

## GENERALRAPPORT

Ich kann meinen Generalrapport als Fortsetzung dessen beginnen, was ich zu Ihrer Begrüßung ausgeführt habe.

In den Kreisen der Denkmalpflege, aber ich glaube auch in jenen der Politiker und der engeren Fachleute, die mit der Sorge um die Gestaltung unseres zukünftigen Lebensraumes belastet sind, bedarf es keiner Rechtfertigung dafür, daß hier das im Grunde sehr technische Thema unseres Kolloquiums einmal aus der Sicht des Schutzes und der Erhaltung der historischen und kulturellen Substanz behandelt wird. Und es ist - gerade im Rahmen des weltweiten ICOMOS - besonders zu unterstreichen, daß es hier nicht um irgend einen Ort, irgend ein Land, sondern daß es um die kulturellen Güter der ganzen Welt geht und daß, was an einem Ort in positivem oder auch in negativem Sinn geschieht, seine Beispielfolgerung auf der ganzen Welt findet. Wir sind auf unserem Fachgebiet - um dies ganz deutlich auszudrücken - in Österreich glücklich, wenn wir uns auf Beispiele berufen können, die im Sinne des Schutzes und der Erhaltung der Kulturgüter, auch jenseits unserer oder der europäischen Grenzen oder jenseits des Kontinents gesetzt worden sind, ebenso wie auch unsere positiven oder negativen Taten außerhalb unserer Grenzen Anerkennung oder Tadel finden oder beispielgebend zu wirken vermögen.

Kultur - und in ihrem weiten Feld nehmen die Maßnahmen zur Bewahrung der historischen und künstlerischen Erbschaft einen ziemlich wichtigen Platz ein - ist heute weniger denn je an Grenzen gebunden und wir sind froh, im ICOMOS eine Organisation zu besitzen, die, neben anderen internationalen Institutionen, uns speziell auf dem Gebiet der Denkmalpflege diese Tatsache, die leider durchaus noch nicht Allgemeingut ist, stets im Bewußtsein hält.

Ich darf in diesem Zusammenhang auch dankbar auf die Bemühungen des Europarates hinweisen, die auf die Initiative des Herrn Bundesministers Dr. Weiß zurückgehen. Seit 1965 hat der Europarat 5 Konfrontationen in Barcelona, Wien, Bath, Den Haag und Avignon veranstaltet, die dem Schutz und der Erhaltung des "sites et ensembles" gewidmet waren und die das Generalthema in methodischer Gründlichkeit von allen Seiten durchleuchtet haben. Es wird kaum einen Mitgliedsstaat des Europarates geben, dessen Denkmaldienst den Ergebnissen dieser Konfrontationen nicht vielfältige Anregungen verdankt oder sogar schon Anregungen in die Tat umgesetzt hat.

Die Reihe dieser seiner Unternehmungen wird der Europarat im kommenden Monat November durch eine Zusammenkunft der Minister der Mitgliedsstaaten krönen, in deren Ressort Schutz und Erhaltung der historischen "sites et ensembles" fallen, oder die, wie es in der Ausschreibung heißt, "direkt dafür verantwortlich sind."

Der Zweck dieses Treffens, dessen Veranstaltung die belgische Regierung in Brüssel übernommen hat, wird es sein, den verantwortlichen Persönlichkeiten einen Überblick über die Bemühungen und Maßnahmen der europäischen Staaten auf diesem Fachgebiet zu vermitteln - dies wird eine von allen Mitgliedsstaaten beschickte Ausstellung ermöglichen - und vor allem, ihnen eindringlich vor Augen zu führen, daß das übrigens von allen Staaten anerkannte Ziel nur dann erreicht werden kann, wenn eine Koordination aller Kräfte zustandegebracht wird, die jetzt schon - leider oft genug jede für sich - mit der Planung der künftigen Lebensräume beschäftigt sind.

Die Welt ist, aus Gründen, die Sie alle kennen, komplizierter geworden und es ist, für den Einzelnen wie für die Gemeinschaft, schwerer geworden, sie zu bewältigen.

Die Prognosen, die aus der Sicht unserer Generation schon für die nächsten Jahrzehnte gestellt werden, sind beunruhigend. Sie stellen mehr oder weniger fest, daß, - diese Vereinfachung sei mir gestattet - mit den gewohnten, zum Teil Tradition gewordenen Lebensformen das Auslangen ohne Auftreten von Katastrophen nicht mehr gefunden werden kann. Schon heute liegt die größte, kaum oder gar nicht bewältigte Schwierigkeit auf allen nur erdenklichen Gebieten darin, den Ausgleich zwischen den Realitäten und den gewohnten Lebensformen, den Traditionen, zu finden, also eine Ordnung herzustellen, die unter Wahrung der größtmöglichen Freiheit für das Individuum die größtmögliche und zweckmäßigste Entfaltung aller für die Existenz der Gemeinschaft nötigen Erfordernisse sichert. Daß zu diesen Erfordernissen die Kultur gehört und diese ein relatives historisches Bewußtsein einschließt, dessen wichtigste Stützen die Monumente sind, sei nur der Vollständigkeit halber hervorgehoben.

Der legitime Weg, zu der so dringend notwendigen Ordnung zu gelangen, ist die Planung. Sie kann dazu helfen, den Strömen der Entwicklung Gerinne zu schaffen und zu verhindern, daß sie, wie das heute ja vielfach schon der Fall ist, alles überfluten und chaotische Zustände herbeiführen; - mit dem Begriff "Verkehrschaos" ist bereits jeder von uns zur Genüge vertraut. Dieses Verkehrschaos tritt fast in allen Großstädten, aber auch in vielen kleineren Städten täglich mehrmals ein, so daß ein Zustand geschaffen wird, der besonders den historischen Stadtkernen und den Altstadtquartieren schwer zusetzt, weil ihr Charakter und

ihre Struktur provisorische Maßnahmen, welche eine augenblickliche Erleichterung bewirken könnten, sehr erschweren, oft sogar unmöglich oder überhaupt unwirksam machen.

Das heißt, - und damit kommen wir zum eigentlichen Thema unseres Kolloquiums, daß die ziemlich allgemeine Vorstellung, bei der Neuordnung des Verkehrs handle es sich einfach um eine Verbesserung des Fahrverkehrs, besonders im Bereich der historischen Stadtkerne und Altstadtquartiere falsch ist und dringend der Revision bedarf. Eine Revision dieser Auffassung wird aber nur dann möglich sein und Früchte bringen, wenn ihr als Basis die Absicht - oder besser gesagt: der feste, in einer juristischen Bindung verankerte Wille zu Grunde liegt, den historischen Kern oder bedeutende historische Quartiere einer Stadt in ihrer ursprünglichen Form und Erscheinung zu erhalten.

In der Sicht des Konservators stellen sich heute diese Stadtgebiete auf der ganzen Welt als die größten der denkmalpflegerischen Gefahrenzonen dar. Das ist ganz natürlich, weil die Zentren, nun zur "City" geworden, ihre ursprüngliche Funktion nicht nur bewahrt, sondern in gesteigerter, wenn auch etwas veränderter Form zu erfüllen haben und hier der Zusammenstoß zwischen Vergangenheit und Zukunft besonders heftig sein muß.

Die zahlreichen Möglichkeiten und Gestalten, in denen die Gefahren für die historische Bausubstanz, die künstlerische Erscheinung und das Fluidum unserer historischen Städte und Stadtzentren auftreten, brauche ich in diesem Kreis nicht zu schildern. Daß jedoch der Verkehr eine der Hauptgefahren bildet, ist nicht zu bezweifeln und braucht nicht unterstrichen zu werden.

Infolge der Bemühungen, den Verkehr flüssiger zu gestalten, also den Fahrverkehr zu verbessern, werden

1) alte und gewachsene durch neue, auf moderne Fahrerfordernisse abgestimmte Straßenzüge unter Preisgabe von alter Bausubstanz ersetzt;

2) die Erschütterung des Bodens, verursacht durch den Fahrverkehr, verringert die Widerstandskraft alter Bauten, die unter anderen Voraussetzungen entstanden sind;

3) der ruhende Verkehr, tausende von Autos, welche die Straßen säumen und die Plätze füllen, behindern nicht nur den fließenden Verkehr und die Fußgänger, sondern zerstören die architektonische und städtebauliche Wirkung der Freiräume, sie können das Fluidum einer Stadt und das, was wir als "Stadterlebnis" bezeichnen, schwer beeinträchtigen oder sogar ganz aufheben, und schließlich sind es

4) Lärm und Abgase, welche sich in den engen Stadtbezirken mit den hohen Wänden der Häuser im allgemeinen noch viel ärger auswirken, als in den äußeren Zonen, Belästigungen, welche die menschliche Existenz Tag und Nacht negativ beeinflussen.

Diese, durch den Fahrverkehr heraufbeschworenen Gefahren können nicht durch provisorische Maßnahmen beseitigt werden, auch wenn diese sich einige Jahre hindurch bewährt haben sollten. Sie verlangen vielmehr eine gründliche und gewissenhafte Auseinandersetzung mit dem Fragenkomplex in seiner ganzen Spannweite und Tiefe.

Was ich hier vorgebracht habe, sind Binsenwahrheiten; die Fakten sind von hervorragenden Fachleuten oft genug festgestellt worden und sie gehören heute bereits selbstverständlich zum Allgemeingut der Fachkreise. Ich brauche kaum daran zu erinnern, daß es zahlreiche Hochschulinstitute mit ihren Professoren, Assistenten und Studenten gibt, zahlreiche Architektur- und Spezialbüros, zahlreiche Studiengruppen, die auf Grund öffentlicher oder privater, oder auch eigener Initiative, das Verkehrsthema mit Rücksicht auf die städtischen Zentren zum Gegenstand ihrer Studien gemacht haben. Es sei hier, als pars pro toto, lediglich die Studiengruppe hervorgehoben, welche sich mit den Straßen- und Verkehrsproblemen der EWG auseinandergesetzt hat (Groupe d'études des problèmes de la route et de la circulation du marché commun).

Die Fakten haben vielfach auch Taten ausgelöst, wo das Problem ausgetragen und zu einer Lösung geführt werden muß: nämlich in den Gemeinden.

Es dürfte heute kaum mehr eine Großstadt geben, die nicht notgedrungen dem Verkehrsproblem ihre besondere Aufmerksamkeit widmet und die nicht schon über ein Verkehrskonzept verfügt oder wenigstens mit seiner Bearbeitung oder Revidierung beschäftigt ist. Dem Beispiel der Großstädte sind viele mittlere und kleinere Städte gefolgt und, wir dürfen dies mit Genugtuung feststellen, darunter gerade solche Städte, deren historische Substanz von besonderer nationaler oder auch internationaler Bedeutung ist.

Daß es an gegenteiligen Erscheinungen nicht fehlt, das heißt, daß man oft genug bereit ist, dem Verkehr - der Begriff scheint manchmal magische Kräfte zu entwickeln - wertvolle historische Substanz zu opfern, sei der Vollständigkeit halber notiert.

Was sind nun die Maßnahmen, die das Verkehrsproblem in den Stadtzentren lösen, bzw. welche eine solche Entlastung erzielen können, daß die Gefahren, von denen ich gesprochen habe, verringert oder gar gebannt zu werden vermögen.

Vorauszuschicken ist hierbei, daß für die Beurteilung selbstverständlich die Größenordnung eine bedeutende Rolle spielt. Natürlich bestehen die erwähnten Gefahren auch in den kleinen Städten, aber sie treten extremer in Erscheinung, wo um einen mittelalterlichen Stadtkern eine Großstadt gewachsen ist und riesige Verkehrsströme, von Millionen Menschen in Bewegung gesetzt, aufgenommen und verdaut werden müssen. Das will sagen, daß die Maßnahmen, die sich aus der Größe und der Struktur der Städte ergeben, aus der individuellen Situation und auf Grund der Bedeutung, welche eine Stadt für ihre nähere und weitere Umgebung, für das Umland besitzt.

Im Allgemeinen scheint heute internationale Übereinstimmung darüber zu bestehen, daß, wenn das Ziel gegeben ist, den historischen Stadtkern in seiner ursprünglichen Gestalt möglichst zu erhalten, folgende Maßnahmen erforderlich sind:

- 1) Die Mittel des Massenverkehrs zu verbessern und auszubauen;
- 2) Umfahrungsstraßen und Straßen für den Schnellverkehr zu schaffen, um damit
- 3) den Durchgangsverkehr von den Zentren abzulenken;
- 4) den Zielverkehr, also den Auslieferung-, Besucher- und den Individualberufsverkehr so zu steuern, daß der Fußgänger im Altstadtbereich an die erste Stelle rückt;
- 5) den Quellverkehr, also neue Verkehrserreger im Altstadtbereich grundsätzlich zu vermeiden und schließlich;
- 6) durch die Schaffung von zusammenhängenden Fußgängerzonen, welche - nach der Formulierung von *Jensen* in seiner Studie über München - "ein gefahrloses Durchwandern der Altstadt erlauben, die zu den vorhandenen und in Zukunft geplanten Parkhäusern führen und die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel im Altstadtbereich verbinden".

Denn zuerst kommt, nach *Jensens* Darlegungen, "der Fußgänger, dann der Massenverkehr, der Anlieferungsverkehr und als letzter der Individualberufsverkehr". *Jensens* Leitvorstellung geht dahin, "den Fußgänger vor der Belästigung und den Gefahren des Kraftfahrzeuges zu bewahren" und ihm "ein ruhiges Verweilen vor den Sehenswürdigkeiten, in den Geschäftsstraßen zu ermöglichen und das Stadterlebnis zu vermitteln".

Als wichtiges Ziel eines Verkehrskonzeptes erscheint es *Jensen*, das "Stadterlebnis" zu verdichten, eine Auffassung, der wir in voller Überzeugung

zustimmen, wobei wir freilich als wichtige oder sogar als wichtigste Komponente des Stadterlebnisses die Stadt-Individualität verstanden wissen wollen, die als Ergebnis eines jahrhundertelangen Wachstums in den echten und ursprünglichen Dokumenten dieses komplizierten und keineswegs geradlinig verlaufenen Prozesses sichtbar und erlebbar wirdt : In den Krümmungen der Straßen und Gassen, in der Enge oder Weitläufigkeit der Plätze, in den Fragmenten ihrer Mauern und Tore, in ihren Kirchen, Bürgerhäusern und Palästen.

Wenn sich einmal diese Stadt-Individualitäten zugunsten von Stadt-Systemen und -Architekturen aufgelöst haben werden, die einander von Kontinent zu Kontinent entsprechen, so wird dieser Zustand ein großartiges Zeugnis für die erstrebte Einheit der Welt darstellen; die Welt wird aber um all das ärmer geworden sein, was heute noch ihre Vielgestaltigkeit, ihre Buntheit, ihre Anmut bedingt.

Wir befinden uns in den ersten Jahrzehnten dieses Prozesses und können uns daher, ganz abgesehen von den Prognosen, relativen Vorstellungen von seinem weiteren Verlauf hingeben. Gerade diese Vorstellungen bilden jedoch den Motor, der uns treibt, alles zu unternehmen, um wenigstens einen Teil des Reichtums, über den wir heute noch verfügen, an die nächsten Generationen weitergeben zu können.

Ich darf in diesem Zusammenhang noch einmal mit allem Nachdruck klären, daß ich kein Verkehrsfachmann bin und mir nicht anmaße, von diesem schwierig gewordenen Fachgebiet mehr zu wissen oder gar zu verstehen, als die meisten anderen Kunsthistoriker, die der Zufall oder die Vorliebe vor geraumer Zeit zu den "monuments historiques" geführt hat. Jedoch mit meinen Kollegen, den Landeskonservatoren und den Referenten des Bundesdenkmalamtes stehe ich in der praktischen Tätigkeit der Denkmalpflege und Altstadterhaltung und eben diese zwingt uns täglich die Beschäftigung mit den Verkehrsfragen auf ; ich sehe daher in unserem Kolloquium den Zweck, daß hervorragende Verkehrsfachleute durch ihre Referate

- 1) der Denkmalpflege die Wege zeigen und die Aufgaben zuweisen, die ihrer Aufgabe entsprechen und
- 2) jenen, welche Verkehrskonzepte entweder in Auftrag geben, oder welche Verkehrskonzepte verfassen, also den Gemeinden oder Oberbehörden, den Planungsstellen und den Verkehrsplanern die Grenzen zu zeigen, welche die historisch gewachsenen städtebaulichen Gebilde den Verkehrskonzepten setzen.

Zur Vorbereitung unseres Kolloquiums hat der Generalsekretär des ICOMOS, Ms. Lemaire, vor einiger Zeit eine Rundfrage an die einzelnen Nationalkomitees erlassen, deren Ergebnis uns insbesondere über folgende Punkte informieren sollte getroffen.

- getroffen
- 1) Angabe der Städte, in denen Vorkehrungen oder echte Maßnahmen bereits getroffen wurden
  - 2) Angabe der Maßnahmen
  - 3) Die Reaktion der Geschäftsleute
  - 4) Die Reaktion der Stadtbewohner.

Schließlich noch Angabe der mit der Planung beauftragten Fachleute, allfällige Studien und Veröffentlichungen, die über das Thema erschienen sind.

Leider fehlte ein m.E. sehr wichtiger Punkt : nämlich die Frage nach der grundsätzlichen Bereitschaft der Stadtverwaltungen, das historische Zentrum wegen seiner historischen, künstlerischen und kulturellen Werte und Bedeutung in seiner ursprünglichen Form weitgehend zu erhalten und diese Absicht bei der Abfassung der Verkehrskonzepte auch zu realisieren.

Ms. Buchanan hat in seinem Bericht 1965 ausdrücklich hervorgehoben, daß der Kampf gegen das private Kraftfahrzeug in erster Linie ein psychologischer ist. In denselben Bereich gehören aber auch alle Bemühungen, die Stadtverwaltungen von der Notwendigkeit, die historischen Zentren zu schonen und zu erhalten, zu überzeugen. Daß dieser psychologische Kampf keineswegs gewonnen ist, zeigt in einer der Beantwortungen die lakonische Feststellung, in der es heißt : "Treten zwischen dem Verkehrsaufkommen und den historischen, bzw. künstlerischen Werten der Altstädte Spannungen auf, wird gewöhnlich auf die Letztgenannte (also auf die Altstadt) keine Rücksicht genommen".

Dennoch ist die Situation heute im allgemeinen ungleich günstiger als noch vor 10 Jahren.

Wie immer bei solchen Aktionen war das Ergebnis der Umfrage äußerst ungleichmäßig, in den meisten Fällen ziemlich fragmentarisch. Am ausführlichsten - wir dürfen dies mit Dankbarkeit erwähnen, - waren die Antworten aus Frankreich ; das ist insofern verständlich, als im Zusammenhang mit den Maßnahmen, die zur Realisierung der Loi Malraux erforderlich sind, sehr genaue Verkehrskonzepte unter weitgehender Schonung der Altstadtsubstanz - so

wie dies im Sinne des Gesetzes liegt - verfaßt und z.T. auch schon in die Wirklichkeit umgesetzt worden sind.

Gelegentlich aber wurde der ganze Fragebogen mit dem einzigen lakonischen Satz beantwortet : "Über Verkehrsprobleme in den Altstädten liegen derzeit noch keine brauchbaren Unterlagen vor." Oder : "Experimente mit Fußgeher- und Kurzparkzonen. Grundsätzlich der alten Zonen : Der Verkehr hat sich den Straßen, nicht aber die Straße dem Verkehr anzugleichen".

Was nun die Maßnahmen betrifft, so ist auf Grund der Umfrage nicht immer eindeutig festzustellen, wie weit sie erst beabsichtigt sind, sich in Planung befinden oder, wie weit sie tatsächlich bereits zur Wirklichkeit geworden sind. Wir dürfen aber, ergänzt durch die eigene Kenntnis und auf Grund der sehr umfangreich gewordenen Literatur feststellen, daß - und zwar unter dem Druck der Not, die der Verkehr überall schafft - ein Teil der Maßnahmen bereits in praxi funktioniert. Zu diesen leichter durchführbaren Regelungen gehören :

Einbahnsysteme, auch Einbahnsysteme mit möglichst wenigen Verkehrszeichen. (Hier muß ich besonders unseres sehr verehrten Freundes, des Bürgermeisters von Cáceres gedenken, Don Alonso Diaz Bustamante, der in der Altstadt von Cáceres nicht nur die Zahl der Verkehrszeichen auf ein Mindestmaß herabgesetzt, sondern auch ihr Format wesentlich verkleinert hat).

Fahrverbote, Halteverbote, zeitlich begrenzte Verkehrsverbote (bei denen zwischen dem öffentlichen und privaten Verkehr unterschieden wird). Z.B. ein generelles Fahrverbot in den wichtigsten Geschäftsstraßen am Samstag-Nachmittag in Anerkennung des Faktums, daß gerade hier, also in den Geschäftsstraßen der Stadtmitte, die funktionelle Bedeutung des Fußgängerverkehrs viel höher zu bewerten ist, als die des Fahrverkehrs. Dazu kommen generelle oder zeitlich begrenzte Verbote für den Lastenverkehr.

Ferner: Ausschluß des Durchfahrts- und Transportverkehrs, Schaffung von Umfahrungsstraßen, Ringverkehr um die Altstadt, Beschränkung der Ladetätigkeit auf bestimmte Stunden. Also, Streben nach Funktionssteuerung der Wege.

Als wichtig wird vielfach die Abschaffung oder Einschränkung des Straßenbahnverkehrs - auch die Einschränkung des Busverkehrs - im historischen Zentrum betrachtet.

Dafür werden in Städten von entsprechender Größenordnung große Hoffnungen auf die Einführung von U-Bahnen als rasch funktionierendes Massenverkehrsmittel gesetzt.

Schließlich : Kurzparkzonen, Parkometer, Schaffung von Garagen und Parkflächen am Rande der Altstadtzonen, vielfach unter der Erde - in einzelnen Fällen half die Preisgabe eines Gebäudes oder einer Gebäudegruppe den benötigten Parkraum zu schaffen.

Endlich : Parkverbote und die Einrichtung von Fußgängerzonen.

Gerade diese, wie wir glauben, äußerst wichtige Maßnahme, scheint in größerem Umfang und flächenmäßigem Zusammenhang in Altstadtbezirken am wenigsten oft tatsächlich realisiert worden zu sein. Das ist wegen der besonderen Schwierigkeiten, die hier auftreten, durchaus verständlich. Demnach gibt es Bestrebungen, die historischen Zentren grundsätzlich als Fußgängerzonen auszubilden, oder etwa den Verkehr am Sonntag in bestimmten Bereichen - z.B. Central Park in New York - ausschließlich auf Fußgänger und Fahrräder zu beschränken.

Damit nun ist über den nächsten Punkt zu berichten, nämlich über die Reaktion der Geschäftsleute zu den einzelnen Beschränkungen, besonders zur Einführung der Fußgängerzonen.

Fast überall stellt sich heraus, daß dem anfänglichen - oft heftigen - Protest eine sehr positive Einstellung zu den neuen Verkehrssystemen gefolgt ist. In manchen Fällen konnten Umsatzsteigerungen der Geschäfte nachgewiesen werden oder etwa das Angebot der Geschäftsleute einer bestimmten Straße oder eines Bereiches notiert werden, sich bei der Errichtung von Garagen oder Parkflächen finanziell zu beteiligen. Als ein für die künstlerische Erscheinung der Altstadtzone besonders erfreuliches Ergebnis haben die Geschäftsleute in einigen Städten aus eigener Initiative die Restaurierung der Erdgeschoßzonen - die durch die Geschäftseinbauten meisten ruiniert worden sind - durchgeführt, so daß die Bauten wieder ihren architektonischen Wert zurückgewonnen haben. Gelegentlich verlangen die Geschäftsleute - dort, wo, wie in Frankreich, in der Nähe Vorbilder bestehen - von sich aus, daß das Zentrum den Fußgängern, den Autobussen und einem aufs Minimum reduzierten Verkehr vorbehalten wird.

Natürlich ist es nicht immer so; ein Berichterstatter vermerkt nachdrücklich: "Die Geschäftsleute sind nie zufrieden, sie mokieren sich über die Denkmäler".

Die Reaktion der Stadtbewohner ist meistens positiv; Beschwerden kommen aus dem Kreis der Autofahrer, die mehr Parkplätze fordern. Manchmal entwickeln sich die historischen Zonen zu neuen gesellschaftlichen Zentren - wie etwa in Warschau oder in einigen Städten der Tschechoslowakei oder Frankreichs.

Mit recht konnte jedenfalls der italienische Berichterstatter vermerken: "Um das gesellschaftliche Leben in historischen Stadtkernen neu zu beleben, genügt es nicht, nur den Verkehr zu regeln." Und wir glauben, daß damit eine sehr wichtige Erkenntnis ausgesprochen wurde.

Von essentieller Bedeutung scheint mir jedoch der Grundsatz zu sein, dem m.E. nicht oft genug Ausdruck gegeben werden kann, weil er ein Leitmotiv jeder Regelung - nicht allein im Bereich des Verkehrs - sein sollte: "Die angewandten positiven müssen den Vorrang vor den negativen Maßnahmen, also vor den Verboten haben." Nur dann können die Lösungen wirklich zufriedenstellen.

Unser Kolloquium soll dem hier sehr großzügig imrissenen Komplex von den wichtigsten Seiten beleuchten und ich bin gewiß, daß wir aus den Kenntnissen und Erfahrungen der hier versammelten Experten Belehrung und Anregungen in reichem Maß empfangen werden. Es soll jedoch im Sinne der Zielsetzung des ICOMOS, des International council of monuments and sites", auch die Landschaft nicht vergessen werden, in welche die Monumente, die Städte und die Dörfer eingebettet sind und die - nicht nur im alten Europa - als historische Landschaft den Hintergrund für alle urbane und ländliche Entwicklung, für die gesamte kulturelle Potenz bildet. Das Verkehrsproblem ist für die Landschaft nicht weniger prekär als für die Stadt geworden und wir haben allen Grund, gerade diese Seite des Gesamtproblems nicht zu vernachlässigen.

Unser Kolloquium wird daher auch ein Referat über "die großen Straßen in Ortsbild und Landschaft" enthalten.

Die Hauptreferate werden den folgenden Themen gelten:

- 1 Verkehrsplanung mit Rücksicht auf die Erhaltung der historischen Stadtzentren.
- 2) Grundsätze für die Erstellung einer Verkehrsplanung.
- 3) Die Gefährdung der historischen Bausubstanz durch den Verkehr.
- 4) Terminalanlagen.
- 5) Der ruhende Verkehr und das Garagenproblem in den historischen Stadtzentren.
- 6) Die sozialen Wandlungen der Altstadt und ihre Auswirkungen auf die Verkehrserschließung.

## 7) Der Verkehr in historischen Stadtzentren in seiner Abhängigkeit von der Region.

Außerdem werden wir einen Bericht über das Verkehrsproblem in der Bundesrepublik Deutschland entgegennehmen können.

In einem Land wie Österreich - ich darf mir zum Schluß diesen Appell gestatten - bedeutet die Vergangenheit mehr, als man gemeinlich wahrhaben will. Und zwar stellen die positiven Komponenten die weitaus bedeutendere Kraft dar, als die negativen; vielleicht ist diese Auffassung eine Sache der Generation, der ich angehöre. Jedenfalls erblicken wir ein Ziel des psychologischen Kampfes, in dem wir uns befinden, darin, daß in der Vergangenheit nicht lediglich eine Belastung gesehen, sondern daß sie als eine reich fließende Quelle erkannt wird, die imstande ist, noch lange Zeit das zu befruchten, was ungewiß vor uns liegt. Wir hoffen und wünschen, daß unser Kolloquium eine konstruktive Hilfe auf diesem Wege sein wird.

W. Frodl