

## Brünn - Zentrum

Der historische Kern Brünns blieb in seiner mittelalterlichen urbanistischen Gestalt verhältnismäßig lange erhalten. Bereits im 13. Jahrhundert umgab eine Befestigungsanlage die Fläche der inneren Stadt, die bis zur Hälfte des 19. Jahrhunderts nahezu unverändert blieb. Die Einteilung des Straßennetzes entsprach den Trassen der Handelswege, die durch fünf Haupttore in die Stadt führten. Den Kern Brünns bildete der sogenannte Untere Markt an der Stelle des heutigen Platzes náměstí Svobody, in dessen Umgebung vier Stadtviertel entstanden. Vor den Stadtmauern bildeten sich allmählich Vorstadtviertel entlang der Brünnner Wasserläufe, des Ponawka-Baches und der künstlich angelegten Mühlbäche der Flüsse Svatka (Schwarzawa) und Svitava (Zwittawa). Ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begannen sich die Brünnner Vorstädte im Zuge der Industrialisierung rasant auszudehnen. Im Jahre 1839 wurde eine Eisenbahnstrecke bis an die Stadtmauern gebaut, und so erwiesen sich diese als überflüssige Barriere, die eine weitere Entwicklung der Stadt verhinderte. Zu einem schrittweisen Abriss der städtischen Befestigungsanlage kam es im Laufe des 19. Jahrhunderts, und im Jahre 1850 wurden die Vorstädte sowie die anliegenden Gemeinden an Brünn angegliedert.

Nach einem Bebauungsplan zur Erweiterung der inneren Stadt wurde anstelle der ehemaligen Stadtmauern die sogenannte Ringstraße erbaut. Auf diese Weise entstanden attraktive Bauparzellen, die im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und am Beginn des 20. Jahrhunderts Raum für eine Vielzahl repräsentativer Gebäude boten. Einem radikalen Wandel unterlag auch der historische Stadtkern selbst, der nicht mehr den damaligen hygienischen und verkehrstechnischen Ansprüchen entsprach. Im Jahre 1896 kam es im Rahmen der sogenannten „Brünnner Assanierung“ zu einem Abriss älterer Gebäude (insgesamt 238 Häuser) und zu einer Anlegung neuer Straßen (die heutige Rašínova- und die Květinářská-Straße). Von den Veränderungen war auch das Verkehrssystem im Stadtzentrum betroffen, das im Jahre 1900 durch ein Netz elektrischer Straßenbahnlinien erweitert wurde. Bis zum Jahre 1916, in dem die Erneuerungsaktivitäten zu einem Abschluss kamen, gelang es Brünn dank der neuen Bebauung das Gesicht einer Großstadt anzunehmen. Unwiederbringlich war jedoch der Verlust wertvoller historischer Baudenkmäler und somit eines bedeutenden Teils der Vergangenheit der Stadt.

Mit der Entstehung der selbständigen Tschechoslowakei im Jahre 1918 musste Brünn plötzlich einer Vielzahl von Veränderungen die Stirn bieten. Im Jahre 1919 wurden 23 Gemeinden der Umgebung an die Stadt angegliedert, und zwei Jahre später wurde Brünn die Hauptstadt des Landes Mähren, später Mähren-Schlesiens. Das plötzliche Anwachsen der Einwohnerzahl und die Einrichtung neuer Institutionen bestimmte die wichtigsten architektonischen Aufträge der Zwischenkriegszeit, die die Sicherstellung einer ausreichenden Anzahl von Wohnungen und den Bau öffentlicher und administrativer Gebäude umfassten. Dank der Gesetze zur Unterstützung von Bautätigkeiten aus den Jahren 1921 und 1927, die den Bauherren eine direkte finanzielle Förderung oder Steuernachlass gewährten, gelang es problematische Fragen zu lösen; und so waren die 20er Jahre von einem bedeutenden baulichen Aufschwung bestimmt. Im Stadtzentrum selbst stand nur eine begrenzte Zahl geeigneter Bauparzellen zur Verfügung, deshalb konzentrierten sich hier die architektonischen Aktivitäten auf die Adaptierung historischer Objekte, während für Neubauten bisher unbebaute Grundstücke genutzt wurden, die durch die vorhergehende Stadterneuerung frei geworden waren. Als unvermeidlich erwies sich jedoch auch eine weitere Phase der Stadterneuerung direkt im Zentrum. Anstelle der ursprünglichen Bebauung entstanden in erster Linie Objekte von Finanzinstituten und multifunktionale Gebäude mit Geschäfts- und Wohnräumen. Durch mehrere in architektonischer Hinsicht außergewöhnliche Realisierungen erlebte auch die Tradition der städtischen Kaffeehäuser einen Aufschwung, die dank ihrer Beschaffenheit sowie ihrer gesellschaftlichen Rolle zu einem besonderen Phänomen der ersten Republik wurde.

Die baulichen Aktivitäten im historischen Kern verliefen anfangs ohne umfassendes urbanistisches Konzept. Man befasste sich immer nur mit einem Teilgebiet, wobei weder auf die erhöhte Verkehrsbelastung noch auf eine Beziehung zu den anliegenden Industrie- und

Wohnzonen geachtet wurde. Deshalb schrieb der Stadtrat im Jahre 1924 einen Ideenwettbewerb zur Regulierung der Brünner Innenstadt aus. Seine Ergebnisse brachten zwar keine komplexe Lösung, lieferten jedoch wichtige Impulse für die künftige Entwicklung des Stadtzentrums. Entworfen wurde ein Abschluss der Ringstraße durch das Anlegen einer neuen Straße in den Felsen unterhalb des Petrovs/Petersbergs (der südliche Teil der heutigen Husova-Straße) und die Verlegung des Personenbahnhofs (des heutigen Hauptbahnhofs) in Richtung Südosten, die eine Ausweitung des Zentrums nach Süden ermöglichen würde. Im daran anknüpfenden Ideenwettbewerb für den Bebauungsplan Brünns einschließlich seiner Umgebung, der von der Stadt im Jahre 1926 ausgeschrieben wurde, wurde dieses Konzept vom siegreichen Entwurf „Tangente“ bestätigt. Ausgearbeitet wurde dieser von Bohuslav Fuchs, Josef Peňáz und František Sklenář, die eine Verlegung des Personenbahnhofs und eine Verlängerung der Promenade (der heutigen Benešova-Straße) mit ausreichendem Raum für die weitere Entwicklung der Stadt in ihrer Umgebung vorsahen. Im Unterschied zur Regulierung der heutigen Husova-Straße, durch deren Verlängerung in den Jahren 1940–41 der kleine Stadtring abgeschlossen wurde, gelang es nicht, die Idee der Verlegung des Personenbahnhofs zu verwirklichen. Im Jahre 1933 fand zwar ein weiterer ergänzender Wettbewerb statt, und zwei Jahre später wurde ein detaillierter Entwurf zur Verlegung ausgearbeitet, seine Verwirklichung wurde jedoch durch die wirtschaftliche und politische Situation der Vorkriegsjahre verunmöglicht.

Die Eisenbahnstrecke sowie das Bahnhofsareal durchschnitten also weiterhin das Zentrum der Stadt und verhinderten so eine engere Verbindung mit den äußeren Stadtteilen. Das südlich und südöstlich vom historischen Kern gelegene Gebiet degradierte auf diese Weise allmählich, und zahlreiche Parzellen sind bis heute ungenutzt geblieben. Es handelte sich dabei überwiegend um Industriearale entlang des Ponawka-Baches, des Zwittera- und des Schwarzawa-Mühlbaches. Der spezifische Charakter der Arbeiterbauten an den Wasserläufen führte zur örtlichen Bezeichnung „Klein-Venedig“. Die Fabriken wurden hier vor allem von bedeutenden jüdischen Unternehmern gegründet, da sich die Umgebung des historischen Handelsweges, der nach Olomouc (Olmütz) führte (die heutige Křenová-Straße), bereits ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts schrittweise zu einer Heimstätte der Brünner jüdischen Gemeinde entwickelte. Zur Zeit der ersten Republik wurden hier eine Synagoge und mehrere Mietshäuser erbaut. An die industrielle Verbauung schloss in den Jahren 1929–30 der Bau des ausgedehnten Areals des Brünner Wärmekraftwerkes an. Die weiterhin vorhandene Eisenbahnbarriere verhinderte jedoch eine intensivere Urbanisierung dieses Gebietes.

Nach dem zweiten Weltkrieg kam es zu einer Zuschüttung der Mühlbäche, und durch die verkehrstechnische Lösung in Form einer Ringautobahn in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts entstand eine weitere Barriere, die eine natürliche Weiterentwicklung des Stadtzentrums verhinderte. Zurzeit wird ein neuer Raumordnungsplan vorbereitet, der auch eine urbanistische Lösung des sogenannten Südzentrums beinhaltet. Seine Konzeption sieht erneut die Variante einer Verlegung des Bahnhofs in Richtung Süden vor; allerdings erreicht der Entwurf zur Erweiterung des Stadtzentrums einstweilen nicht die Qualitäten der Zwischenkriegszeit und nutzt bei weitem nicht das Potential attraktiver Lokalitäten in der Nähe des historischen Kerns Brünns.

Was ist die Ringstraße?

Wie ist sie entstanden? Welche Gebäude befinden sich auf der Ringstraße – heute Husova Straße?

Warum nennen wir sie Ringstraße? Wo sehen Sie die Ähnlichkeit zwischen der Brünner Ringstraße und der Wiener Ringstraße?

Was ist die „Brünner Assanierung“?

Wie sah Rašínova Straße vor der Brünner Assanierung aus?

Im Jahre 1919 wurden 23 Gemeinden der Umgebung an die Stadt angegliedert – sgn. Eingemeindung. Welche Stadtteile wurden sie angegliedert?

Finden Sie: <http://www.bruenn.eu/de/inselindex.html>

Können Sie sagen, wo sich die alte Synagoge befand?

Wie sehen die Mühlbäche heute aus?