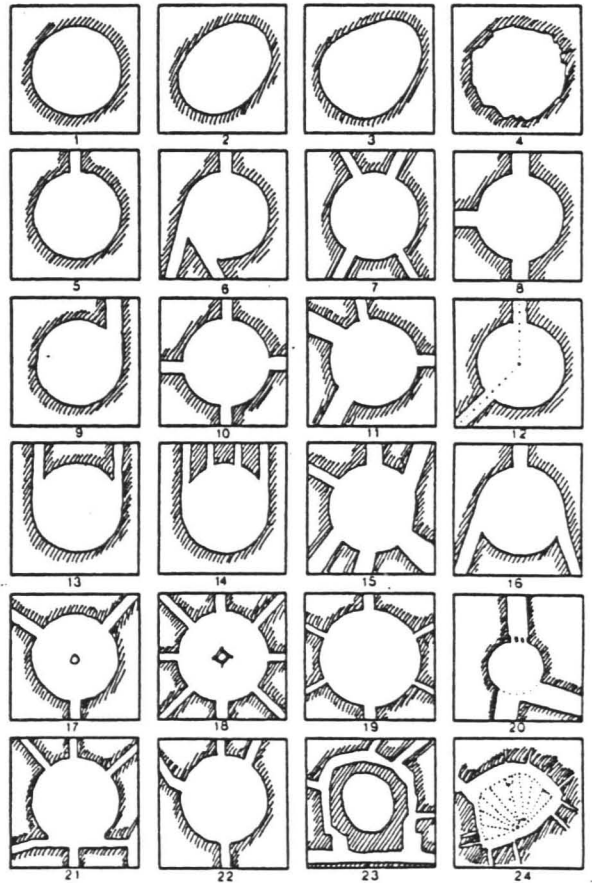


Abb. 25



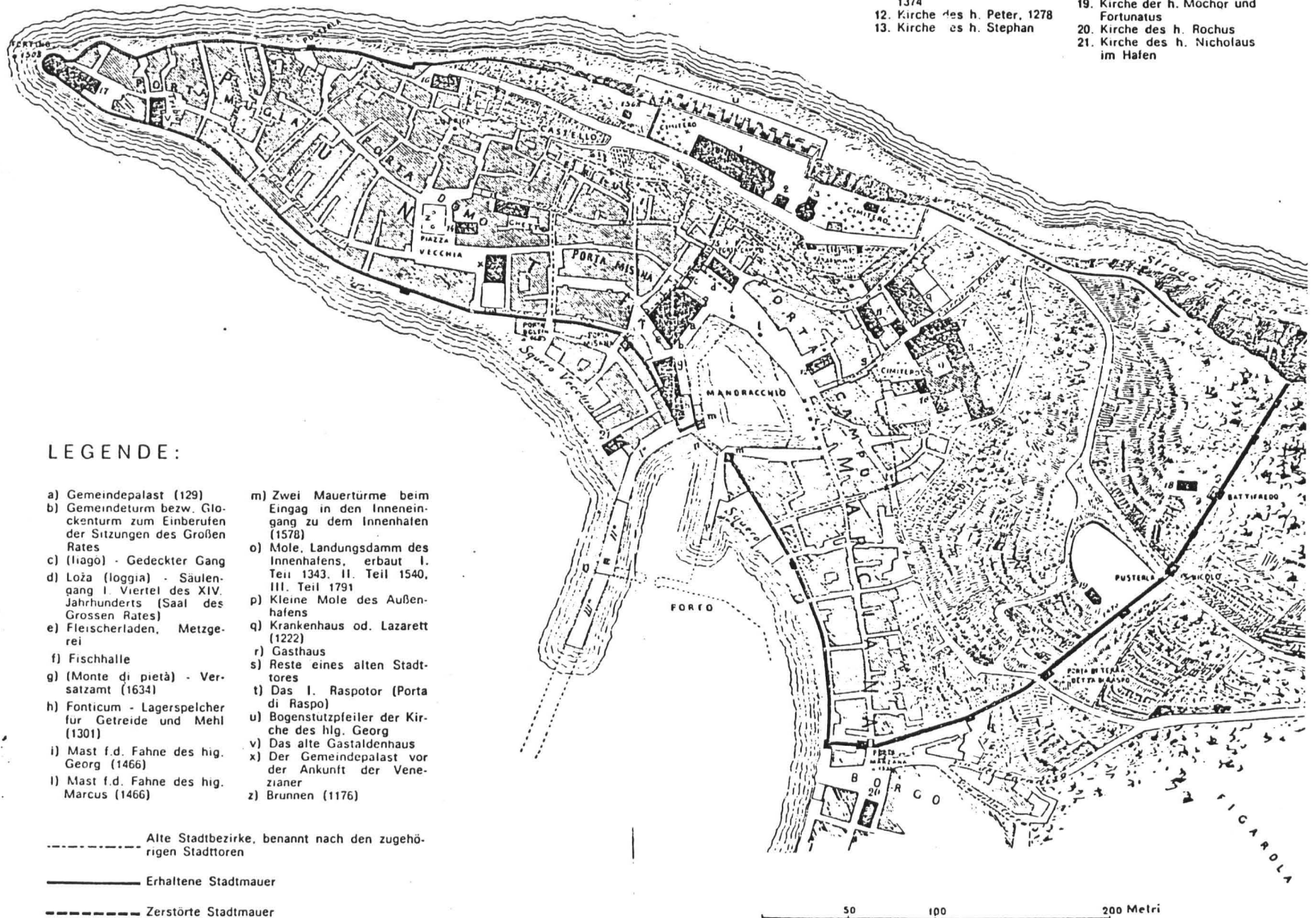
2. Analyse anhand einiger Beispiele in Piran

Die ursprüngliche Struktur der Stadt Piran wurde bis heute wesentlich verändert, sodaß nur mehr wenige Elemente auf das einstmalige Aussehen der Stadt schließen lassen. Der historische Stadtraum konzentrierte sich um das Kap Punta und war von einer doppelten Festungsmauer umgeben (Abb.26). Den Mittelpunkt bildete der heutige Prvomajski trg (Erster Mai - Platz, Piazza vecchia, Alter Platz), auf dem sich auch das Gemeindehaus befand. Unter Venedig entwickelte sich um den Porto Campo neben der Stadt ein neuer Teil, der ebenfalls von einer Mauer umgeben war. Anschließend entstand noch ein dritter Stadtteil um die Porta Marciana. Der Rest der Stadt entwickelte sich erst im 17. und 18. Jahrhundert und wurde nicht mehr mit einer Mauer umschlossen. Der längs des Meeres gelegene Stadtteil wurde dann im 19. Jahrhundert während der österreichischen Regierungszeit errichtet.

In der nun folgenden Analyse möchte ich mich auf die Kernstadträume von Piran konzentrieren, die das Stadtbild so ausdrücklich definieren. Das stellt vorerst das städtische Viertel Punta, welches als der älteste Kern der Stadt angesehen werden kann, mit seinem zentralen Platz, dem Ersten Mai - Platz und mit dem Ghetto, dem Judenplatz, dar. Weiters möchte ich mich mit dem heutigen Handels- und Verwaltungszentrum, dem Tartiniplatz und dem den Tartiniplatz so beeinflussenden Platz der Kirche des heiligen Georg befassen.

Plan der Stadt Piran, nach L'Istria nobilissima, I.,
von Caprin, Seite 124-125.

- | | | |
|--|---|--|
| 1. Kirche des h. Georg,
1343-1637 | 6. Kirche der h. Maria
Schnee | 14. Kirche des h. Donatus |
| 2. Domturm, 1609 | 7. Kirche des h. Franziscus,
1301-1318 | 15. Kapelle des h. Jakob auf
dem Feldtor |
| 3. Baptisterium (Taufkapel-
le), 1650 | 8. Kapelle des h. Johannes | 16. Kirche des h. Andreas |
| 4. Kirche des h. Pellegri-
nus, 1349 | 9. Kloster des h. Franziscus | 17. Kirche der h. Maria der
Gesundheit |
| 5. Kirche der h. Maria Trost | 10. Kapelle der h. Katherine | 18. Kirche des h. Nicholas
bei der Stadtmauer |
| | 11. Kirche des h. Phillipus,
1374 | 19. Kirche der h. Mochor und
Fortunatus |
| | 12. Kirche des h. Peter, 1278 | 20. Kirche des h. Rochus |
| | 13. Kirche des h. Stephan | 21. Kirche des h. Nicholas
im Hafen |



LEGENDE:

- | | |
|--|--|
| a) Gemeindepalast (129) | m) Zwei Mauertürme beim
Eingang in den Innenein-
gang zu dem Innenhafen
(1578) |
| b) Gemeindeturm bzw. Glo-
ckenturm zum Einberufen
der Sitzungen des Großen
Rates | o) Mole, Landungsdamm des
Innenhafens, erbaut I.
Teil 1343, II. Teil 1540,
III. Teil 1791 |
| c) (liago) - Gedeckter Gang | p) Kleine Mole des Außen-
hafens |
| d) Loža (loggia) - Säulen-
gang I. Viertel des XIV.
Jahrhunderts (Saal des
Grossen Rates) | q) Krankenhaus od. Lazarett
(1222) |
| e) Fleischerläden, Metzge-
rei | r) Gasthaus |
| f) Fischhalle | s) Reste eines alten Stadt-
tores |
| g) (Monte di pietà) - Ver-
satzamt (1634) | t) Das I. Raspotor (Porta
di Raspo) |
| h) Fonticum - Lagerspelcher
für Getreide und Mehl
(1301) | u) Bogenstützpfiler der Kir-
che des hlg. Georg |
| i) Mast f.d. Fahne des hlg.
Georg (1466) | v) Das alte Gastaldenhaus |
| l) Mast f.d. Fahne des hlg.
Marcus (1466) | x) Der Gemeindepalast vor
der Ankunft der Vene-
zianer |
| | z) Brunnen (1176) |

----- Alte Stadtbezirke, benannt nach den zugehö-
rigen Stadttores

————— Erhaltene Stadtmauer

----- Zerstörte Stadtmauer

50 100 200 Metri

2.1. Das städtische Viertel Punta

Es gibt in der Stadt Piran fast keine Kulturdenkmäler, welche auf die Entstehung der Stadt Rückschlüsse ziehen ließen. Der Stadtorganismus wurde durch ständige Veränderungen unaufhörlich den neuen Anforderungen angeglichen und hat sich in der mehr als tausendjährigen Entwicklung der Stadt wesentlich verändert. Die wenigen Reste, welche an die Entstehung Pirans erinnern, verstecken sich im städtischen Viertel Punta, obwohl erst die Romanik deutliche architektonische Details hinterließ. Die ständigen Umbauten, die sich immer den funktionellen Änderungen anpaßten, haben aber nicht die ursprüngliche Grundrißstruktur des Stadtraumes und seine typische räumliche Zusammensetzung zerstört.

Dieser Grundrißtyp läßt sich deutlich auf die Tradition des römischen Castrumtyps zurückführen (siehe Kapitel 1.2.2.1.). Diese römische Anlegung des Straßennetzes zeigt sich im Grundschema der Gassen. Auch wenn diese nicht geometrisch genau angelegt sind, so passen sie sich jedoch den geographischen Bedingungen des Terrains hervorragend an. Der Grundrißtyp zeigt uns ein rechteckiges Netz mit zwei Hauptverkehrsadern und mehreren kurzen Gassen, welche die Hauptrichtungen verbinden und auf aller kürzestem Weg bis zur Linie der Stadtmauer führen (Abb.26). In der Mitte dieses Rechtecks war der zentrale Stadtplatz, Prvomajski trg, der Erste Mai - Platz. Wenn auch die direkte Ableitung vom römischen Castrumtyp nicht beweisbar ist, so zeigt uns diese Anordnung der

Straßenräume und die Organisation des Platzes doch, daß die römische Tradition zur Zeit seiner Entstehung zumindest noch sehr lebendig gewesen sein muß.

Das Stadtviertel Punta umfaßt drei alte Stadtreigionen, die nach den Stadttoren benannt sind: Miljska vrata (Milje Tor - Punta Mugla), Stolna vrata (Dom Tor - Porta Domo) und dem Osrednja vrata (Mittel Tor - Porta Misana). Die das Stadtviertel umgrenzende Stadtmauer verlief hinter dem Gemeindepalast (Abb.26).

Für das gesamte Stadtviertel ist die Verflechtung der Stilelemente verschiedener Epochen charakteristisch. Auch wenn nur mehr wenige architektonische Einzelheiten der mittelalterlichen Architektur und noch weniger ganze architektonische Bau- denkmäler dieser Epoche erhalten sind, so überwiegt doch die Stadtraumauffassung des Mittelalters. Die Elemente dieser mittelalterlichen Bauauffassung, wie Außentreppen, hängende Häuser, die Dynamik der Gebäudekomplexe und der unruhige Verlauf der Gassen erzeugen das typische mediterrane, mittelalterliche Milieu (Abb.27-32).



Abb. 27

Abb. 28





Abb. 29

Abb. 30

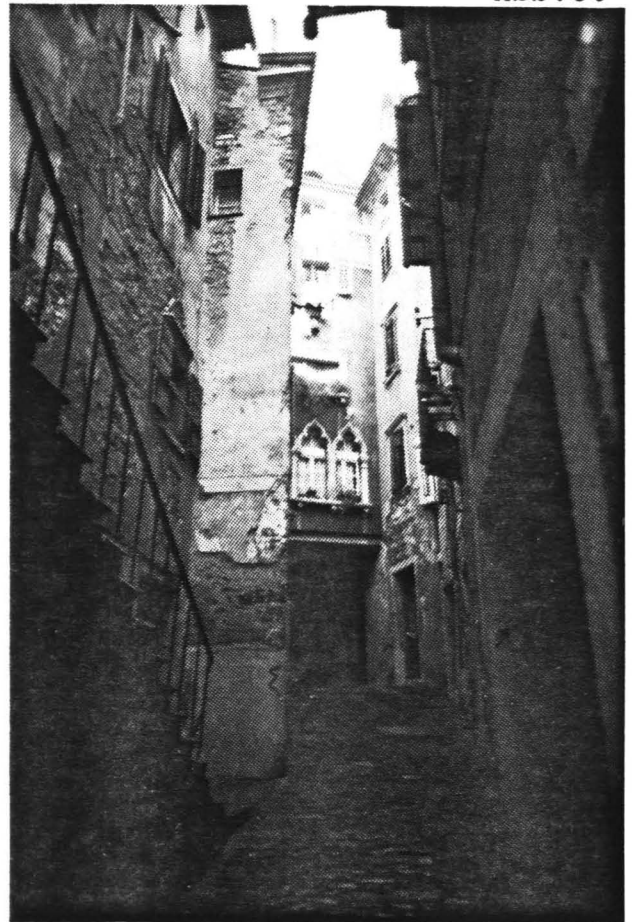
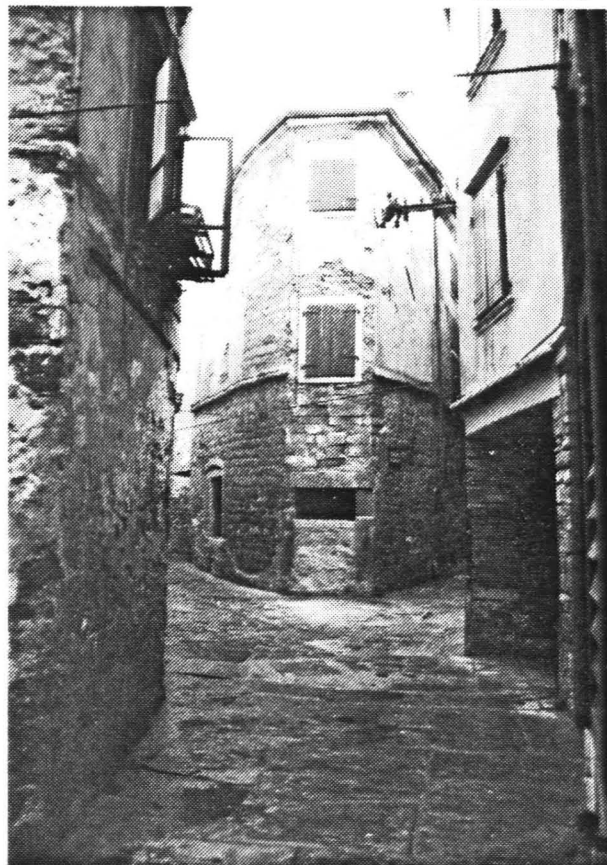




Abb. 31

Abb. 32



Über den Versuch, den Reiz solcher mittelalterlichen Stadträume auf eine bestimmte architektonische Absicht zurückzuführen, schreibt Hans Schmidt:

"Ob dies tatsächlich der Fall war, läßt sich nicht nachweisen. Ein Zeitgenosse, der sich darüber ausspricht, der Italiener L.B.Alberti, fordert in seinem Werk 'Zehn Bücher über die Baukunst' (um 1480), daß die Straßen im Inneren einer Stadt 'wie ein Fluß hierhin und dorthin ... in weicher Biegung gekrümmt' seien, und nennt als besonderen Vorteil, daß sich damit beim Gang durch die Stadt 'allmählich immer neue Gebäudeansichten darbieten'."⁽⁹⁾

Es ist auch anzunehmen, daß sich hier im städtischen Punta der besondere Reiz des Stadtraumes aus der ständigen Anpassung an die neuen Nutzungsformen ergeben hat. Die aufeinanderfolgenden Überlagerungen vom römischen Castrumtyp, von mittelalterlichen Raumauffassungen und den Baustilen der Romanik, Gotik und Renaissance ergaben ein besonderes Stadtraumgefüge, das kaum auf architektonische Zielplanung zurückzuführen ist. Natürlich hat die besondere Lage des Viertels, nämlich vom Meer umgeben zu sein und somit keinen Einflüssen aus seinem Umfeld ausgesetzt zu werden, auch dazu beigetragen, sein intaktes Stadtraumgefüge zu erhalten.

Die ältesten einigermaßen gut erhaltenen Architekturen der Punta sind aus dem 14. und 15. Jahrhundert. Das dreistöckige Gebäude in der Verdiggasse 6 zum Beispiel hat im ersten Stock noch eine gotische Triphora erhalten. Die dreipaßigen Fensterbögen und das durch Konsolen gestützte Sims lassen die Vermutung zu, daß das Gebäude aus dem 15. Jahrhundert stammt (Abb.33).

Die Hauptverkehrsachse des Stadtraumes der Punta ist die Gregorcicgasse, die im Gefüge der Bauwerke parallel zur Küste verläuft. Sie wird immer wieder von Quergassen durchschnitten, welche die Stadt früher innerhalb ihrer Stadtmauer verbunden haben. Heute münden sie auf der Westseite frei zur Küste und führen in der anderen Richtung in die dichtverbaute Stadtgegend. Hier trifft man auf viele interessante architektonische Lösungen, wie auf den unerwarteten Reiz der Gebäudemassen und auf in die Gasse übergehende plastische Außentreppen und Gebäude, welche sich über die Gassen erheben und somit originelle Durchgänge schaffen (Abb.34-35). Sie lassen einen Stadtraum entstehen, in dem die einzelnen anonymen Architekturen nur in ihrer Beziehung zur unmittelbaren Nachbarschaft und in der räumlichen Wirkung zur Geltung kommen.

An der Spitze der Landzunge der Punta steht ein Renaissancerondell aus dem Jahr 1508. Im vergangenen Jahrhundert wurde dort ein Leuchtturm im pseudogotischem Stil errichtet, welcher die Piraner Ansicht besonders malerisch abschließt (Abb.36-37).



Abb. 33

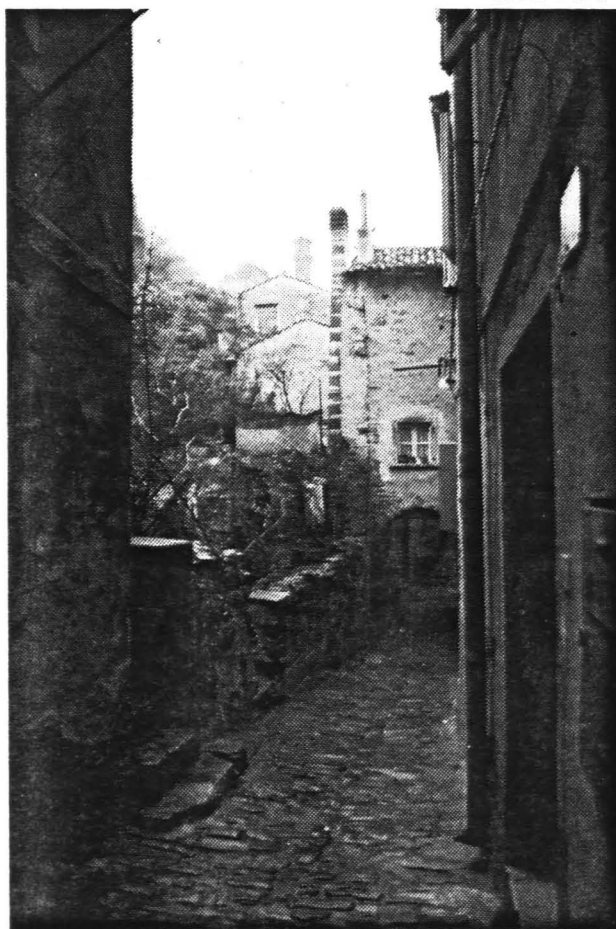


Abb. 34

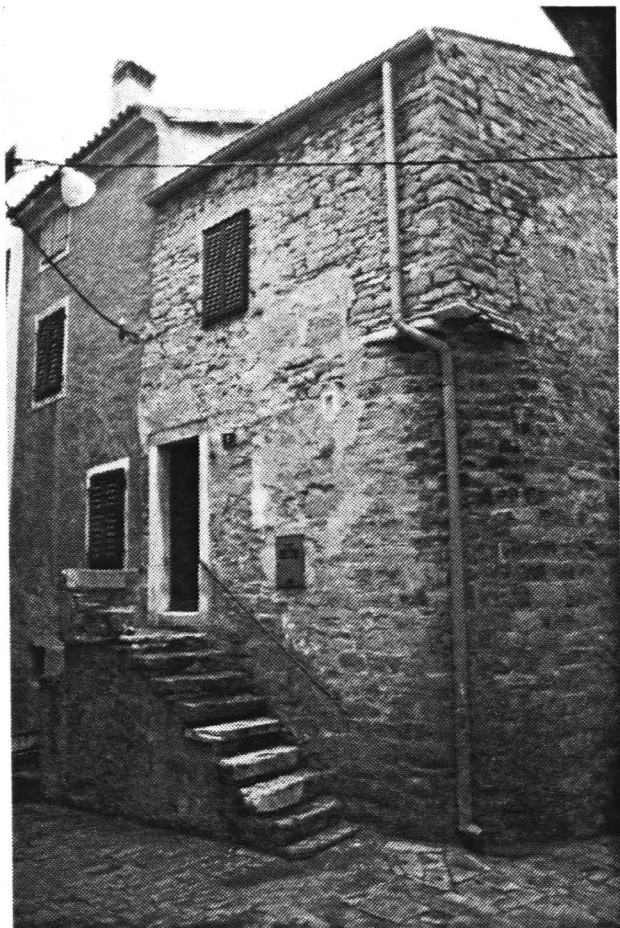


Abb. 35



Abb. 36

Abb. 37



2.2. Der Erste Mai - Platz (Prvomajski trg)

Wie bereits erwähnt, liegt in der Mitte des von den Straßen gebildeten rechteckigen Netzes der Prvomajski trg, der Erste Mai - Platz (szt. Stari trg - Piazza vecchia - Alter Platz). Bis zum 13. Jahrhundert war er der Hauptplatz der Stadt mit dem Gemeindepalast.

Der Platz hat Barockform. Die heute verputzten, einfachen Gebäude hatten ursprünglich Wände aus Steinstruktur. Durch die Hauptachse, welche von der ehemalige Apotheke mit dem Barockbalkon bis zum gegenüberstehenden Gebäude mit den steinernen Balkonen in drei Etagen verläuft, wird dem Platzraum deutlich Nachdruck verliehen. Die Balkone haben stufenweise von der oberen Etage gegen die unteren in den Raum reichende, immer größer werdende Brüstungen. Der Platz hebt sich gegen dieses Gebäude leicht an und verengt sich. Durch diese raffinierten optischen Mittel wurde eine perspektivische Vertiefung des Platzes erreicht, sodaß er optisch über seine Grenzen hinauswächst. Diese perspektivische Vertiefung des Platzes zeigt deutlich die Stadtraumauffassung des Barocks auf (Abb.38).



Abb. 38



Abb. 39

Den Mittelpunkt des Platzes und den Hauptakzent dieser barocken Komposition bildet der Brunnen. Im Jahr 1776 wurde aufgrund einer Dürre des Vorjahrs eine große Zisterne erbaut. Der Brunnen besteht aus einer großen rechteckigen Plattform, die von einem steinernen Geländer umrandet ist. An der auf das Plateau führenden Treppe stehen am Geländer zwei allegorische Frauenfiguren, welche Gerechtigkeit und das Gesetz symbolisieren. Auf dem gegenüberliegenden Ende des Plateaus stehen in der Ecke zwei toskanische Säulen mit Putten darauf. Die nackten Knaben hielten einst die Röhren der naheliegenden Dächer, durch die das Regenwasser in den Brunnen lief.

Weiters tritt auf dem Platz die Fassade der Kirche des heiligen Donatus hervor, die in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts erbaut wurde. Die heutige Kulissenfassade entstand im 18. Jahrhundert (Abb.39).

Untersucht man nun den Platz mittels der von Hans Schmidt eingeführten Verhältnisregeln (Kapitel 1.2.1.2.), so ergibt sich für den Standpunkt an der Wand der ehemaligen Apotheke mit der Blickrichtung in der Hauptachse des Platzes auf die gegenüberliegende Hausfassade (siehe Abb.38) eine anfängliche Platzbreite von ungefähr 26 Metern und eine Gebäudehöhe von ungefähr 12 Metern. Das Ergebnis des Verhältnisses von Wandhöhe zu Platzbreite wäre in etwa 1:2, wofür Schmidt schreibt, daß der Betrachter die Wand in voller Höhe überblickt und daß der Raum geschlossen und sehr eng wirkt. Diese Beschreibung entspricht auch durchaus der Realität (Abb.38 und 39 wurden von der

Treppe der Zisterne aus aufgenommen). Wie bereits geschildert, wurde der Raum des Platzes durch seine Verjüngung und seine Anhebung zum Gebäude hin perspektivisch vertieft, wodurch ein stärkerer Raumeindruck des Platzes als es nach Schmidts Verhältnisregel der Fall wäre, erreicht wird.

Versucht man, den Platz nach der morphologischen Sammlung von Stadträumen laut Rob Krier zu untersuchen, so läßt sich sofort feststellen, daß der Platz auf die Grundform des Quadrats zurückgeht. Dies liegt sicherlich auch daran, daß die Entstehungsgeschichte des Platzes sehr in der Nähe des römischen Castrumtyps anzusiedeln ist.

Seine Grundform entsteht durch die Addition und Überlagerung von verschieden großen Quadraten, welche auch die Verjüngung des Raumes in Richtung seiner Hauptachse ergeben. Die Wirkung der Hausquerschnitte und der Fassaden wurde bereits beschrieben. Durch die sechs seitlichen und teilweise schräg einmündenden Straßen kann man von einem offenen Stadtraumgefüge sprechen (Abb.40).

Eine besondere Bedeutung in der Erfassung des Ersten Mai - Platzes in seiner Raumwirkung kommt der großen Zisterne in der Mitte des Platzes zu. Sie verstärkt die unterschiedlichen Eindrücke von der Seite des Platzes und von seiner Mitte, da der Brunnen zwei Erlebensebenen in den Stadtraum einführt. Man erlebt den Platz von der Mitte aus von einem höheren Gesichtspunkt, als wenn man ihn vom Rand her betrachtet. Man hat somit vom Zentrum aus einen offeneren, geräumigeren Raumeindruck als vom Platzrand.

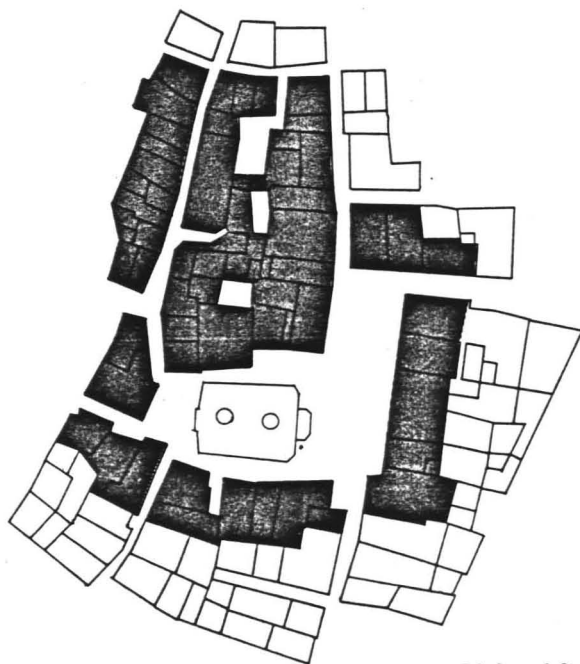


Abb. 40

2.3. Der Judenplatz

Die Kirche des heiligen Stefan bildet mit der Nordseite die räumliche Grenze der Trubargasse im Stadtviertel Punta. Die Hauptfassade öffnet sich in einen engen Raum, welcher durch die Unterbrechung des geschlossenen Verlaufs der Gasse entstanden ist und der so klein ist, daß man ihn kaum Platz nennen kann (Abb.41). Durch die Einengung der Kirche in das Gefüge der Nachbargebäude konnte bei ihrem Umbau im 17.Jahrhundert nicht das geplante Barockkonzept ausgeführt werden, da diese Architektur schließlich nach der Entfaltung eines breiten Raumes strebt. Der Barockstil konnte nur im Detail des reichbewegten Portals der Vorderfront ausgeführt werden.

Mit der Südseite lehnt sich die Kirche an das Ghetto an - den Judenplatz. Er ist ein Beispiel für einen vollkommen geschlossenen Platz, der nur durch einen Durchgang erreicht werden kann. Auch beim günstigsten Standort für die Verhältnisrechnung von Schmidt ergibt sich nur ein Verhältnis von Gebäudehöhe zu Wandhöhe von 1:0,8. Das heißt, daß sich kaum ein echtes Platzraumgefühl entwickeln kann. Es entsteht eher das reizvolle Gefühl eines Innenhofes, der durch enge Durchlässe Interesse am weiteren Durchforschen dieser räumlichen Situation bewirkt (Abb.42-43). Die Fassaden der Gebäude sind eher bescheiden. Ihre Besonderheit erlangen sie durch die leicht versetzte Anordnung der Fenster oder durch vor die Fassade gehängte Schornsteine (Abb.44). Interessant ist auch das enge, zweistöckige Haus am Eingang des Platzes.



Abb. 41



Abb. 42



Abb. 43

Abb. 44



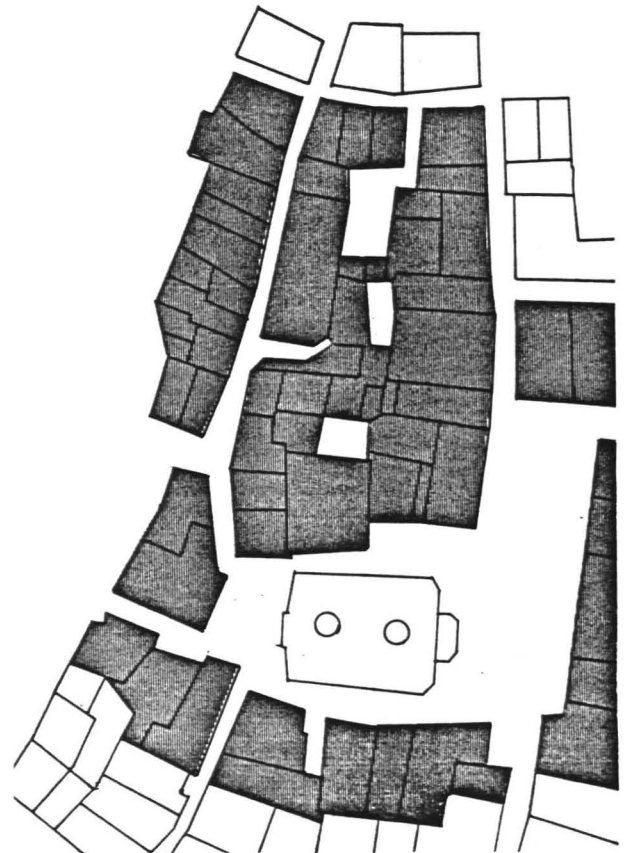
Im ersten Stockwerk der Fassade öffnet sich eine gotische Monophora, während sich aber im zweiten Geschoß eine tonnenförmige Renaissance-Monophora zeigt (Abb.45).

Morphologisch betrachtet (Abb.46) handelt es sich also um einen Stadtraum, dessen Form, vom Grundelement des Quadrates ausgehend, durch entsprechende Längenveränderung und Addition des Grundelementes erreicht wird. Durch die einfachen, ziemlich geschlossen wirkenden Fassaden und durch die zwei kaum merkbaren Zugänge kann man von einem geschlossen Stadtraum sprechen.



Abb. 45

Abb. 46



2.4. Der Tartiniplatz

Der nach dem berühmten piranischen Violinisten, Komponisten und Musiktheoretiker Guiseppe Tartini (1692-1770) benannte Tartiniplatz ist heute das Zentrum der Stadt. Der jetzige Platz war bis zum Jahr 1894 ein kleiner Hafen für Fischerboote. Vor dem 15. Jahrhundert lag er außerhalb der Stadtmauer, welche, wie bereits beschrieben, unmittelbar hinter dem Gemeindepalast verlief. Mit Ausnahme der Kirche des heiligen Petrus war der Hafen nicht verbaut. Erst die Venezianer bauten an der Bucht den Gemeindepalast und gaben somit den Anstoß für den Bau der übrigen städtischen Gebäude und bedeutenderen Adels- und Bürgerpaläste. Im 14. und 15. Jahrhundert umschloß den Hafen bereits ein Ring von Gebäuden (Abb.47).

Obwohl die Stadtverwaltung dem Innenhafen sehr viel Aufmerksamkeit widmete, entwickelte er sich im 19. Jahrhundert zu einem recht stinkigen See. Trotz der Möglichkeit, den Innenhafen zu reinigen und zu sanieren, beschloß die Stadtverwaltung, ihn zu verschütten und an seiner Stelle den Zentralplatz anzulegen. Der kleine Platz vor dem Gemeindepalast war für die sich entwickelnde Stadt zu eng und zu wenig repräsentabel geworden. Die Arbeit wurde im Jahr 1894 vollendet. Gleichzeitig wurde die Brücke, die ihre Funktion durch die Aufschüttung verloren hatte, niedergerissen. Im Jahr 1895 wurden die Fahnenmaste, die zuvor vor dem Gemeindepalast gestanden hatten, auf die jetzige Stelle beim Eingang des Platzes versetzt (Abb.48).

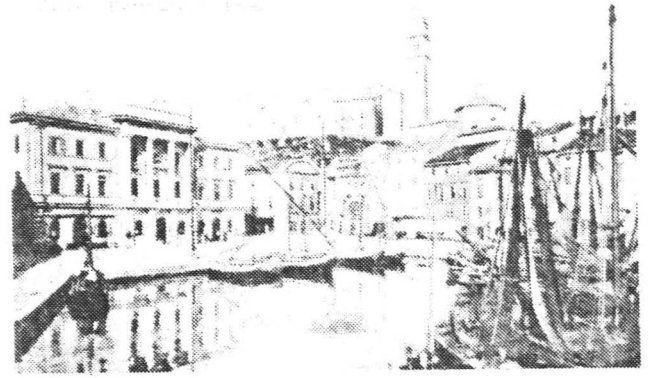


Abb. 47

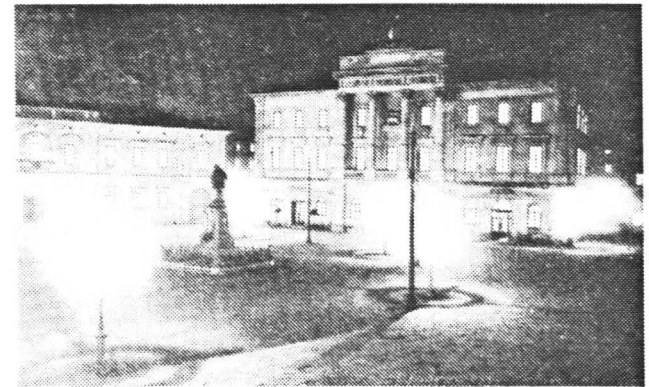
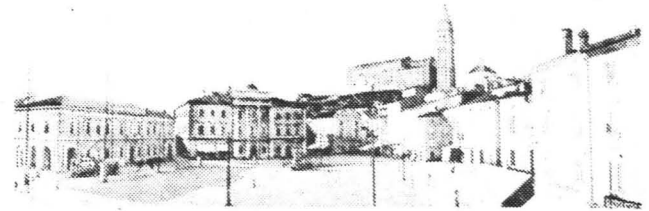
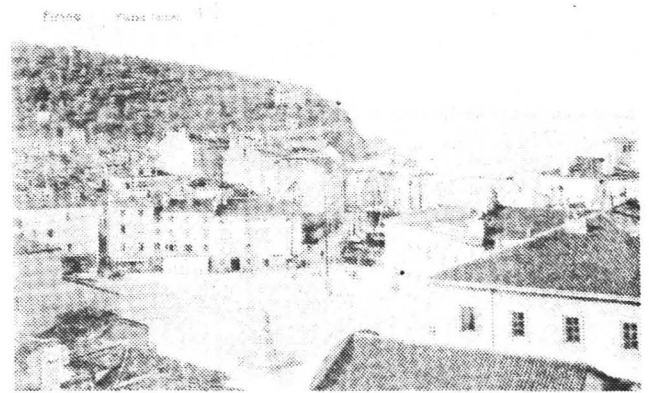


Abb. 48

Der in den Jahren 1877 bis 1879 nach den Plänen des Triester Architekten Giovanni Righetti entstandene Gemeindepalast ist ein typisches Beispiel für den Historismus unter dem Einfluß des Wiener repräsentativen Stiles. Die mächtige Vorderseite im Spätrenaissancesstil wird durch die heterogene Dekoration, die im stark betonten Mittelteil konzentriert ist, stilistisch belebt. Den dreieckigen Abschluß des Mittelteiles bilden zwei allegorische Frauengestalten mit piranischem Wapen in der Mitte (Abb.49).

Im äußersten nordwestlichen Ende des Platzes steht eines der ältesten Gebäude. Da es im Stil der venezianischen Gotik ausgeführt ist, bekam es auch den Namen "Venezianerin". Es stammt aus der Mitte des 15.Jahrhunderts und ist eines der schönsten Beispiele für gotische Wohnarchitektur in Slowenien. Die reichgemeißelte Triphora, die Eckbiphora und der Balkon mit Brüstung zeugen von der meisterlichen Ausführung dieser Zeit (Abb.50).



Abb. 50

Abb. 49



Die Kirche des heiligen Petrus stand, wie schon bemerkt, schon im Jahr 1272 außerhalb der Stadtmauer. Ihre heutige Gestalt erhielt sie vom Architekten Pietro Nobile im Jahr 1818. Die Marmorfassade, die mit einem Tympanon abgeschlossen ist, und das Portal, welches mit kanellierten Säulen eingefaßt ist, zeigen in der ganzen Komposition und im architektonischen Detail den rein akademischen Klassizismus (Abb.51).

Neben der Kirche des heiligen Petrus steht das Geburtshaus des Komponisten Tartini, der in einem Zimmer des ersten Stockwerkes, welches noch heute erhalten ist, am 8. April 1692 geboren wurde.

Einen ausgesprochenen Gegensatz zum kühlen Klassizismus der Fassade der Kirche des heiligen Petrus bildet das Barockhaus, welches um eine ganze Fassadenbreite hinter der Baulinie der nordöstlichen Marktseite zurücksteht. Es wurde nach mittelalterlichen Entwürfen gebaut und hat im Erdgeschoß das Motiv der halbkreisförmigen Arkaden erhalten, welche damals, als der Platz noch Innenhafen war, kleinen Fischerbooten Schutz und Zuflucht bot. Besonders reich gegliedert ist die Westfassade mit baroken Dachgiebeln, schmiedeeisernen Balkonen und halbkreisförmigen Arkaden des Durchganges (Abb.52).

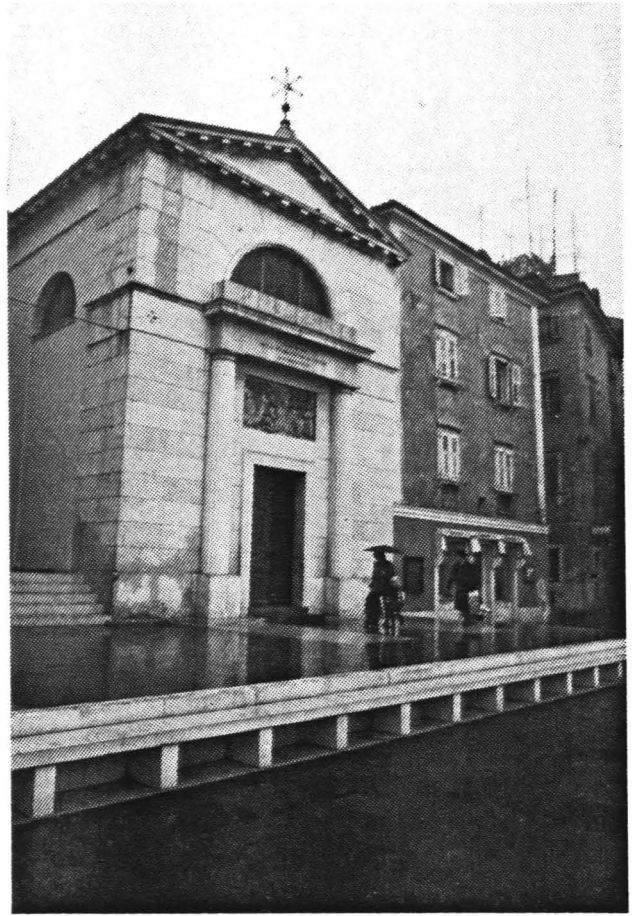


Abb. 51



Abb. 52

Von besonderer Bedeutung für die Wirkung des Tartiniplatzes ist die gut durchdachte Aufstellung des im Jahr 1896 vom venezianischen Bildhauer Antonio dal Zotto gefertigten Denkmals von Giuseppe Tartini, das im Schnittpunkt zweier Hauptachsen des Platzes aufgestellt wurde. Für den Blick vom Cankar-Kai ist es in der Achse des Glockenturmes der Pfarrkirche des heiligen Georg aufgestellt, was ihm eine überdimensionale Höhe und betont dominierende Rolle verleiht. Für den Blick nach Norden steht es in der Achse des Gemeindepalastes, wodurch eine enge Verbundenheit mit den den Platz einfaßenden Gebäuden gesucht wird (Abb.53).

Für die Wirkung des Tartiniplatzes stehen zwei Gesichtspunkte im Vordergrund. Die Aufschüttung des ehemaligen Innenhafens schuf eine Raumsituation, die gegenüber der Randbebauung leicht überdimensioniert wirkt. Das zweite Element sind die den Platz säumenden Fassaden, welche den Stilreichtum von der Gotik über die Renaissance, den Barock und Historismus bis hin zum Jugendstil des beginnenden 20. Jahrhunderts dokumentieren. Sie zeigen die außerordentliche Vitalität des Platzes, der den neuen Bedürfnissen ständig angepaßt wurde. Nur der neue Gemeindepalast überstieg den Maßstab des Platzes. Im Gegensatz zu den in den Mittelmeerstädten vorherrschenden Plätzen, für die Abgeschlossenheit und ein ausgeprägtes Raumgefüge mit oft saalmäßigem Charakter typisch sind, weitet sich der Tartiniplatz breit und of-



Abb. 53

fen aus. Sicherlich ist das auch aufgrund seiner Entstehung aus dem Innenhafen zu erklären. Auch der Verlauf der oberen Gebäudepartien ist nicht geschlossen, sondern malerisch offen; eine Wirkung, die besonders von der Pfarrkirche des heiligen Georg mit ihrem Glockenturm, dem Kirchenschiff und dem Baptisterium unterstrichen wird. Sie ist visuell vom Platz nicht zu trennen und verleiht ihm und dem Tartinidenkmal Monumentalität und Höhe (Abb.54).

Wenn man nun den Tartiniplatz auf sein Verhältnis von Wandhöhe zu Platzbreite untersucht, so ergibt sich für die Blickrichtung Gemeindepalast ein Verhältniswert von 1:4 (Wandhöhe ca.15m, Platzbreite ca.60m) und für die Blickrichtung Kirche des heiligen Petrus ein Wert von 1:8. Diese Werte zeigen uns, daß sich zwar in bezug auf den Gemeindepalast ein Wert ergibt, der nach Schmidt (siehe Kapitel 1.2.1.2.) die optimalen Bedingungen für einen Platzraum darstellt, daß aber hinsichtlich der Restbebauung ein Wert erreicht wird, der bereits auf den Eindruck eines sehr weiten Platzes hinweist. Der individuelle Eindruck eines etwas überdimensionierten Platzes, der ja durch seine Aufschüttung des Innenhafens und den Wunsch nach einem repräsentativen Platz entstanden ist, wird somit bestätigt.

Morphologisch gesehen, läßt sich der Tartiniplatz auf die Grundform des Dreiecks zurückführen (Abb.55).



Abb. 54

Abb. 55



Ergeben hat sich die Form sicherlich aus der Bucht, die sich naturgemäß nach vorne verjüngt, um den Schiffen Schutz zu bieten, und somit auf die Form eines Dreieckes hinweist. Die Wirkung der Fassaden und vor allem der Pfarrkirche auf den Platz wurde bereits beschrieben. In bezug auf die mehreren seitlich und schräg einlaufenden Straßen und auf die Öffnung des Platzes zum Meer hin (Abb.56) kann man von einem offenen Stadtraumgefüge sprechen.

Die Wirkung des Stadtraumes Tartiniplatz leidet heute besonders unter der mangelnden Nutzung des Platzes. Der besonderen architektonischen Wirkung des Platzes steht ein zerstörter Platzraum gegenüber, welcher nur mehr zur Parkfläche degeneriert ist, und der wegen seiner schweren Erreichbarkeit ausschließlich von der Meerseite her ein infrastrukturelles Chaos mit sich bringt. Es beweist sich wieder einmal, daß die Nutzungsaufgaben der Stadträume mit der Entwicklung des 20. Jahrhunderts und seiner Verkehrsprobleme verlorengegangen sind. Einer Wiederbelebung des Platzes kann nur, wie bereits im Kapitel 1.2.1.2. ausgeführt, eine Verkehrentflechtung vorangehen. Es existiert bereits ein Neugestaltungsplan für den Tartiniplatz vom Architekten Boris Podrecca, den ich hier noch kurz vorstellen möchte.

Auch für Podrecca sind drei Punkte für die jetzige Wirkung des Platzes ausschlaggebend: die überdimensionale Wirkung durch sein Entstehen, die historisch mehrschichtige Bebauung des Platzes und seine degenerierte Funktion als Parkplatz.

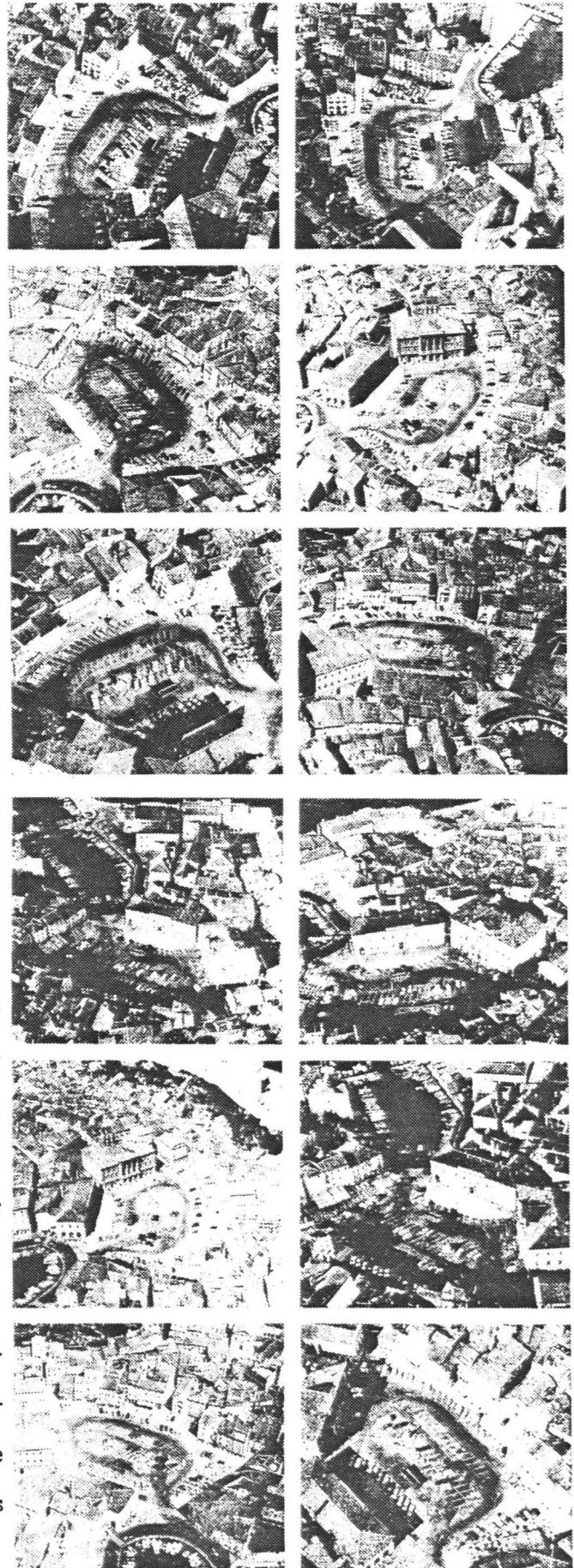


Abb. 56

Als Hauptgestaltungsmaßnahme schlägt er folgende Elemente vor (Abb.57-60):

"...: in der Mitte der Platzanlage wird ein elliptischer Bereich aus weißem Stein - quasi ein Platz im Platz - als Maßstabkorrektur vorgeschlagen. ... Die Ellipse 'trägt' auch das alte Tartini-Denkmal, ...[das] dem Platz seinen Namen gibt. Der Bereich zwischen der weißen elliptischen Anlage und der heterogenen, ja zufällig ausgebildeten Platzkontur wird von quadratischen plattenartigen Feldern eingenommen. ... Um eine leichtere Überleitung von diesem großen Eingriff in die Stadtstruktur organisch zu bewerkstelligen, werden zusätzlich drei kleinere gestalterische Maßnahmen vorgeschlagen. Die Neugestaltung des Stadtkaffeehauses, die Neustrukturierung für öffentliche Zwecke eines Rathausflügels im Parterre, sowie eine neu konzipierte Piazzetta, quasi ein Salon im Freien, mit dazugehöriger 'Loggia'. ... Weiters wird von der Kirche St. Peter ... ein Plateau, leicht von der Platzebene abgehoben, geplant, auf dem sämtliche kulturelle Veranstaltungen ... stattfinden können. ... Um die Erinnerung an die Kontur des alten Hafens anstelle des jetzigen Platzes mit seiner historischen Vielschichtigkeit bewußt zu machen, wird in die Bodenplatten, der alten Hafenkantur folgend, ein Spalt eingeschnitten und mit Messing gefüllt, auf dem die Geschichte Pirans als ein laufendes Schriftband eingeprägt wird."⁽¹⁰⁾

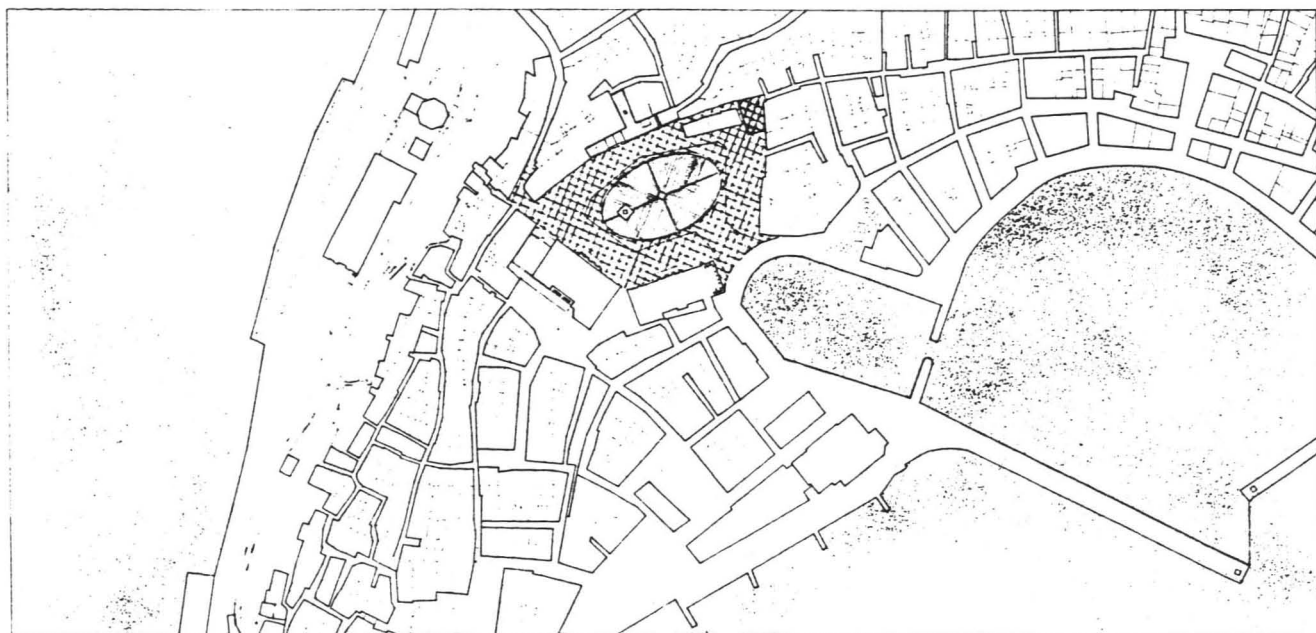
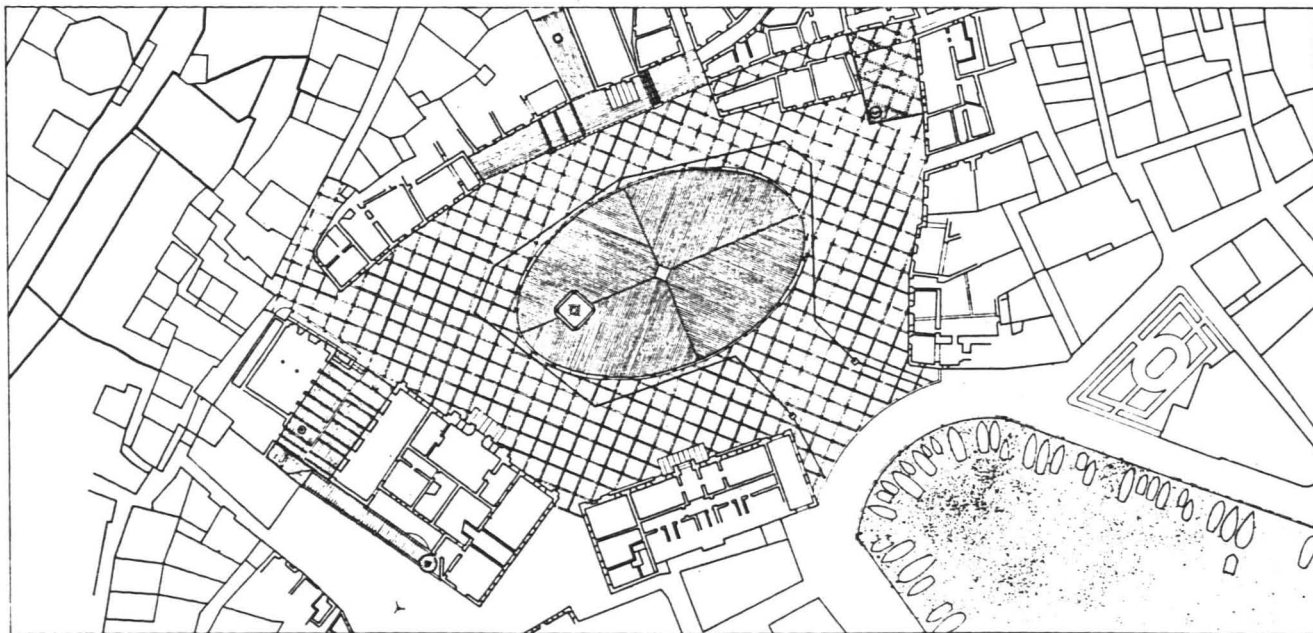


Abb. 57

Abb. 58



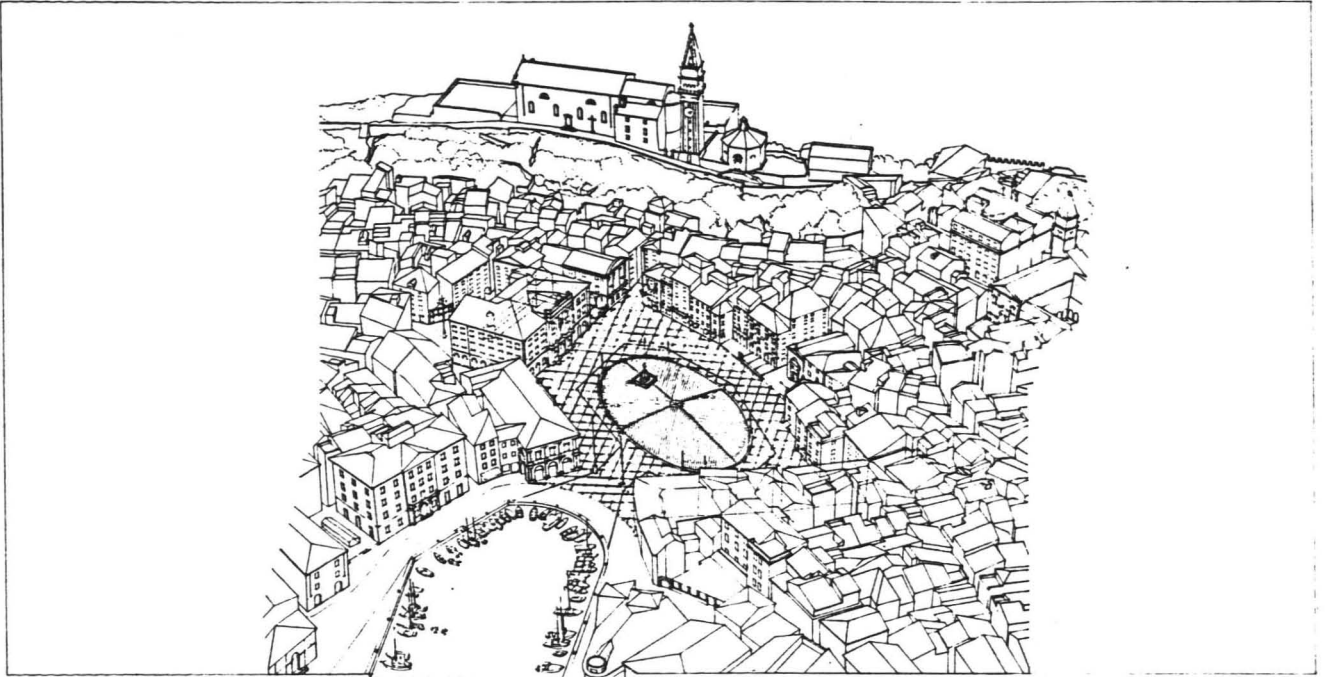
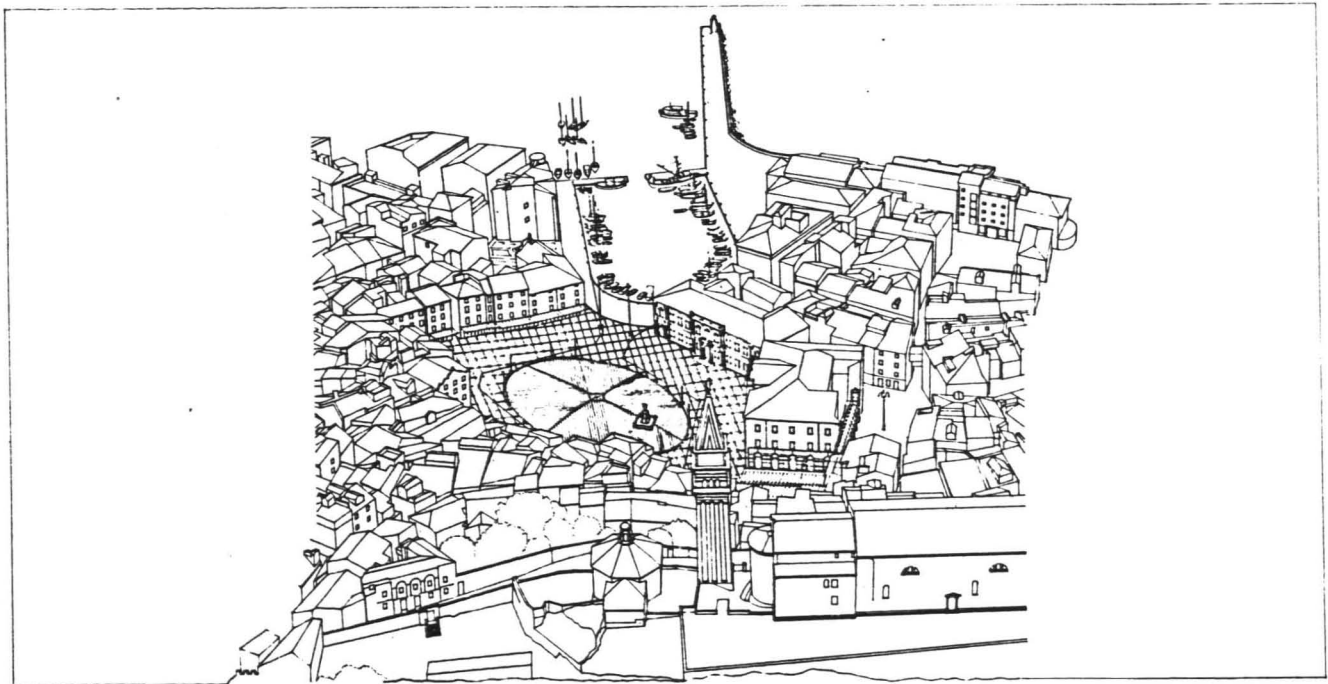


Abb. 59

Abb. 60



Abschließend bemerkt Podrecca auch noch, daß nur mit einer großzügig angelegten Lösung der Verkehrsentflechtung dem jetzigen Platzraumempfinden entgegengewirkt werden kann. Wie aus den Abbildungen teilweise erkennbar, wurde mit einigen kleineren Gestaltungsmaßnahmen wie der Erhöhung vor der Kirche des heiligen Petrus schon begonnen (Abb.51). Die Verkehrsberuhigung wurde aber noch nicht in Angriff genommen.

2.5. Der Komplex der Pfarrkirche des heiligen Georg

Die Pfarrkirche des heiligen Georg ist nicht nur für den Tartiniplatz, sondern für das gesamte Erscheinungsbild der Stadt Piran von besonderer Bedeutung.

Aus Fragmenten von Tintoretto und Carpaccio-Gemälden ist die Gestalt der Kirche vor ihrem Umbau bekannt. Der Glockenturm befand sich vor der Hauptfassade auf der Westseite und in der Verlängerung dieser Richtung stand auch das Baptisterium. Diese Aufstellung zeigt deutlich, daß der ursprüngliche Komplex auf die Punta und den damaligen Alten Platz (heute Erster Mai - Platz) ausgerichtet war. Wie in den Kapiteln 2.1. und 2.2. beschrieben, konzentrierte sich der Stadtraum zu dieser Zeit auf die Punta und den Ersten Mai - Platz als Gemeindeplatz.

Die Anlage in ihrer heutigen Form entstand im 17. Jahrhundert und orientierte sich nun auf den Tartiniplatz. Dies zeigt deutlich, daß sich die Erbauer der neuen Pfarrkirche ihrer Bedeutung für die Gestaltung der Stadt und der großzügigen, barocken Ordnung des städtischen Raumes bewußt waren.

Die Kirche wurde 1637 fertiggestellt und zeigt sowohl innen als auch außen barocke Formen. Der einheitliche einschiffrige Raum hat eine gerade, hölzerne Kassettendecke. Die Hauptfassade zeigt den ausgeprägten Einfluß der venezianischen palladianischen Architektur. In ihrem Gesamteindruck erweckt sie den Eindruck einer außergewöhnlichen Monumentalität, welcher ganz auf die Wirkung aus der Ferne ausgelegt ist (Abb.61-62).

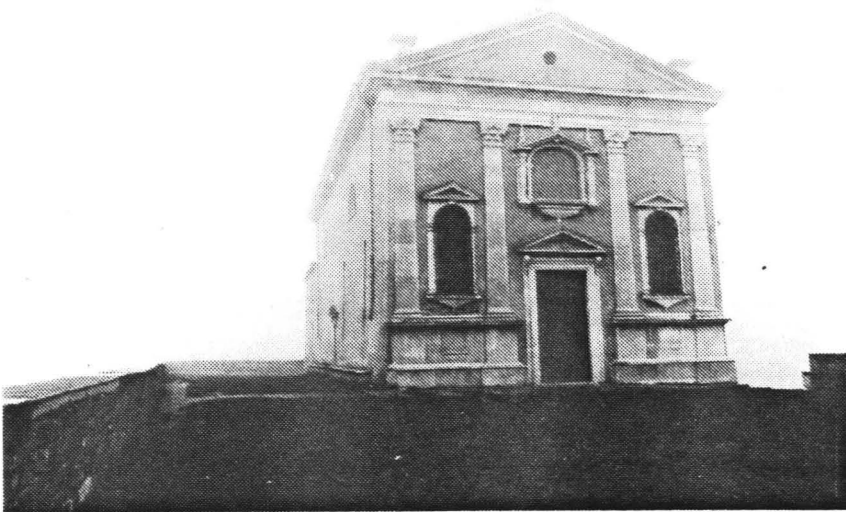
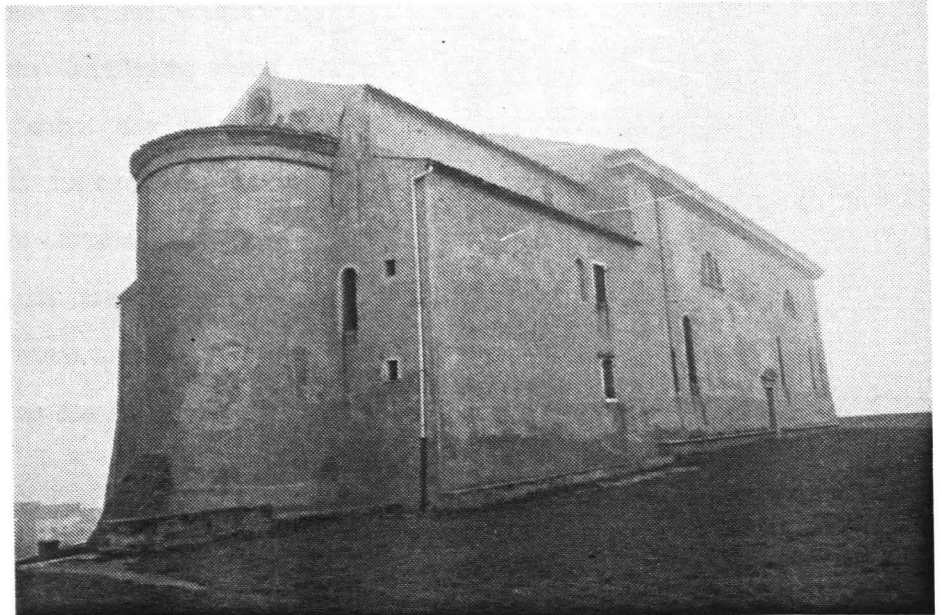


Abb. 61

Abb. 62



Der Glockenturm wurde im Jahr 1608 nach dem Vorbild des Markusturmes von Venedig erbaut und stellt sicher eine seiner besten Nachbildungen dar (Abb.63).

Als letztes Element des Kirchenkomplexes entstand im Jahr 1650 das Baptisterium, welches die achteckige Form der alten Taufkapelle übernahm. Die Hauptfassade wird durch die Treppe und das aus Stein gemeißelte Portal betont. Die restlichen Wände sind glatt und schließen mit stark profilierten Kränzen ab, über welchen sich ein leicht abgerundetes, kuppelförmiges Dach mit zylindrischer Lichtöffnung wölbt (Abb.64). Hier im Baptisterium wird das älteste Denkmal Pirans, der Taufstein "Per immersione", aufbewahrt. Der Stein ist römischer Herkunft und stammt aus der ersten Hälfte des 2.Jahrhunderts.

Die Anordnung des Kirchenplatzes, dessen Entstehung etwa um das 12.Jahrhundert angenommen wird, entspricht ganz der mittelalterlichen Trennung von weltlichen und kirchlichen Stadträumen (siehe Kapitel 1.2.1.1.) in Italien. Bemerkenswert ist allerdings, daß sich die Anlage, wie schon beschrieben, jeweils nach der Lage des Gemeindeplatzes orientiert hat. Eine Begründung dafür liegt sicherlich darin, daß durch die räumlich isolierte Anordnung des Kirchenkomplexes kein direkter Platzraum entstehen konnte und daher immer der Bezug zur Stadt und ihren Plätzen gesucht wurde. Zur Entstehung eines eigenen Platzraumes bei der Kirche fehlten die den Platz eingrenzenden Bauwerke.

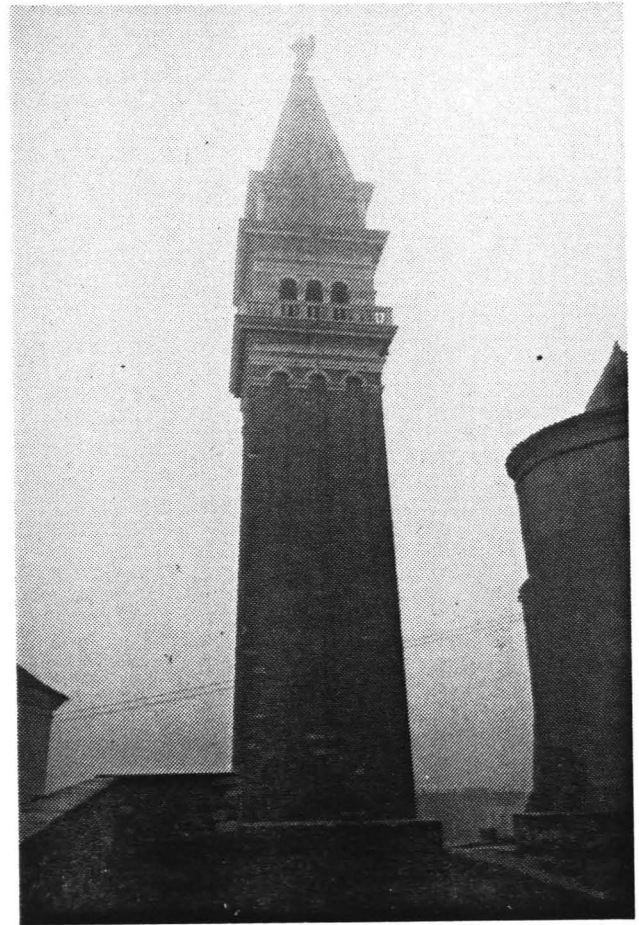


Abb. 63

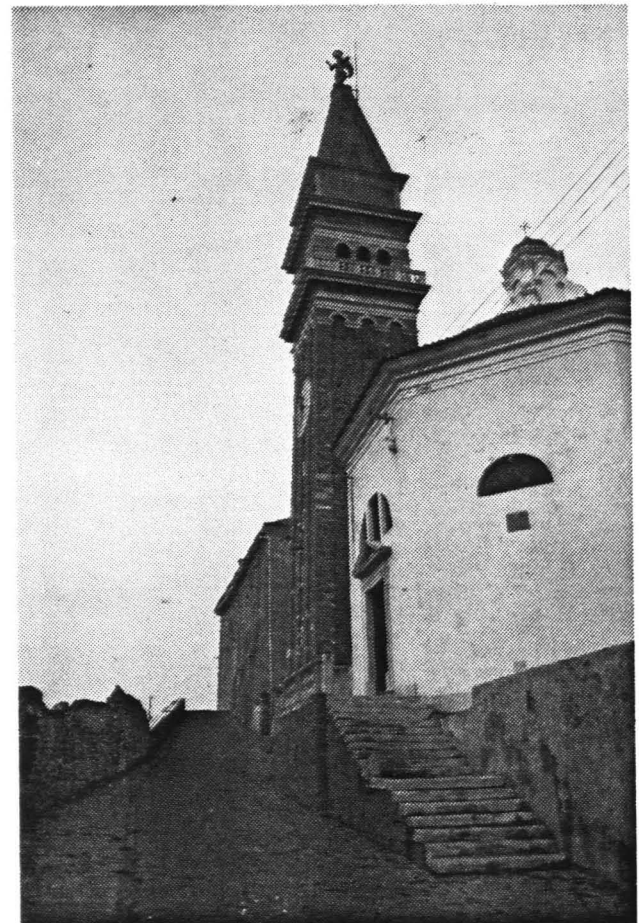


Abb. 64

Der räumliche Reiz der Anlage liegt eher in seiner ruhigen, zum Meer nach Osten hin geöffneten Lage und in der interessanten Anordnung der verschiedenen Plateaus und deren Erschließung durch Steintreppen. Man kann aber auch die den Kirchenplatz eingrenzende Mauer, welche im Osten steil zum Meer abfällt, als räumliche Begrenzung auffassen. Durch ihre geringe Höhe ergibt sich natürlich auch der Eindruck eines völlig offenen Platzes (Abb.65).

Interessante Aspekte birgt auch noch die Einbindung des offenen, von der Stadt räumlich und topographisch getrennten Kirchenkomplexes in das Stadtgefüge entlang der östlichen Seite der Punta und hinunter auf den Tartiniplatz (Abb.66).

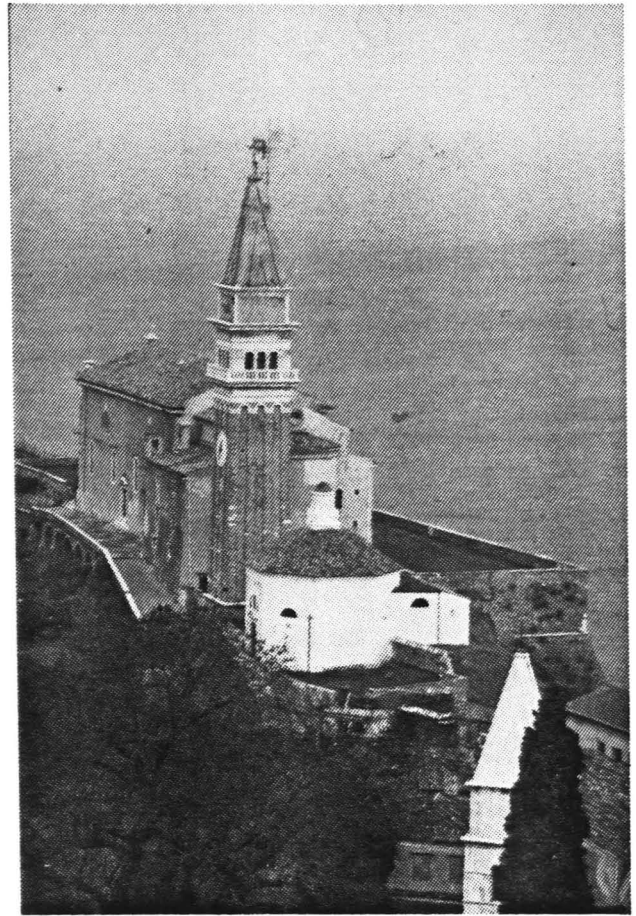


Abb. 65

Abb. 66



III. MESTNO OBZIDJE II - WOHN- UND HOTELANLAGE
PIRAN

1.	Grundlagen für den Entwurf.....	71
2.	Raumprogramm.....	74
3.	Entwurfsgedanken.....	76
4.	Entwurf.....	82
4.1.	Entwurfsskizzen.....	82
4.2.	Pläne.....	84
4.3.	Raumprogramm - konkret.....	91

1. Grundlagen für den Entwurf

Wie bereits im Abschnitt I.2.2. ausgeführt, hat sich die Altbaustruktur von Piran in den letzten Jahren erheblich verschlechtert. Aus mehreren Gründen - es sind kaum Finanzierungsmittel zur Renovierung da, die verkehrstechnische Erschließung der Stadt funktioniert im Sommer so gut wie nicht usw. - kommt es zu einer Verlagerung der Bevölkerung in das Hinterland, was zu einer Zersiedlung der Stadtstruktur Pirans führt. Gleich vorweg möchte ich betonen, daß der Entwurf nur unter der Annahme einer Revitalisierung der Altstadt tragbar ist, da es nicht zu einer Anlage auf Kosten der Altstadt kommen soll. Vielmehr geht der Entwurf von einer teilweisen Nutzungsumschichtung im Altstadtbereich aus. Da von staatlicher Seite kaum Subventionen für die Revitalisierung zu erwarten sind, ist es eher anzunehmen, daß sie aus mehreren Privatinitiativen zustande kommen könnte und die Altstadt somit auch mehr Büro- und Geschäftsräumlichkeiten verschiedenster Art aufnehmen würde. Das erste Ziel des Entwurfes sollte es somit sein, die teilweise Abwanderung aus der Stadt und den noch dazukommenden Bedarf an Wohnungen in einem einzigen, städtebaulich integrierten Komplex aufzufangen um somit eine fortschreitende Zersiedelung des Piraner Hinterlandes zu verhindern.

Ein weiteres Problem, dessen sich der Entwurf annimmt, ist der Sommertourismus. Wie schon beschrieben (Kapitel I.2.2.), konzentriert sich ein Drittel aller Übernachtungen auf einen Monat. Der Bedarf an Hotelbetten wird noch mit etwa 2.500 angegeben! Die bis jetzt ausgeführten Bauten sind isolierte Hotelanlagen, die auch ausschließlich auf den Sommertourismus ausgerichtet sind. Der Errichtung neuer Hotelbauten sollten aber eher Bestrebungen nach einer ganzjährigen Attraktivität Pirans vorangestellt werden. In einem anlässlich eines Workshops für Architekturstudenten in Piran 1980 von Prof. Ginelli erstellten Konzept wird von einem "Piran der vier Jahreszeiten" gesprochen:

"Es sollte angestrebt werden:

- 1) GLEICHMÄßIGE AUSNUTZUNG der Kapazität
- 2) breites ANGEBOT AN AKTIVITÄTEN und Attraktionen sommers und winters, in offenen und/oder geschlossenen Räumen
- 3) POLYVALENTE NUTZUNG der Gebäude, Einrichtungen, Räume
- 4) gutes Environment
- 5) IDENTITÄT mit Piran, seiner baulich-räumlichen und landschaftlichen Umwelt
- 6) WERBUNG für 'Piran der vier Jahreszeiten'."⁽¹¹⁾

Auch die Anlage soll Anreize für eine solche ganzjährige Attraktivität bieten.

Ein drittes aufzunehmendes Problem stellt die Verkehrssituation in Piran dar. Da allein schon die Unterbringung der durch die Anlage notwendig gewordenen Parkplätze einen großen Aufwand bedeutet, ergibt sich die Lösung, gleichzeitig ein Auffangbecken für den Verkehr der Stadt zu schaffen und somit eine Verkehrsberuhigung herbeizuführen.

Als Ort für die Anlage entschloß ich mich für den Hang im südlichen Teil Pirans (Abb.67), welcher die Aufnahme eines solchen Gebäudekomplexes zuläßt und eine gute Integration in die Stadt möglich macht. An dieser Stelle soll sich der städtebauliche Abschluß des Stadtgefüges herausbilden. Da der Entwurf die etwas versetzte Weiterführung der noch bestehenden, alten Stadtmauer bedeutet, entschied ich mich als Grundidee für den Entwurf, den Gedanken der Stadtmauer aufzunehmen und in das Gestaltungskonzept einzufügen. Als Titel der Arbeit wählte ich "Mestno obzidje II" (Stadtmauer II).

Abb. 67



2. Raumprogramm

Das zu erstellende Raumprogramm sollte nun auf die entsprechenden Funktionen, welche von der Anlage erwartet werden, eingehen. Diese Hauptfunktionsblöcke sind die Schaffung einer entsprechenden Anzahl von Hotelbetten, die Aufnahme der zukünftigen Wohnbedürfnisse mit eventueller Apartmentnutzung, Funktionsteile zur Hebung der ganzjährigen Attraktivität und die entsprechenden infrastrukturellen Nutzungen. Die Garagennutzung ist all diesen Teilen zugeordnet.

Ein wichtiger Aspekt des Raumprogrammes ist die Gleichwertigkeit der Nutzungsverteilung zwischen Tourismus und ortsansässiger Bevölkerung, da eine "Ghettobildung" unbedingt vermieden werden sollte. Demzufolge sollen die Funktionsteile zur Hebung der ganzjährigen Attraktivität nicht nur den Touristen, sondern auch den Bewohnern von Piran zur Verfügung stehen.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Faktoren und des zu bebauenden Geländes ergab sich folgendes Raumprogramm:

1. Hotelanlage mit ca. 200 Betten; 100 PKW-Stellplätze
2. Kur- und Sporthotel mit ca. 200 Betten; entsprechende Therapieräumlichkeiten; Einbindung in das Hallenbad; 100 PKW-Stellplätze
3. Ca. 100 Wohnungen; eventuell teilweise auch als Apartments nutzbar; 100 PKW-Stellplätze
4. Hallenbad mit Sauna, Fitnesszentrum und Squashanlage, zugänglich sowohl für Hotelgäste als auch für den öffentlichen Besuch; 5 PKW-Stellplätze
5. Freilichttheater für 500 Besucher; 100 PKW-Stellplätze
6. Galerie; 2 PKW-Stellplätze

7. Kindergarten für einen Einzugsbereich von ca. 2000 Einwohnern, 2 Gruppen zu 25 Kinder; 3 PKW-Stellplätze
8. Jugendzentrum für Piran; 2 PKW-Stellplätze
9. Entsprechende Anzahl an Kaffeehäusern und Restaurants; ca. 30 PKW-Stellplätze
10. Entsprechende Geschäftslokale, wie Supermarkt, Trafik, Drogerie, Friseur, Sportfachgeschäft, Boutiquen, Apotheke, Arztpraxis etc.; ca. 20 PKW-Stellplätze

Als Grundlage für die entsprechenden Versorgungseinrichtungen dienten die "Orientierungswerte für städtebauliche Planung" von Klaus Borchard ⁽¹²⁾, wobei allerdings ein durch den Tourismus bedingter Mehrbedarf berücksichtigt wurde.

Zu den ca. 500 erforderlichen PKW-Stellplätzen für die Anlage wurde ein zusätzlicher Bedarf von mindestens nochmals 500 Stellplätzen für Piran angenommen. Weiters sollten noch entsprechende Busparkplätze in den Tiefgaragen der Hotelanlagen berücksichtigt werden.

3. Entwurfsgedanken

Die Erschließung der Tiefgarage basiert auf dem Grundgedanken, die beiden Zufahrtsstraßen nach Piran mittels einer Verkehrsspanne entlang des Baugeländes zu verbinden (Abb.68). Diese müßte unterirdisch als Tunnel von der die Küste entlanglaufenden Straße auf das Niveau der Zufahrtsstraße im Osten Pirans geführt werden. Da der Höhenunterschied der beiden Straßen ungefähr 50 Meter beträgt, müßte die Küstenstraße schon vor der Einfahrt nach Piran im Steilhang abgefangen werden, um eine vertretbare Steigung von 5% zu erreichen. Um beim Zufahren zu den Garagenkomplexen ein Kreuzen der Straße zu vermeiden, wird eine doppelstöckige Führung der Straße gewählt.

Der Garagenkomplex wird in drei Bauabschnitte unterteilt, die sich in der Anlage fortsetzen. Die daraus entstehenden drei Garagenanlagen funktionieren selbständig, womit eine sofortige Nutzung des jeweiligen Abschnitts nach seiner Fertigstellung gewährleistet ist. In jedem Garagenabschnitt ist es möglich, die Garage aus beiden Zufahrtsrichtungen zu befahren bzw. zu verlassen. Nur die beiden den Hotelanlagen zugeordneten Busgaragengeschoße können nur von der Küstenseite her befahren bzw. in ihrer Richtung wieder verlassen werden, was durch die doppelstöckige Führung mit gleichzeitiger Steigung der Straße möglich ist. Der festgelegte Raster der Garage von 6,60 Metern ermöglicht sowohl Längs- als auch Schrägparken (Busse 45°, PKWs 60°).

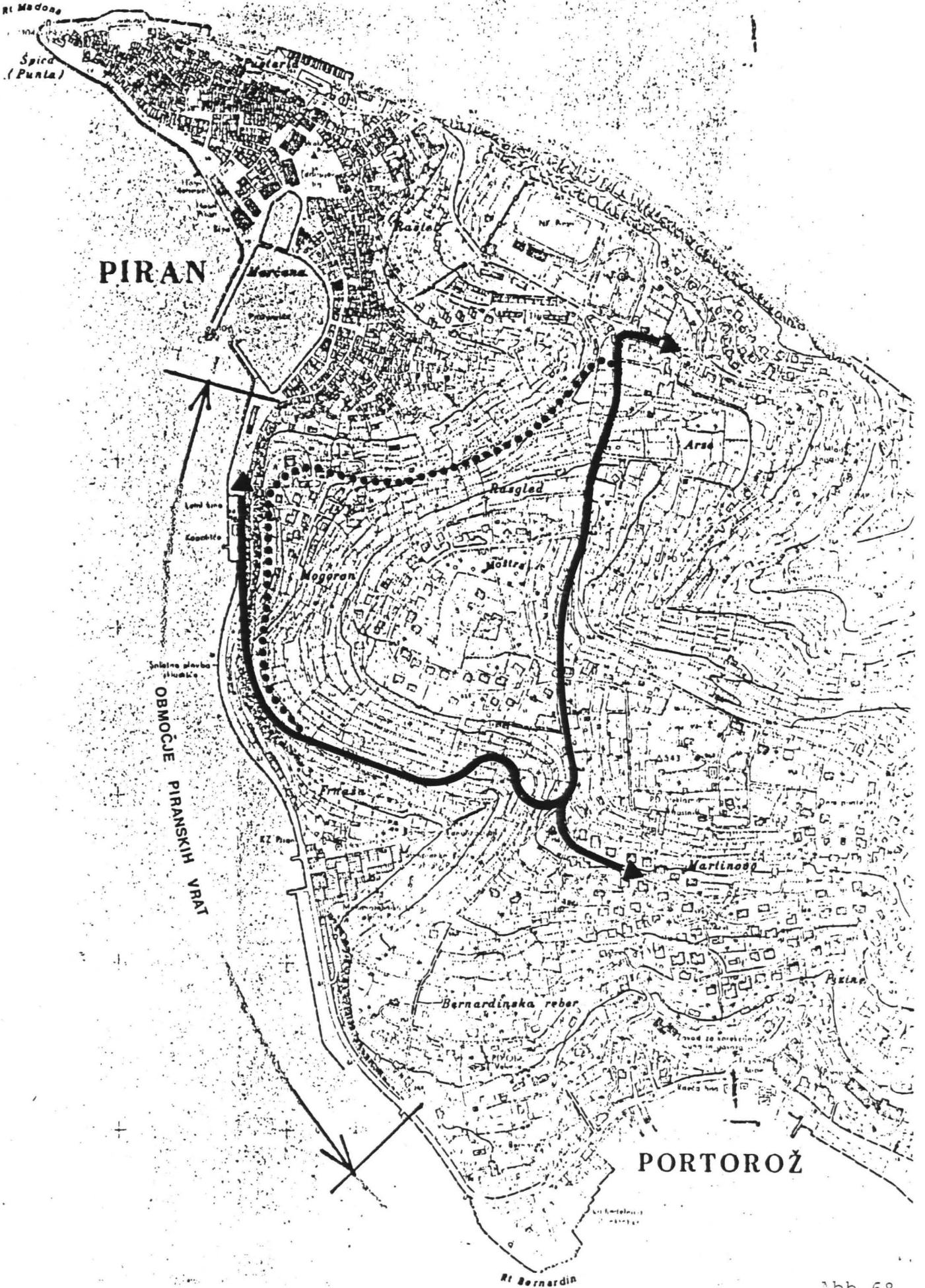


Abb. 68

In entsprechenden Entfernungen liegende Notstiegenhäuser gewährleisten adäquate Fluchtmöglichkeiten ins Freie.

Die in den Garagen angeordneten Lifttürme führen direkt in die Anlage und werden optisch als die Türme der "neuen Stadtmauer" aufgenommen.

Die die Stadtmauer definierenden Mauerscheiben der Anlage finden in den Stützenreihen der Garagenkomplexe ihre Fortsetzung.

Die nutzungsbedingte Anordnung der Anlagenteile verläuft von der dichteren, städtischeren Struktur des westlichen Bereiches, wo auch der direkte Anschluß an die alte Stadt mittels eines Baukomplexes gesucht wird, zur ruhigeren Zone im östlichen Teil. Diesem städtischen Gefüge folgend, finden sich die Hotelkomplexe im westlichen und die Wohnungen im östlichen Bereich.

Eine der "neuen Stadtmauer" folgende, jeweils um drei Meter versetzt angeordnete, öffentliche Fußgängerspange bildet ein integrierendes Element. Sie führt teilweise überdeckt unter den Gebäudekomplexen, teilweise im Freien und ermöglicht immer wieder den reizvollen Blick auf die Piraner Altstadt (Abb.69-70).



Abb. 69

Abb. 70



Ihr entlang befinden sich die Geschäfte, Lokale, die Zugänge zu den Hotelanlagen bzw. zu den Wohnungen und auch die Erschließung der Garagenkomplexe. Dieser die Anlage durchlaufende Erschließungsbereich bietet mit seinen Erweiterungen bzw. Verengungen die verschiedensten Motivationen, den entstehenden Raum zu erleben. Zusätzlich zu den Stiegen verbinden Rampen die versetzten Plateaus, welche eine behindertengerechte Erschließung des Gebäudekomplexes ermöglichen.

Die zweite Erschließungsebene verläuft, dem Gelände folgend, südlich hinter der "Stadtmauer". Diese folgt einer bereits bestehenden Straße, die jedoch absolut vom Verkehr befreit wird und lediglich der Zulieferung und der Zufahrt von Feuerwehr und Rettung dienen soll. Von dieser Ebene aus ergeben sich die Eingangsbereiche zu den verschiedenen Teilen, wie zu den Hotels, Wohnungen und zum Theater. Immer wieder wird von ihr aus die "Stadtmauer" durchbrochen, um den Durchblick auf die Altstadt zu ermöglichen.

Den heutigen Bedingungen angepaßt, soll die Stadtmauercharakteristik den räumlichen Abschluß des Stadtgefüges Piran bilden und nicht der alten Funktion des Schutzes nach außen folgen. Die sich aus der Mauer entwickelnden Bauteile orientieren sich sowohl zur Stadt als auch weg von der Stadt. So bieten die Hotels Zimmer nach beiden Orientierungsrichtungen an, solche mit Stadtblick und andere mit besseren Besonnungsverhältnissen, was gerade im Winter ein ausschlaggebendes Auswahlkriterium für ein Hotelzimmer sein könnte.

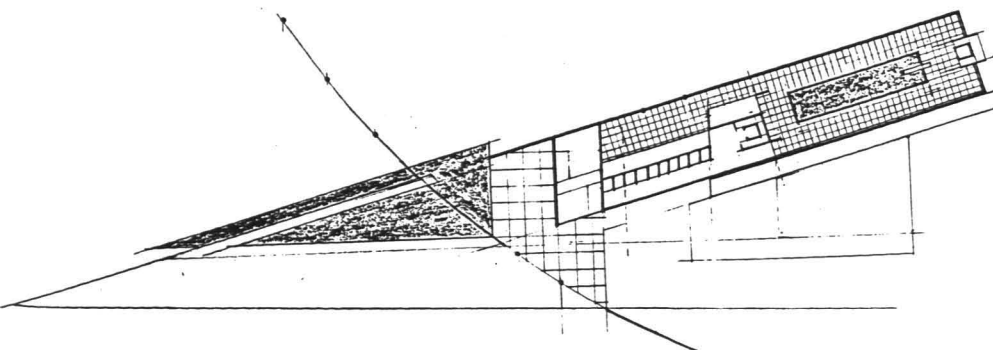
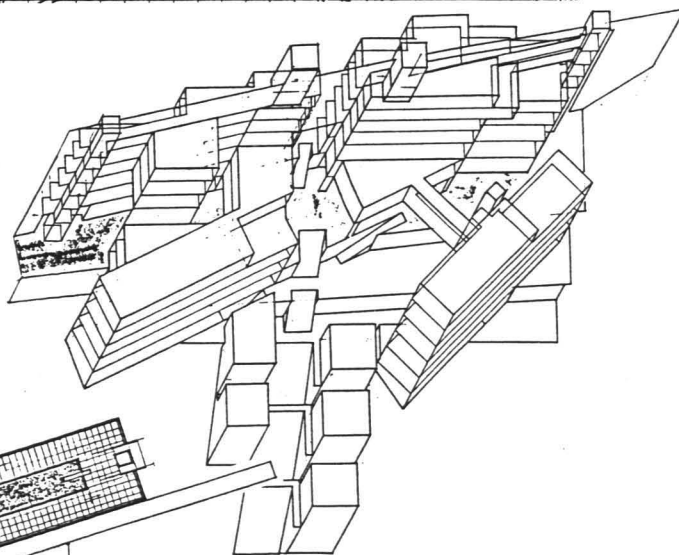
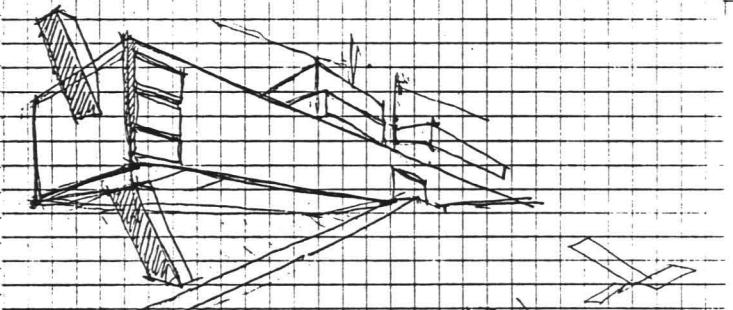
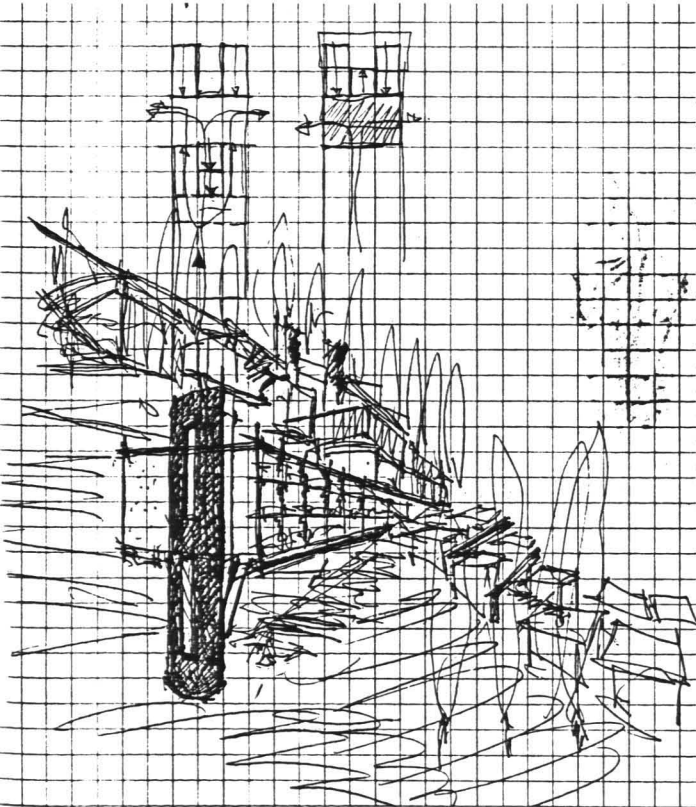
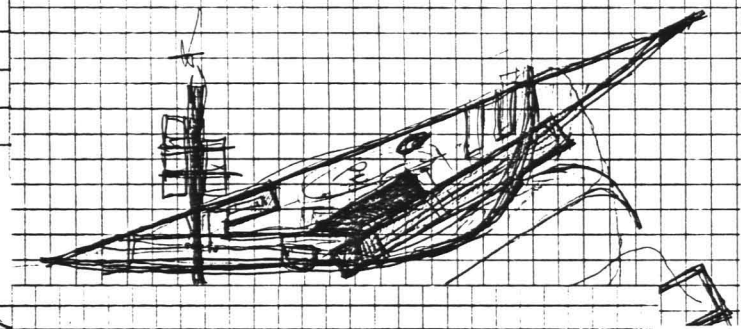
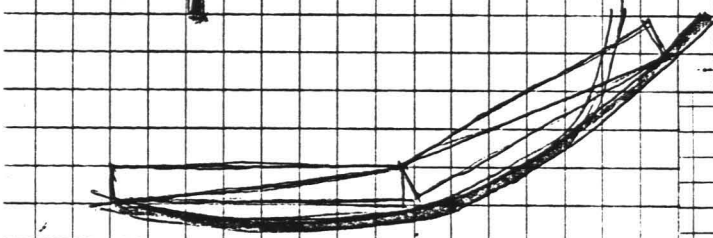
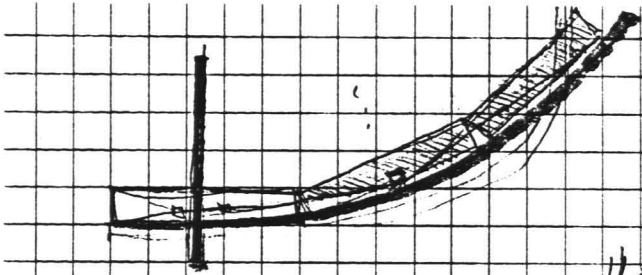
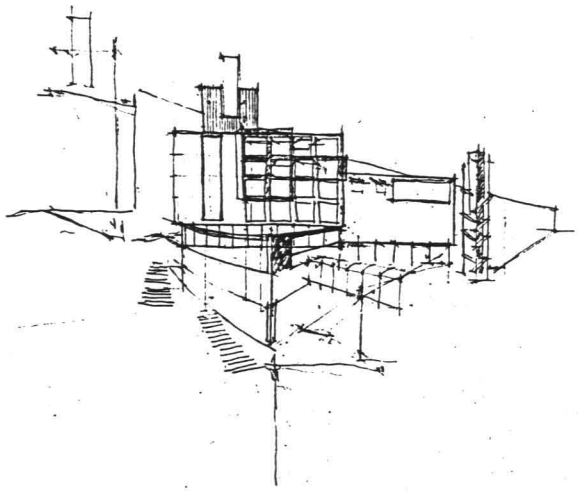
Außerdem soll sich der Komplex ja nicht vom Hinterland abwenden, sondern einen reizvollen Beginn von Piran darstellen.

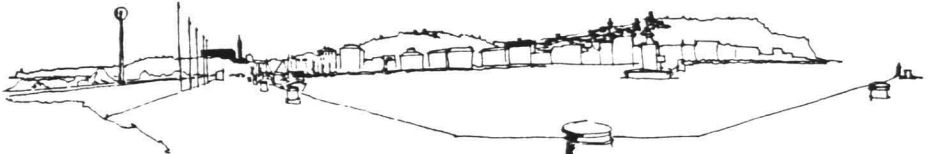
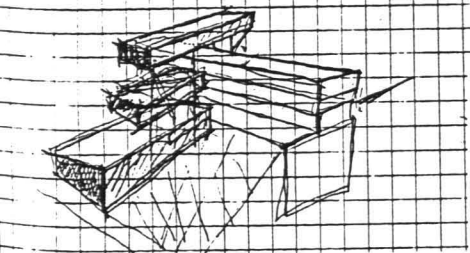
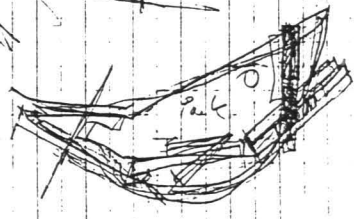
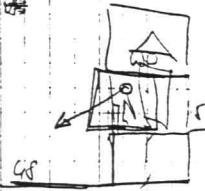
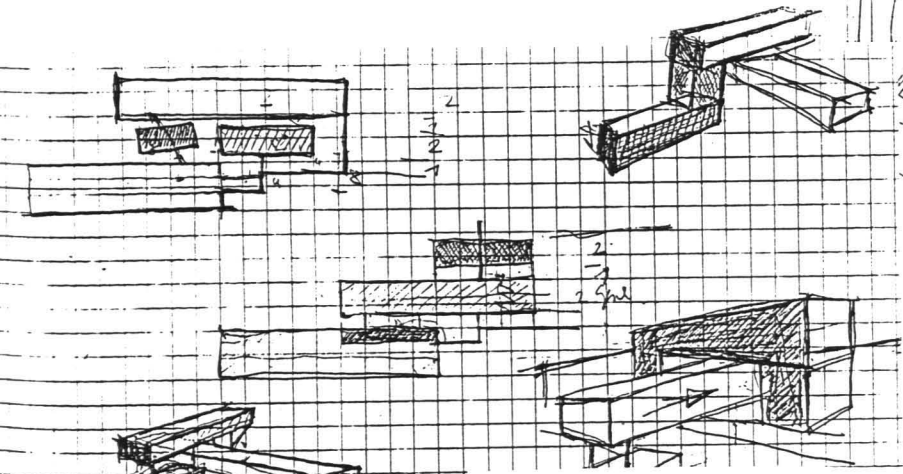
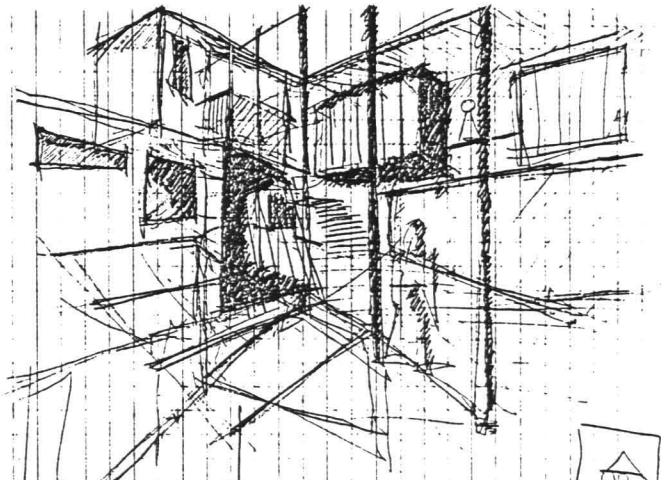
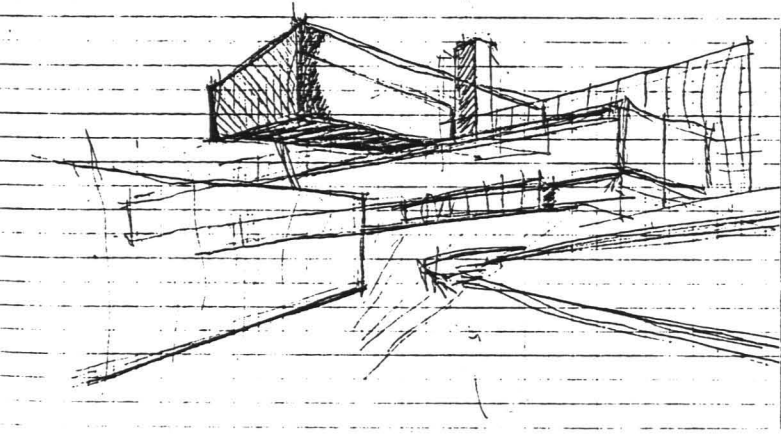
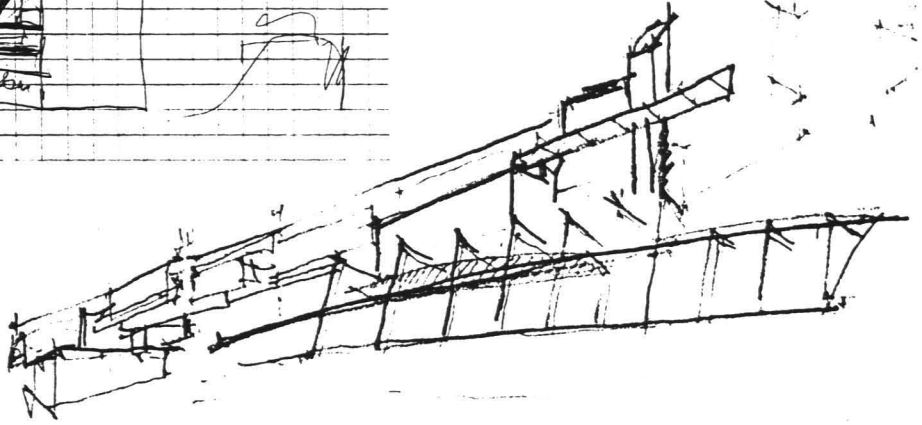
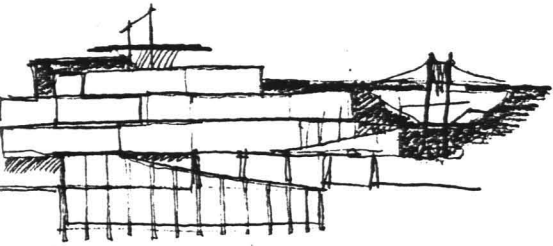
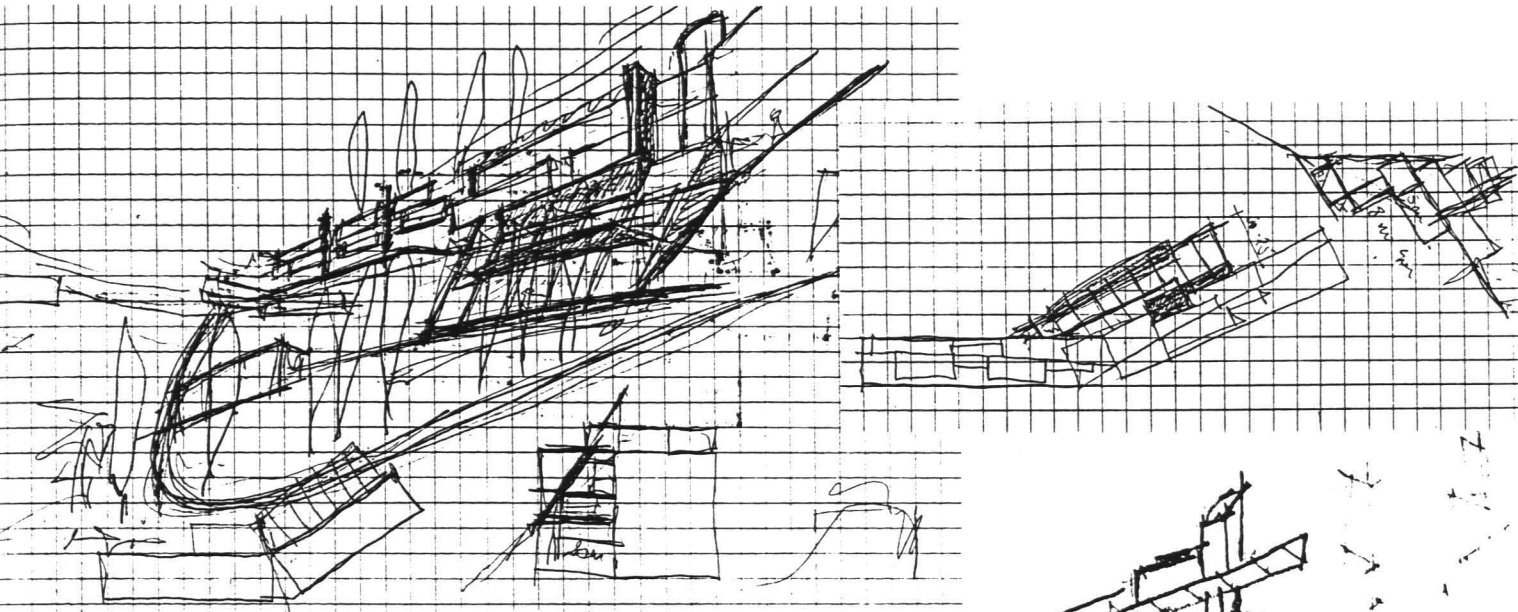
Um möglichst sparsam mit dem gegebenen Gelände umzugehen, wählte ich keine reine Terrassenverbauung, sondern erhob die Gebäudeteile, dem Thema der "Stadtmauer" folgend, aus dem Gelände. Dadurch verblieb eine große Grünfläche, die sowohl der Anlage als auch der Stadt den nötigen Spielraum verschafft und einen ansprechenden innerstädtischen Park bildet, in dem sich auch die schon bestehende Schule befindet.

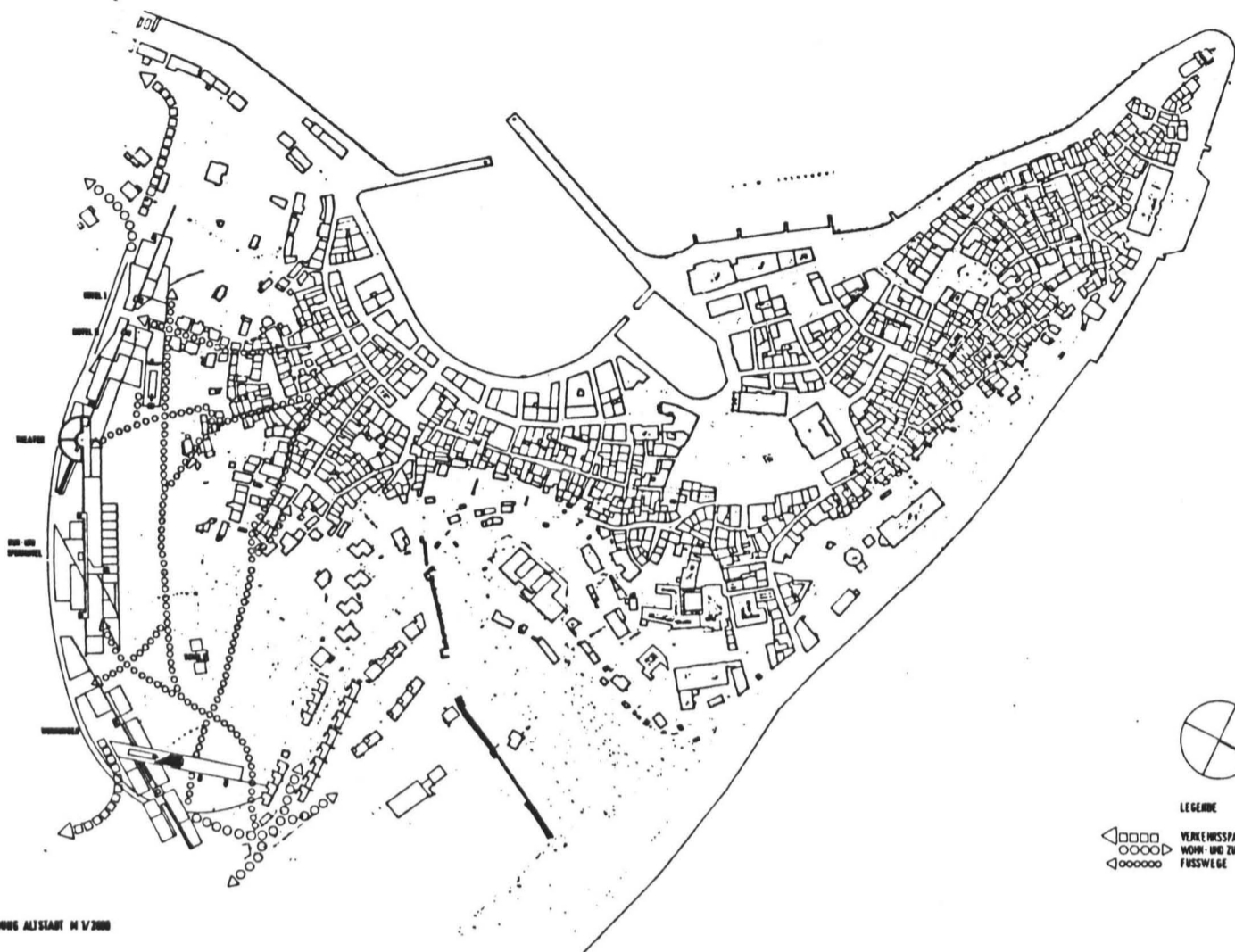
Der sich aus dem umfangreichen Raumprogramm ergebende Maßstab des Gesamtkomplexes wirkt in keiner Weise störend auf die feingliedrige Altstadt Pirans. Zum einen ist sie nur vom Hafenstein und vom Plateau der Pfarrkirche aus einsehbar, und zum anderen bildet der Stadtbau einen fließenden Übergang des alten Stadtraumes in die neue Anlage. Außerdem sorgt der bereits angesprochene Grüngürtel dafür, daß sowohl Altstadt als auch die "neue Stadtmauer" entsprechenden Spielraum haben und dadurch erst richtig zueinander in Bezug treten können. Man darf auch nicht vergessen, daß hier mit der bewußten Ballung der Gebäudeteile ein abschließender konzentrierter Stadtraum gebildet werden soll, welcher der drohenden Zersiedelung des Hinterlandes von Piran entgegenwirken soll (siehe Kapitel 1.).

4. Entwurf

4.1. Entwurfsskizzen



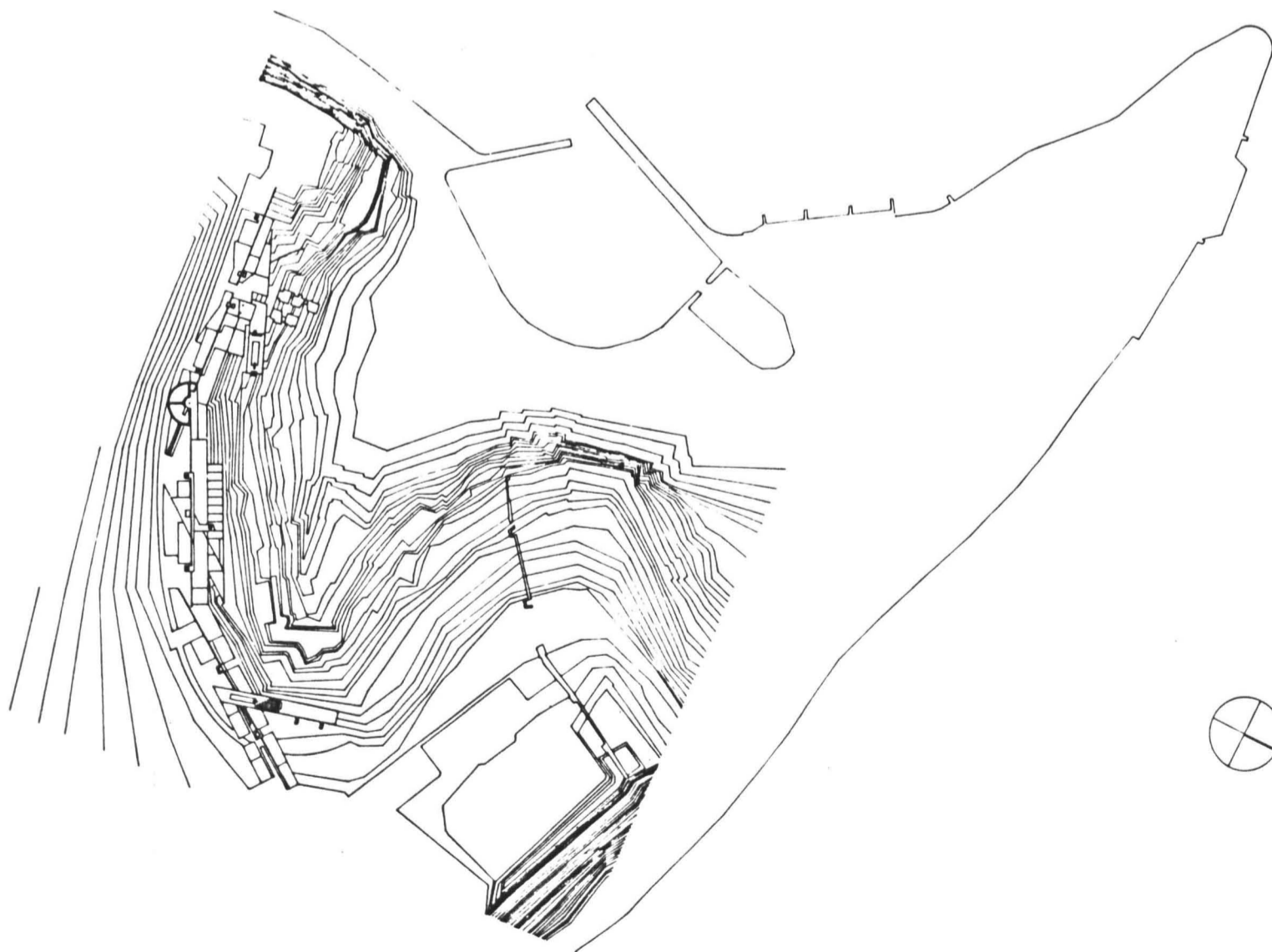


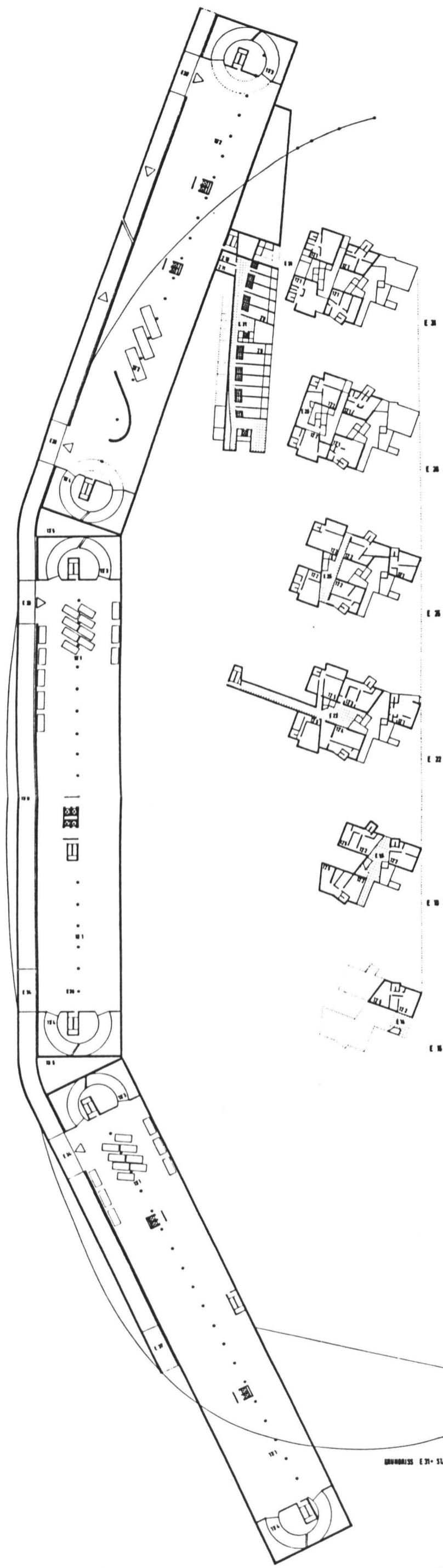


LAGEPLAN - ANHANGUNG ALTSTADT N 1/2000

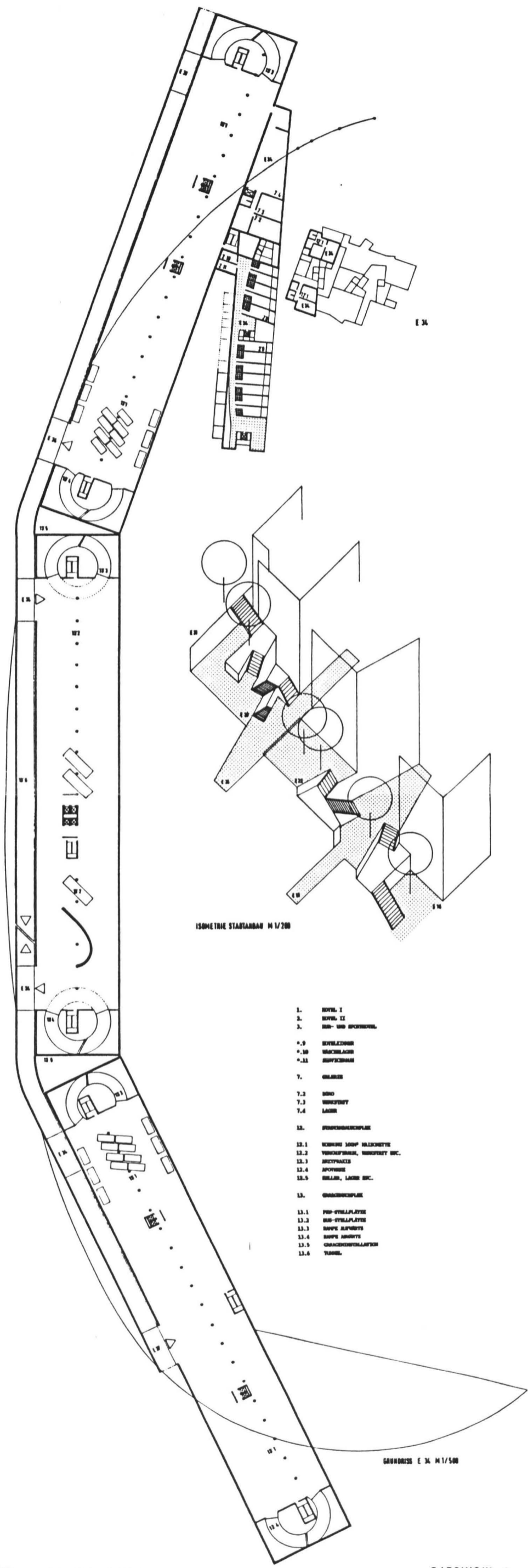


LAGEPLAN - TOPOGRAPHIE N 1/2000





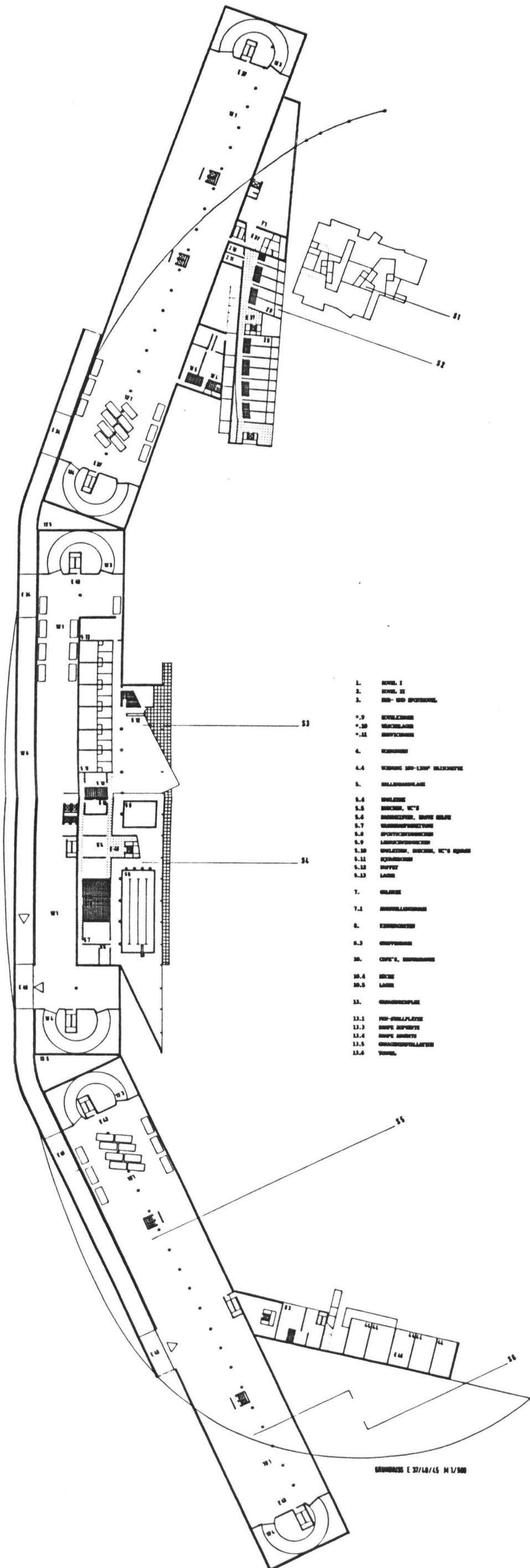
GRUNDRISS E 31 - STARTANBAU M 1/500



GRUNDRISS E 34 M 1/500

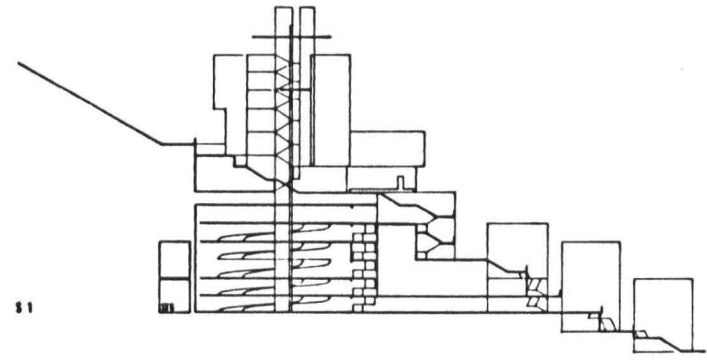
ISOMETRIE STARTANBAU M 1/200

- 1. SOFFIT I
- 2. SOFFIT II
- 3. INN- UND AUSSENRAUM
- *.9. ERDELDÄMMUNG
- *.10. WÄRMELAGE
- *.11. DÄMMSTREIFEN
- 7. GEMÄUER
- 7.2. INN
- 7.3. AUSSENRAUM
- 7.4. LAGE
- 12. FACHWERKSTÄLLE
- 12.1. KORBEN 100P BALCONETTE
- 12.2. VERKLEBUNG, VERKLEBUNG DIC.
- 12.3. BRICKFRAGEN
- 12.6. AUFSTÄNDIG
- 12.5. BELLETT, LAGE DIC.
- 13. GEMÄUERSTÄLLE
- 13.1. INN-STÄLLE
- 13.2. INN-STÄLLE
- 13.3. INN-STÄLLE
- 13.4. INN-STÄLLE
- 13.5. GEMÄUERSTÄLLE
- 13.6. TÜR

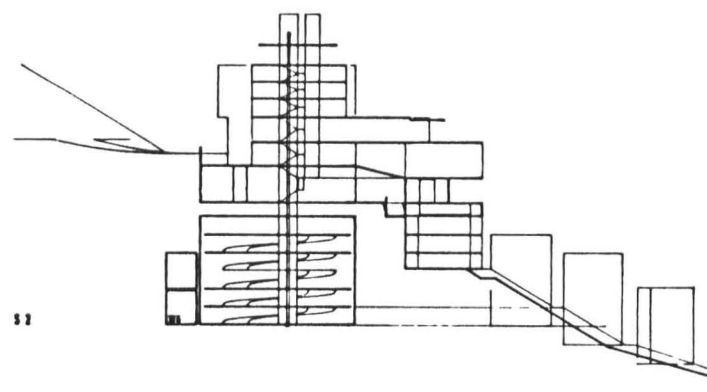


- 1. KÜCHE I
- 2. KÜCHE II
- 3. BAD- UND SPÜLRUM
- 4. WÄSCHEN
- 4.4 WÄSCHEN 200-1200 BALKONIE
- 5. HALLENPLATZ
- 5.4 WÄSCHE
- 5.5 BÜCKEN, WC'S
- 5.6 BÜCKEN, WC'S
- 5.7 WÄSCHENKÜCHEN
- 5.8 SPÜL- / WÄSCHENKÜCHEN
- 5.9 WÄSCHENKÜCHEN
- 5.10 WÄSCHEN, BÜCKEN, WC'S
- 5.11 WÄSCHEN
- 5.12 WÄSCHEN
- 5.13 WÄSCHEN
- 7. WÄSCHE
- 7.1 WÄSCHENKÜCHEN
- 8. KÜCHEN
- 8.3 KÜCHEN
- 10. CAFE, BÜCKEN
- 10.4 BÜCKEN
- 10.5 WÄSCHEN
- 11. WÄSCHENPLATZ
- 11.1 WÄSCHENPLATZ
- 11.2 WÄSCHENPLATZ
- 11.3 WÄSCHENPLATZ
- 11.4 WÄSCHENPLATZ
- 11.5 WÄSCHENPLATZ
- 11.6 TÜR

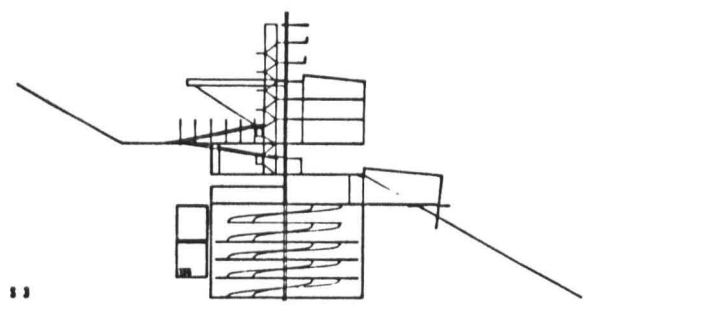
GRUNDRISS E 37/48/45 M 1/500



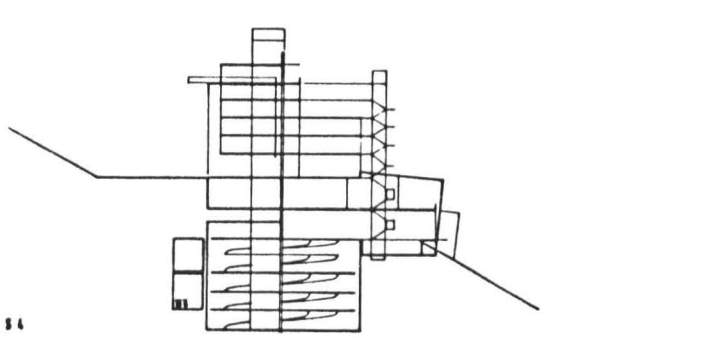
- 1.00
- 1.01
- 1.02 WÄSCHE
- 1.03 RESTAURANT
- 1.04 HOTEL I UND II
- 1.05 HOTEL I UND II
- 1.06 SPÜL- / WÄSCHENKÜCHEN
- 1.07 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.08
- 1.09
- 1.10 WÄSCHEN
- 1.11 WÄSCHEN
- 1.12 WÄSCHEN
- 1.13 WÄSCHEN
- 1.14
- 1.15



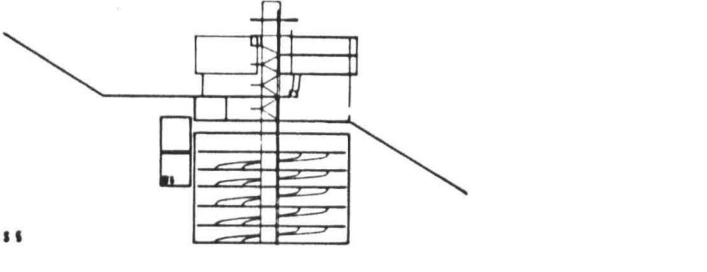
- 1.06 BACKSTUBE
- 1.07
- 1.08
- 1.09 WÄSCHE
- 1.10 RESTAURANT
- 1.11 HOTEL I UND II
- 1.12 HOTEL I UND II
- 1.13 SPÜL- / WÄSCHENKÜCHEN
- 1.14 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.15 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.16
- 1.17 WÄSCHEN
- 1.18 WÄSCHEN
- 1.19 WÄSCHEN
- 1.20
- 1.21



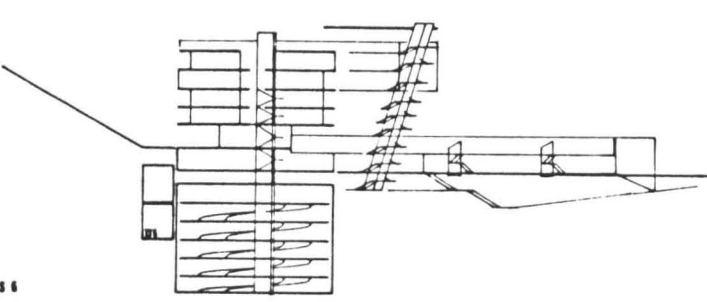
- 1.00
- 1.01
- 1.02
- 1.03
- 1.04 WÄSCHE
- 1.05 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.06 SPÜL- / WÄSCHENKÜCHEN
- 1.07
- 1.08
- 1.09
- 1.10
- 1.11
- 1.12
- 1.13
- 1.14
- 1.15



- 1.00 TÜR - BAD
- 1.01
- 1.02
- 1.03 WÄSCHE
- 1.04 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.05 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.06 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.07
- 1.08 SPÜL- / WÄSCHENKÜCHEN
- 1.09
- 1.10
- 1.11
- 1.12
- 1.13
- 1.14
- 1.15

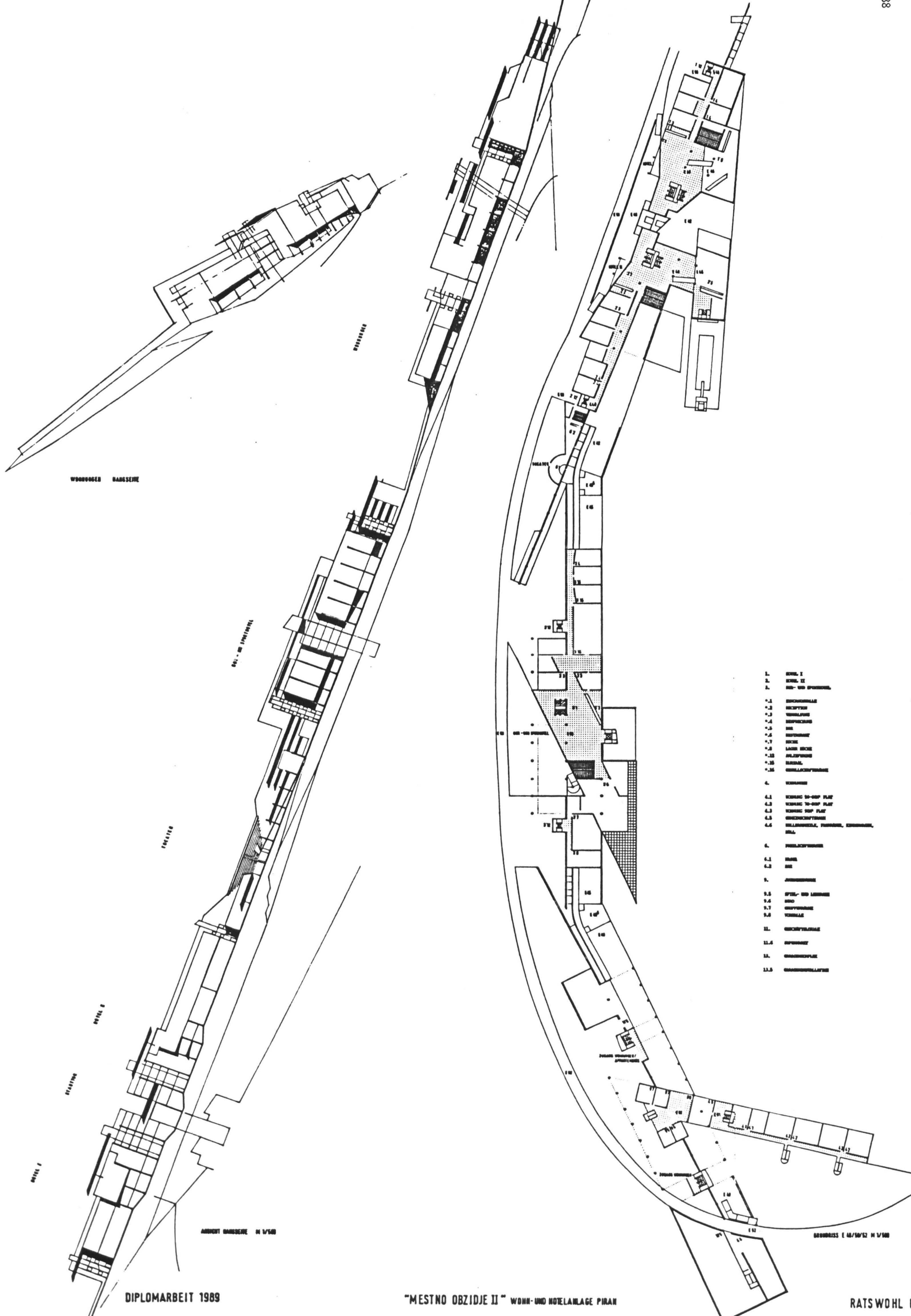


- 1.00
- 1.01
- 1.02
- 1.03 WÄSCHEN
- 1.04 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.05
- 1.06 SPÜL- / WÄSCHENKÜCHEN
- 1.07 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.08
- 1.09
- 1.10
- 1.11
- 1.12
- 1.13
- 1.14
- 1.15



- 1.00 TÜR - BÜCKEN
- 1.01
- 1.02
- 1.03 WÄSCHEN
- 1.04 WÄSCHEN
- 1.05 WÄSCHEN
- 1.06 SPÜL- / WÄSCHENKÜCHEN
- 1.07 WÄSCHENKÜCHEN
- 1.08
- 1.09
- 1.10
- 1.11
- 1.12
- 1.13
- 1.14
- 1.15

SCHEITTE M 1/500



WOBENGEZ. RAUSSEHE

800 - 100 LINDENWALD

BOGATER

BOGATE 8

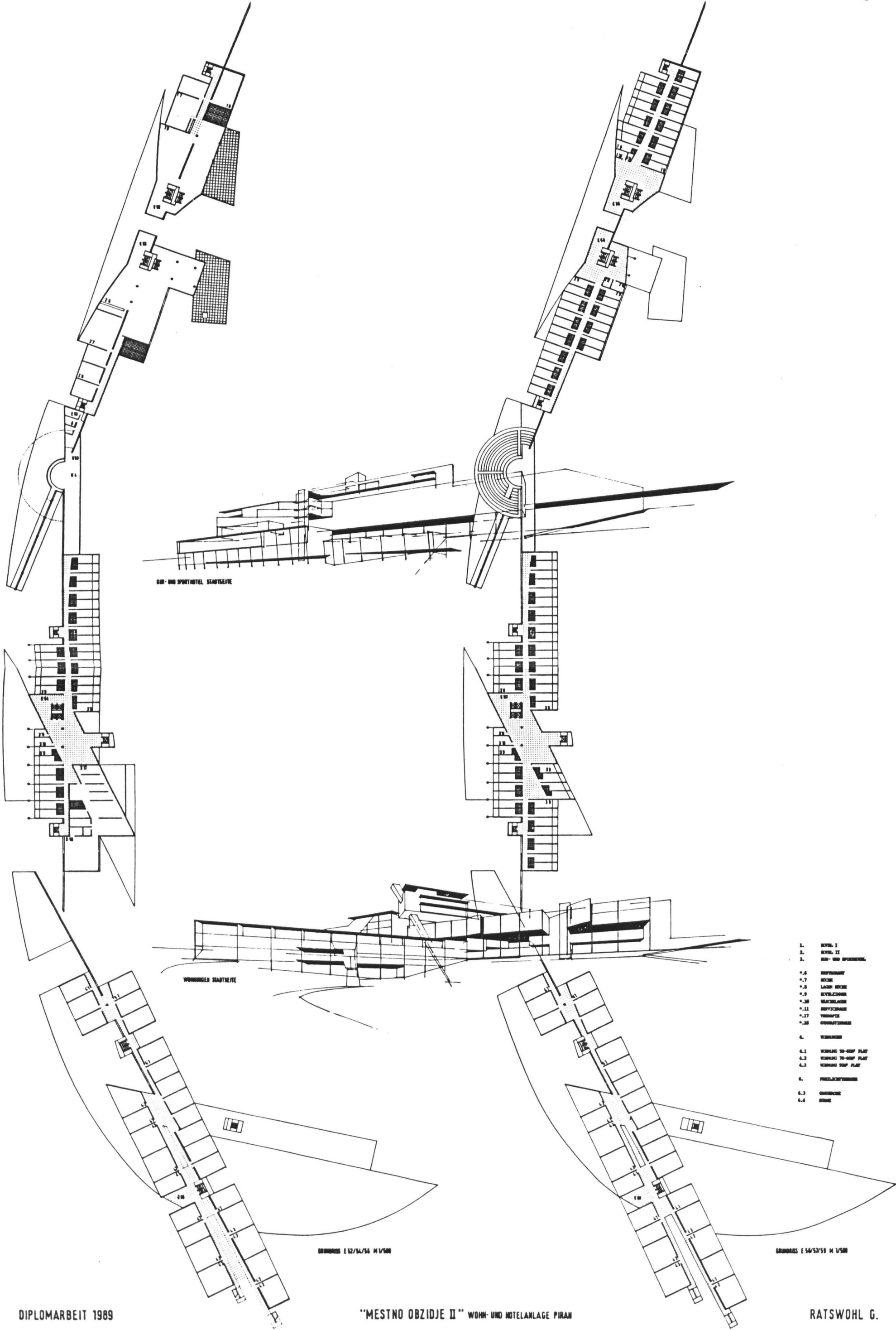
BOGATE 10

BOGATE 1

ANRUCHT RAUSSEHE 1/1/100

GRUNDRISS E 10/10/12 1/1/100

- 1.1 KÜCHE
- 1.2 KÜCHE
- 1.3 KÜCHE
- 1.4 KÜCHE
- 1.5 KÜCHE
- 1.6 KÜCHE
- 1.7 KÜCHE
- 1.8 KÜCHE
- 1.9 KÜCHE
- 1.10 KÜCHE
- 1.11 KÜCHE
- 1.12 KÜCHE
- 1.13 KÜCHE
- 1.14 KÜCHE
- 1.15 KÜCHE
- 1.16 KÜCHE
- 1.17 KÜCHE
- 1.18 KÜCHE
- 1.19 KÜCHE
- 1.20 KÜCHE
- 1.21 KÜCHE
- 1.22 KÜCHE
- 1.23 KÜCHE
- 1.24 KÜCHE
- 1.25 KÜCHE
- 1.26 KÜCHE
- 1.27 KÜCHE
- 1.28 KÜCHE
- 1.29 KÜCHE
- 1.30 KÜCHE
- 1.31 KÜCHE
- 1.32 KÜCHE
- 1.33 KÜCHE
- 1.34 KÜCHE
- 1.35 KÜCHE
- 1.36 KÜCHE
- 1.37 KÜCHE
- 1.38 KÜCHE
- 1.39 KÜCHE
- 1.40 KÜCHE
- 1.41 KÜCHE
- 1.42 KÜCHE
- 1.43 KÜCHE
- 1.44 KÜCHE
- 1.45 KÜCHE
- 1.46 KÜCHE
- 1.47 KÜCHE
- 1.48 KÜCHE
- 1.49 KÜCHE
- 1.50 KÜCHE
- 1.51 KÜCHE
- 1.52 KÜCHE
- 1.53 KÜCHE
- 1.54 KÜCHE
- 1.55 KÜCHE
- 1.56 KÜCHE
- 1.57 KÜCHE
- 1.58 KÜCHE
- 1.59 KÜCHE
- 1.60 KÜCHE
- 1.61 KÜCHE
- 1.62 KÜCHE
- 1.63 KÜCHE
- 1.64 KÜCHE
- 1.65 KÜCHE
- 1.66 KÜCHE
- 1.67 KÜCHE
- 1.68 KÜCHE
- 1.69 KÜCHE
- 1.70 KÜCHE
- 1.71 KÜCHE
- 1.72 KÜCHE
- 1.73 KÜCHE
- 1.74 KÜCHE
- 1.75 KÜCHE
- 1.76 KÜCHE
- 1.77 KÜCHE
- 1.78 KÜCHE
- 1.79 KÜCHE
- 1.80 KÜCHE
- 1.81 KÜCHE
- 1.82 KÜCHE
- 1.83 KÜCHE
- 1.84 KÜCHE
- 1.85 KÜCHE
- 1.86 KÜCHE
- 1.87 KÜCHE
- 1.88 KÜCHE
- 1.89 KÜCHE
- 1.90 KÜCHE
- 1.91 KÜCHE
- 1.92 KÜCHE
- 1.93 KÜCHE
- 1.94 KÜCHE
- 1.95 KÜCHE
- 1.96 KÜCHE
- 1.97 KÜCHE
- 1.98 KÜCHE
- 1.99 KÜCHE
- 1.100 KÜCHE



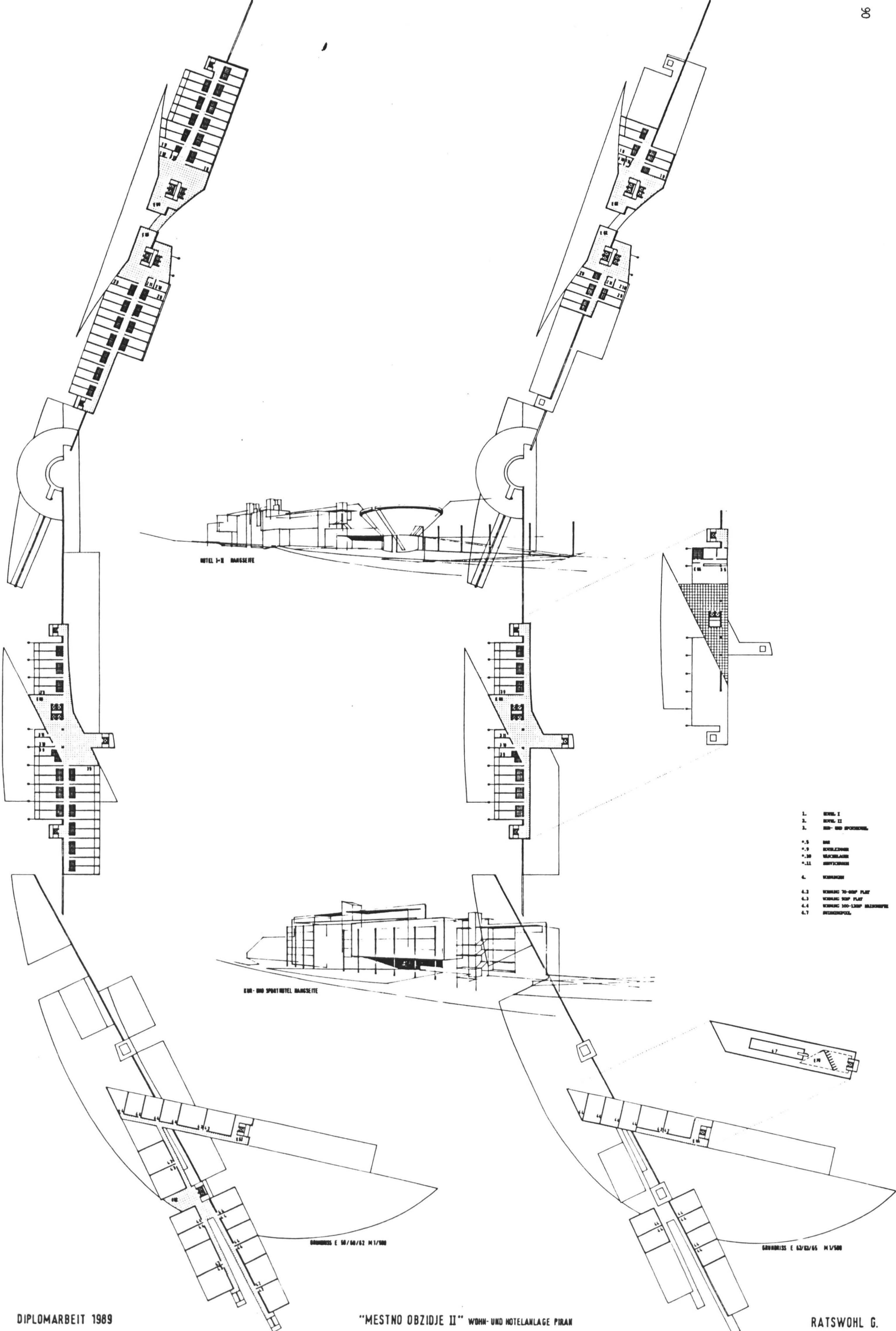
KUR- UND SPORTHOTEL STADTSEITE

WOHNUNGEN STADTSEITE

GRUNDRISS E 52/54/56 M 1/500

GRUNDRISS E 54/57/59 M 1/500

- 1. STUFE I
- 2. STUFE II
- 3. KUR- UND SPORTHOTEL
- 4. WOHNGEBIETE
- 4.1 WOHNGEBIETE 50-60QF PLATZ
- 4.2 WOHNGEBIETE 70-80QF PLATZ
- 4.3 WOHNGEBIETE 90-100QF PLATZ
- 5. FREIZEITGEBIETE
- 6.1 GARTEN
- 6.2 TERRASSE



- 1. STUFE I
- 2. STUFE II
- 3. HOF- UND SPORTRING
- +0,5 HOF
- +0,9 SCHLAFSTADT
- +1,30 SCHLAFSTADT
- +1,11 HOFKORNER
- 4. KURHOTEL
- 4.2 KURHOTEL 70-80P FLAT
- 4.3 KURHOTEL 80P FLAT
- 4.4 KURHOTEL 100-120P FLAT
- 4.7 HOFKORNER

4.3. Raumprogramm - konkret

Nr. Baukomplex	Nutzung	Nutzfläche
1. Hotel I	49 Hotelzimmer 1-Bett.....15Zi 2-Bett.....30Zi 3-Bett.....4Zi 87 Betten	4150m ²
2. Hotel II	88 Hotelzimmer 1-Bett.....20Zi 2-Bett.....60Zi 3-Bett.....8Zi 164 Betten	6440m ²
3. Kur- und Sporthotel	114 Hotelzimmer 1-Bett.....30Zi 2-Bett.....75Zi 3-Bett.....9Zi 207 Betten	7950m ²
4. Wohnungen	50-60m ² Flat..40Whg 70-80m ² Flat..16Whg 90m ² Flat..16Whg 100-120m ² Mai.15Whg 87 Wohnungen	6490m ²
5. Hallenbadanlage	mit 6 Squashboxen 1 Fitneßzentrum 1 Sauna, 1 Buffet	3050m ²
6. Freilicht- theater	für 500 Besucher mit Bar, Kassa, Lager etc.	700m ²
7. Galerie	mit 375m ² Aus- stellungsfläche und Lager etc.	740m ²
8. Kindergarten	2 Gruppen für 30 Kinder	260m ²
9. Jugendzentrum	mit Cafeteria etc.	560m ²
10. Cafes Restaurants	Eisdiele, Cafe, Restaurant Lager	720m ²
11. Geschäftslokale	8 Geschäfte Lager und Umkleiden etc.	2220m ²
12. Stadtbau- komplex	5 Wohnungen..120m ² Arztpraxis Apotheke 8 Verkaufsräume bzw.kl.Werkstätten	1600m ²
13. Garagenkomplex	14 Decks je 100PKW1400PKW 2 Decks je 10Busse	45500m ² 6500m ²

FUSSNOTENVERZEICHNIS

- 1) Müller, Werner | Vogel, Gunther: dtv-Atlas zur Baukunst. Bd.1. (München:) Deutscher Taschenbuchverlag (1974), S.23.
- 2) Krier, Rob: Stadtraum in Theorie und Praxis. (Hg. am Inst. Zeichnen und Modellieren Univers. Stuttgart) Bd.1. Stuttgart: Krämer (1975), S.2.
- 3) Lässig, Konrad et al: Straßen und Plätze. Beispiele zur Gestaltung städtebaulicher Räume. Mit einer Einführung von H.Schmidt. Berlin: VEB Verlag für Bauwesen (1968), S.30.
- 4) Ebda, S.31.
- 5) Krier, a.a.O., S.5.
- 6) Vgl. Lässig, a.a.O., S.30.
- 7) Ebda, S.15.
- 8) Vgl. Krier, a.a.O., S.8-47.
- 9) Lässig, a.a.O., S.10f.
- 10) Podrecca, B.: Piran-Sacile-Salzburg (Ausstellungskatalog) Hg. vom den Magistraten Piran, Sacile und Salzburg in Mitarbeit mit den Künstlergalerien Piran. Piran: o.V. 1987, o.S.
- 11) Istrien-Ideen. Entwurfs- und Ausstellungskonzept zum Thema Piran. Aufgestellt von A.Ginelli anlässlich des Workshops der Architekturstudenten in Piran 1980 [Masch.], S.12.
- 12) Borchard, Klaus: Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Flächenbedarf - Einzugsbereiche - Folgekosten. (Hg. v. Inst. f. Städtebau u. Wohnungswesen der Dt.Akademie f. Städtebau u. Landesplanung). München: o.V. 1974.

LITERATURVERZEICHNIS

BORCHARD, Klaus: Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Flächenbedarf - Einzugsbereiche - Folgekosten. (Hg. v. Inst. f. Städtebau u. Wohnungswesen der Dt.Akademie f. Städtebau u. Landesplanung). München: o.V. 1974.

ISTRIEN-IDEEN. Entwurfs- und Ausstellungskonzept zum Thema Piran. Aufgestellt von A.Ginelli anlässlich des Workshops der Architekturstudenten in Piran 1980 [Masch.].

KRIER, Rob: Stadtraum in Theorie und Praxis. (Hg. am Inst. Zeichnen und Modellieren Univers. Stuttgart) Bd.1. Stuttgart: Krämer (1975).

LÄSSIG, Konrad et al: Straßen und Plätze. Beispiele zur Gestaltung städtebaulicher Räume. Mit einer Einführung von H.Schmidt. Berlin: VEB Verlag für Bauwesen (1968).

MÜLLER, Werner | Vogel, Gunther: dtv-Atlas zur Baukunst. Bd.1. (München:) Deutscher Taschenbuchverlag (1974).

PODRECCA, B.: Piran-Sacile-Salzburg . (Ausstellungskatalog) Hg. vom den Magistraten Piran, Sacile und Salzburg in Mitarbeit mit den Künstlergalerien Piran. Piran: o.V. 1987.



FÄLLIG AM:

28. April 2003		
----------------	--	--

Auszug aus der ENTLEHNORDNUNG:
Leihfrist längstens 30 Tage. Eine Verlängerung ist vor Ablauf der Frist anzusprechen. Um pünktliche Einhaltung der Leihfristen wird ersucht! Volle Haftung des Entlehners für Verlust und Beschädigung von Büchern. Weitergabe entlehnter Werke an andere Personen ist nicht gestattet.

