

ZUR F&B-KARTE

Bratislava

Wolfgang Sitte

1. Der Stadtplan

Die Firma Freytag&Berndt bringt nicht nur Autoatlanten bzw. -karten und Wanderkarten heraus, sondern auch zahlreiche Pläne von in- und ausländischen Städten. In diesem Heft stellen wir den neuen Stadtplan von Bratislava, Hauptstadt der rund 5,5 Mio. Einwohner zählenden Slowakischen Republik, vor. Auf dem 70 mal 108 cm großen Kartenblatt sind neben dem gesamten 368 km² großen Stadtgebiet im Maßstab 1 : 20 000 noch die Altstadt (staré mesto) in etwas mehr als doppeltem Maßstab (bei der nächsten Auflage sollte man eine Maßstabsleiste zum Innenstadtplan zeichnen) abgebildet. Auf der Rückseite des Blattes findet man einen Straßenindex sowie eine Kurzbeschreibung der Stadt in Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch und Slowakisch. Hier wäre Platz für weitere touristische Angaben.

2. Die mittelalterliche Siedlung

Bratislava liegt am Ostrand der Kleinen Karpaten, wo die Donau (Dunaj) nach dem Durchbruch zwischen diesen und den Hainburger Bergen (Porta Hungarica) in das Kleine Ungarische Tiefland eintritt. Zwei Umstände haben die Entstehung einer Siedlung an dieser Stelle begünstigt: einerseits die Möglichkeit, hier im Zuge einer wichtigen Nord-Süd-Handelsroute den Strom vor seiner Aufspaltung in mehrere Arme relativ leicht zu überqueren, und andererseits die strategisch günstige Position eines am Ende der Durchbruchsstrecke direkt neben der Donau, sich circa 75 Meter über sie erhebenden Granitberges. Von ihm konnte man nicht nur das Donautal, sondern auch die Ebene und das Váh (Waag) Tal gut überblicken und kontrollieren. Auf dem Berg ist wahrscheinlich schon zur Zeit des Großmährischen Reiches in der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts eine slawische Burg (Hrad) errichtet worden. In ihrem Schutz, am Fuß des Berges, entwickelte sich eine kleine Siedlung. Bereits 907 taucht in den „Salzburger Annalen“ die Bezeichnung *Brezalauspurc* auf. Darin steckt vermutlich ein slawischer Personenname. In Ableitung daraus wurde später der deutsche Name *Preßburch* gebildet und schließlich *Preßburg*. Die ursprüngliche slowakische Bezeichnung *Prešpurk* bzw. *Prešporok* ist davon abgeleitet. Der heutige vierseitige Schloßbau geht auf das 15. Jahrhundert zurück und wurde im Laufe der Zeit mehrmals (unter anderem auch auf Veranlassung Maria Theresias) um- und ausgebaut. Nach einem Brand im Jahre 1811 blieb das Gebäude lange als mahnende Ruine über der Stadt sichtbar. Die 1953 wiederaufgenommenen Restaurierungsarbeiten fanden erst vor einigen Jahren ihren Abschluß. Heute sind Teile der Sammlungen des Slowakischen Nationalmuseums in dem Schloß untergebracht. Von den Terrassen auf dem Vorplatz der Burg genießt man eine eindrucksvolle Aussicht auf die Stadt und das Donautal, die Kleinen Karpaten und das weite Flachland im Osten und Süden.

Unter König Stephan I (997-1038) gerieten Burg und Siedlung unter magyarische Herrschaft. Die Ungarn gaben letzterer den Namen *Pozsony*, was auf die lateinische Namensform *Posonium* zurückgeht. Bayerische Zuwanderer kamen im 11. Jahrhundert. 1217 erhält der Markort, der sich vom Fuß des Burgberges auf hochwassersicherer Terrasse nach Osten entwickelte, das Stadtrecht. Die Hauptachse der mittelalterlichen Stadt bildete in Fortsetzung des alten Handelsweges von Olmütz ein von Norden zur Donau verlaufender Straßenzug (heute die Michalská und Sedlárska Ulica sowie der Rybárska brána), der im Bereich der heutigen Laurinská Ulica auf den aus dem Waag (Váh) Tal kommenden Fernverkehrsweg traf. Dort, wo diese Straßenzüge die seit dem 13. Jahrhundert ummauerte Stadt verließen, standen früher vier Stadttore. Sie wurden mit Ausnahme des Michalská brána (des Michaelertores), zusammen mit der Stadtbefestigung, zwischen 1775 und 1778 geschleift. Die ehemalige Lage des mittelalterlichen Befestigungsringes zeigen noch heute bogenförmig verlaufende Gassen (Kapitulská, Ba-

štová, Zámocnička, Frantiskánska, Nedbalova Ulica) am Rande der Altstadt (Staré mesto). Vor diesem Ring entwickelten sich allmählich weitere Siedlungen, die zu Beginn der Neuzeit als Vorstädte ebenfalls von einer Wallanlage geschützt wurden. Auch ihr ungefährer Verlauf kann im Stadtgrundriß noch deutlich erkannt werden (Ul. Palýsády, Visoká und Mariánska ul.). Hlavné námestie und Frantiskánske námestie sind heute zwei relativ ruhige Plätze in der Staré mesto. Im Mittelalter hingen sie noch zusammen und bildeten den lebhaften zentralen Marktplatz der Stadt. Das Stará radnica (Alte Rathaus) mit seiner gotischen Toreinfahrt von 1452, den Renaissancearkaden von 1558 und dem verspielten Barockturm erinnern noch daran. Man schätzt, daß die Stadt am Ausgang des Mittelalters circa 5 000 Einwohner hatte. Handel und Weinbau waren die wichtigsten Erwerbsquellen ihrer Bewohner.

3. Die Stadt im Zeitalter des Barock

In diese Zeit fällt eine bedeutende Entwicklungsphase der Stadt, die bis heute in der historischen Staré mesto deutlich ihre Spuren hinterlassen hat. 1526 besetzten die Türken nach der Schlacht bei Mohács den größten Teil Ungarns einschließlich Buda. Dadurch erhielt das stark befestigte Preßburg (Pozsony) Hauptstadtfunktion. Von 1536 bis 1848 war es Tagungsort des ungarischen Landtages und Sitz des Primas von Ungarn, des Erzbischofs von Esztergom. Von 1563 bis 1830 wurden die Habsburger im Sankt Martinsdom (Dom sv. Martina), so auch Maria Theresia, zu Königen bzw. Königinnen von Ungarn gekrönt. Die im 14. und 15. Jahrhundert am westlichen Stadtrand erbaute gotische Hallenkirche birgt im Inneren bedeutende Plastiken von Raphael Donner und trägt an der Turmspitze noch immer die ungarische Krone.

Obwohl Preßburg keine eigentliche Residenzstadt war, bewirkten die Ansiedlung zentraler Behörden und die oftmalige Anwesenheit des königlichen Hofes (besonders in der Zeit Maria Theresias) eine entscheidende Umprägung des baulichen Bildes der Stadt. Neu in die Stadt gekommene soziale Schichten errichteten ihren sozialen Stand repräsentierende Bauten. Die schmalen gotischen Häuser der Handwerker und Kaufleute wurden zum Großteil von den mehrschichtigen barocken Stadtpalais (später auch Rokoko- sowie klassizistische Bauten) des Adels verdrängt, wie man gut in der Michalská, Ventúrska und Panská Ulica sehen kann. Die alten Befestigungsanlagen wurden abgerissen und der Stadtgraben zugeschüttet. Im Süden entstand an ihrer Stelle die von Adelspalästen, aber auch Bürgerhäusern umrahmte Promenade (Hviezdoslavovo námestie) mit ihrer Allee. Durch die Eingemeindung der Vorstädte wuchs das Stadtgebiet auf 86 km² an, die Bevölkerung, vor allem durch Zuzug, auf 31 700 (Josephinische Volkszählung von 1786). Die Adeligen, Offiziere und Kleriker waren meist Ungarn, die Kaufleute und Handwerker Deutsche, das Dienstpersonal überwiegend Slowaken. Die Amtssprache war, so wie die erste Preßburger Zeitung, die „Nova Posoniensia“, lateinisch. Im Norden, wo es außerhalb der Stadt Platz für die Anlage großer Gärten gab, entstanden die barocken Sommerpalais des Fürsten Grassalkovich (er war Direktor der ungarischen Hofkammer), des Erzbischofs von Esztergom (heute Regierungsgebäude) oder der Familie Pálffy (letzteres machte im 20. Jahrhundert dem Krankenhauskomplex nördlich des Schloßberges Platz).

4. Preßburg in der Gründerzeit

Die Verlegung der Regierungssämter nach Buda unter Joseph II und die Auswirkungen der Napoleonischen Kriege (1809: Besetzung der Stadt durch die Franzosen) wirkten sich negativ auf die weitere Stadtentwicklung aus. 1814 zählte man nur mehr 20 413 Einwohner. Erst mit dem Einsetzen der Gründerzeit begann wieder ein Aufschwung. Voraussetzung dafür war die Verbesserung der Verkehrssituation. 1830 kam es zur Gründung der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Preßburg (der Hafen beim Donauknie im Osten wurde angelegt), ab 1848 gibt es eine Eisenbahnverbindung nach Wien und Sopron, die seit 1846 nach Tyrnau (Trnava) zum Waagtal führende Pferdeisenbahn wird 1873 auf Dampfbetrieb umgestellt. Knapp vor dem Ersten Weltkrieg wird sogar eine elektrische Lokalbahn von Wien (Abfahrt beim ehemaligen Bürgertheater in der Vorderen Zollamtsstraße - heute Bank Austria-Kundenzentrum) bis in das Zentrum von Preßburg (die Endstation lag gleich neben dem heutigen Nam. Stúra am

Donauufer) fertiggestellt. Parallel zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgten zahlreiche Fabriksgründungen, an denen sich auch ausländisches Kapital beteiligte (u.a. Dynamit-Nobel, Stollwerck). Eine Industriezone mit Arbeiterwohnhäusern begann sich nach Nordosten und Osten hin auszubreiten. 1895 wurde die Erdölraffinerie Apollo, 1900 das erste Elektrizitätswerk von der Firma Siemens errichtet. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Preßburg bereits das Zentrum der slowakischen Industrie. Daher kam es hier auch im Jahre 1905 zur Gründung der Slowakischen Sozialdemokratischen Partei. Eine weitere städtische Wachstumszone folgte der (heutigen) Stefánikova Ulica in Richtung Hauptbahnhof (Hlavna stanica). Und als der traditionelle Weinanbau im Norden des Schloßberges Ende des 19. Jahrhunderts wegen einer Rebenkrankheit aufgegeben wurde, begann sich sein an den Ausläufern der Kleinen Karpaten liegendes Gebiet zu einem attraktiven Wohnviertel zu entwickeln, wo die zum Teil aus dem Städtinneren abwandernde Ober- und Mittelschicht ihre Villen und Einfamilienhäuser errichtete. In der historischen Altstadt selbst war die Überbauung in der Gründerzeit sehr gering und nur punktuell, beispielsweise am östlichen Ende der Promenade, wo 1884-86 nach Plänen der Wiener Architekten Fellner und Helmer ein Opernhaus, heute Slowakisches Nationaltheater (Slovenské národné divadlo), erbaut wurde.

Die Zahl der Einwohner stieg in Preßburg, das damals die zweitgrößte Stadt Ungarns war, zwischen 1850 und 1910 von 42 200 auf 78 200. Gleichzeitig änderten sich die Anteile der einzelnen Nationalitäten an der Stadtbevölkerung. Der Anteil der Deutschen sank von 74,6 % auf 41,9 %, derjenige der Slowaken von 18 % auf 14,9 %. Der Anteil der Ungarn aber vergrößerte sich in diesem Zeitraum von 7,4 % auf 40,5 %. Für dieses starke Ansteigen des ungarischen Bevölkerungsanteiles ist in erster Linie die 1848 beginnende und ab dem österreichisch-ungarischen Ausgleich im Jahre 1867 verstärkt fortgeführte Magyarisierungspolitik der ungarischen Regierung verantwortlich. Unter ihr litt vor allem die slowakische Bevölkerung. Es war Bedingung bei Aufnahme in staatliche Ämter und private ungarische Betriebe, sich offiziell zu magyarischen Nationalität zu bekennen.

5. Bratislava zwischen 1919 und 1948

Nach der Proklamation der Tschecho-Slowakischen Republik am 28. Oktober 1918 in Prag war die Zugehörigkeit der Stadt umstritten. Ungarn wollte sie behalten; andere dachten damals an einen exterritorialen Status. Am 31. Dezember 1918 besetzte die tschechische Legion schließlich die Stadt. Erst mit dem Friedensvertrag von Trianon im Jahre 1920 wird sie von den Siegermächten der tschecho-slowakischen Republik zugesprochen und gleichzeitig zum administrativen, kulturellen und wirtschaftlichen Zentrum des slowakischen Anteils des neuen Staates. Seit damals heißt sie Bratislava. Zur Erklärung ihres Namens gibt es zwei Deutungen (*Bratslavov hrad*/Burg der Bratslavs bzw. *brat*/Bruder und *sláva*/Ruhm).

Die Zerschneidung der traditionellen wirtschaftlichen und kulturellen Verbindungen nach Österreich und Ungarn sowie die Umorientierung auf Prag brachte anfänglich Schwierigkeiten. Infolge Gründung neuer Verwaltungseinrichtungen und neuer Fabriken kamen aber bald zahlreiche Slowaken und Tschechen in die Stadt. Letztere übernahmen die politischen Schlüssel-funktionen in ihr. Von der nun einsetzenden Vergeltungspolitik war vor allem die ungarische Bevölkerung, deren Anteil jetzt stark zurückging, betroffen, weniger die deutsche; 1940 wohnten noch rund 31 000 „deutsche Preßburger“ in der Stadt. Im Zusammenhang mit der Zerschlagung der ersten tschecho-slowakischen Republik durch Hitler wurde die Slowakei 1939 ein unter dem „Schutz des Großdeutschen Reiches stehender selbständiger Staat“, der sich während des Zweiten Weltkrieges auch der nationalsozialistischen Judenvernichtung anschloß. Das heute an der Židovská ulica (im ehemaligen Judenviertel von Preßburg) eingerichtete Jüdische Museum erinnert sehr eindrucksvoll an die reiche jüdische Kultur, die es in der Vergangenheit in Bratislava gegeben hat (anfangs 1940 lebten noch etwa 20 000 jüdische Bürger in der Stadt), und an das Holocaust-Schicksal, das so viele ihrer Träger erleiden mußten.

Die Bevölkerungs- und Nationalitätenentwicklung in Preßburg/Bratislava von 1910-1940

Jahr	Einwohner	% Slowaken	% Deutsche	% Ungarn
1910	78 200	14,9	41,9	40,5
1921	93 000	39,8	27,6	22,3
1930	124 000	49,0	29,0	16,9
1940	139 000	54,3	22,1	11,4

Slowaken bis 1930 mit Tschechen -

Aus: M. SEIDL 1993

Im Gegensatz zum gründerzeitlichen Stadtbau ist derjenige der Zwischenkriegszeit volumensmäßig umfangreicher. Die Verdichtung der bereits erschlossenen Stadtgebiete wird verstärkt. Im erweiterten Randbereich der historischen Altstadt entstehen Bauten für die zentralen Verwaltungs-, Kultur- und Wissenschaftseinrichtungen, wie etwa die sehenswerte Slowakische Nationalgalerie (Slovenské národná galéria), oder am östlichen Ende der Vajanského nábrežie das alte Hauptgebäude der nach dem Ersten Weltkrieg gegründeten Komenský-Universität. (Heute ist es längst zu klein geworden, und die Institute wurden auf viele Teile der Stadt verteilt. Die Geographen etwa sind in dem zwischen 1960 und 1980 im Stadtteil Karlova Ves errichteten großen Baukomplex der Naturwissenschaftlichen Fakultät untergebracht.) Die ersten Anzeichen einer leichten Citybildung zeigen sich jetzt im Stadtzentrum, moderne Großhotels wie etwa das renommierte Carlton Savoy (400 Betten) am Hviezdoslavovo námestie, prunkvolle Bankgebäude entstehen, die Obchodná Ulica wird zur Hauptgeschäftstraße. Allerdings blieb, von einigen Ausnahmen abgesehen, die ursprüngliche Vorstadtstruktur großteils erhalten. Baulich bezeichnend für diese Phase des kapitalistischen Stadtbbaus ist das 1935 errichtete Maderlák-Hochhaus, das mit seinen zehn Geschoßen bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg das höchste Gebäude Bratislavas war. Der zwischenkriegszeitliche Bauboom kommt in den 40er Jahren dann zum Erliegen, obwohl 1943 noch mit der Eingliederung von Karlo Ves im Westen eine Serie von Eingemeindungen das Stadtgebiet vergrößerte. Mit der Eingemeindung von Petržalka, Prievoz, Vajnory, Lamač, Rača, Dúbravka und Devín 1946 entstand „Groß-Bratislava“ mit einer Fläche von rund 188 km² und einer Gesamteinwohnerzahl von 191 000.

6. Bratislava von 1948 bis heute

Nach dem Ende des unter J. Tiso im Jahr 1939 geschaffenen „großdeutschen Satellitenstaates“ und der Eroberung Bratislavas durch die Sowjetarmee 1945 (an den antifaschistischen Aufstand im Sommer 1944 erinnert ein Denkmal auf dem Námestie SNP, an die rund 6000 in der Schlacht um Bratislava gefallenen Sowjets das 1960 fertiggestellte Monument auf dem Slavin-Hügel) wurde die Slowakei und damit Bratislava wieder in die Tschecho-Slowakei eingegliedert. Mit der Machtübernahme der Kommunistischen Partei im Februar 1948 beginnt die für die Stadtentwicklung wohl bedeutendste Phase Bratislavas.

Die Bevölkerungs- und Nationalitätenentwicklung in Bratislava von 1946-1996

Jahr	Einwohner	% Slowaken	% Deutsche	% Ungarn
1946	191 000			
1961	261 000	88,7	0,5	5,3
1980	380 300	90,6	0,2	4,9
1991	441 500	91,1	0,3	4,4
1996	450 000			

Aus: M. SEIDL 1993 mit Ergänzungen

Das durch Zuwanderung bedingte starke Bevölkerungswachstum Bratislavas in dieser Zeit erforderte eine enorme Steigerung der Wohnbautätigkeit. Sie war nur durch den Einsatz technisch-industrieller Baumethoden zu erreichen. So entstanden die charakteristischen Großwohn-

anlagen in der typischen Platten- bzw. Montagebauweise zuerst im Osten der Stadt (Ruzinov). Ab 1970 ging man daran, die Täler im Nordwesten zu bebauen (Dúbravka, Lamač und Karlova Ves). Die flächenmäßig größte Stadterweiterung erfolgte im Jahr 1972; sie erweiterte das Gebiet Bratislavas auf 367,7 km². Dieses wird heute administrativ in fünf Stadtbezirke gegliedert.

Das bedeutendste, aber auch problematischste städtebauliche Projekt in Bratislava ist der in den Jahren 1975 bis 1990 auf der rechten Donauseite gegenüber der Altstadt, zum Großteil auf der „grünen Wiese“ errichtete Stadtteil Petržalka (ehemals Engerau). Auf einer Fläche von rund 3 000 ha leben heute hier in mehr als 43 000 Wohnungen, die zumeist in 8 und 12 geschobigen, uniformen Betonblöcken liegen, circa 130 000 Menschen. 1991 gehörten davon 34 % zur Altersgruppe unter 15 Jahre und 62 % zu denjenigen der 15-65-jährigen, aber nur 4 % zu denjenigen über 65 Jahre. Die überwiegende Anzahl der in Petržalka Wohnenden muß zu Arbeitsstätten jenseits der Donau pendeln. Noch stärker als in „westlichen Schlafstädten“ ist hier vieles problematisch. Besonders negativ werden von der Wohnbevölkerung der Lärm und die Belastung der Luft mit Schadstoffen, die mangelhaften Einkaufsmöglichkeiten (was vor allem für Güter des mittel- und langfristigen Bedarfs zutrifft) sowie das Fehlen von kulturellen sowie ausreichenden sozialen und sportliche Einrichtungen empfunden. Das Humangeographische Institut der Universität arbeitet an einem umfangreichen, multidisziplinären Projekt mit dem Titel „Petržalka, transformation of its socio-economical and territorial structure, humanization of its living environment“. Erste Ergebnisse wurden in den *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae: Geographica Nr. 34, Bratislava 1994* veröffentlicht (siehe bei den Literaturhinweisen MLÁDEK etc.).

Den besten Überblick über Petržalka gewinnt man vom Aussichts-Café, das circa 80 m über dem Donauufer auf dem Stützpfiler der Nový Most errichtet wurde. Die 1972 fertiggestellte spektakuläre Hängebrücke war der zweite feste Übergang im Bereich der Stadt über den hier circa 300 m breiten Strom. Sie leitet den Autoverkehr aus dem Norden bzw. Nordosten Bratislavas auf das rechte Ufer der Donau, von dem aus die Europastraße 58 zur österreichischen Grenze und weiter nach Wien führt, die Europastraße 75 nach Győr bzw. zur Autobahn nach Budapest. Beim Bau der von Norden zur Nový Most leitenden Staromestská ulica, einer Stadtautobahn, hat man den sogenannten Schloßgrund zwischen Stadtmauer und Burg brutal durchschnitten. Das im 16. Jahrhundert am Rande der Altstadt dort angelegte jüdische Viertel fiel dadurch dem Verkehr zum Opfer. An seine ehemalige Existenz erinnern noch der Straßename Židovská ul. und das hier neu eingerichtete Jüdische Museum (siehe oben).

7. Blick in die Zukunft

Seit dem 1. Jänner 1993 ist Bratislava Hauptstadt der sich von Tschechien losgelöst habenden Slowakischen Republik, die 49 000 km² groß ist und 1997 rund 5,5 Mio. Einwohner hat. Bratislava ist aber auch die bedeutendste Industriestadt der Slowakei, in die täglich bis zu 70 000 Menschen einpendeln. Nicht zuletzt besitzt es mit der historischen Altstadt und mit seinem kulturellen Angebot (Museen, Kunstgalerien, den Opernaufführungen und Konzerten) ein beachtenswertes touristisches Ziel. Allerdings gilt es Verfallserscheinungen der Bausubstanz in dieser zu beseitigen. 1991 wies etwa ein Drittel der Gebäude solche auf. Sie gehen darauf zurück, daß in der kommunistischen Zeit durch die „Herausnahme des Bodens aus der Kette der Produktionsfaktoren“ (SEIDL, M.) ein wichtiges Element der Kapitalbildung und damit der Sanierungsmöglichkeiten fehlte. Die Mieten waren eher Anerkennungs- als Instandhaltungsbeiträge. Dazu kam, daß unter dem Druck der Wohnraumbesorgung für die stark anwachsende Bevölkerung die Stadt die dafür vorhandenen Mittel eher bei der kostengünstigeren Stadterweiterung als der kostenintensiveren Stadterhaltung einsetzte. Nur bei wichtigen öffentlichen Gebäuden mit kunsthistorischem Wert renovierte man.

Nach der Trennung von Tschechien kommt Bratislava zugute, daß der sogenannte Primate-City-Effekt Prags, das nach 1989 einen Großteil der ausländischen Investitionen an sich gezogen hat, jetzt wegfällt. Der Aufstieg von Bratislava in der Ranghierarchie der Zentralen Orte

wird eine Belebung des Immobilienmarktes bewirken. Dies wird sich besonders in der relativ kleinen historischen Altstadt auswirken. Sie wird im Zuge der marktwirtschaftlichen Reformen verstärkt von der City-Bildung westlicher Prägung erfaßt werden. Kennzeichen dieser sind Tertiärisierung, zentral-peripher sinkende Bodenpreisgradienten sowie Abnahme der ständig in der City wohnenden Bevölkerung. Schon jetzt kann man bei einem Rundgang durch die Altstadt eine rege Bautätigkeit, vielfach ausländischer Investoren, feststellen. So restaurierte und modernisierte beispielsweise eine bekannte österreichische Firma zwischen 1992 und 1994 34 Gebäude in der Innenstadt. Die zunehmende Attraktivität der Altstadt birgt jedoch die Gefahr, daß Immobilienspekulanten hier ein Betätigungsfeld wittern. Daher wird es an der Stadt liegen, ein Grundgerüst von regelnden Gesetzen sowie Verfügungen zu treffen. Sie sollen einerseits die Revitalisierung der historischen Altstadt ermöglichen, andererseits aber ihre Zerstörung durch rücksichtsloses Durchsetzen profitgieriger Interessen verhindern.

8. Didaktische Hinweise

Bratislava ist von Wien aus die am leichtesten, schnellsten und auch am billigsten zu erreichende Hauptstadt eines europäischen Landes. Der Beitrag soll anregen, einmal mit einer Klasse der Sekundarstufe II zusammen mit dem Historiker und dem Kollegen, der Bildnerische Erziehung unterrichtet, eine eintägige Erkundung in dieser Stadt durchzuführen. Zentrales Untersuchungsfeld bildet (bei Benutzung der Eisenbahn) die historische Altstadt, bei Benutzung eines Busses eventuell auch Petržalka. Der Bereich der Themen kann sich von der Suche nach den Spuren der Vergangenheit sowie ihrer Dechiffrierung über die Untersuchung der Stadterneuerung unter verschiedenen Aspekten (architektonischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen), die Ermittlung der Vorstellungen junger und älterer Leute über Österreich bis hin zu Befragungen über die Einstellung der Bevölkerung zum Transformationsprozeß bzw. der slowakischen Position in einem zukünftigen Europa spannen. Vorrang haben dabei nicht so sehr das Ergebnis, obwohl es sicher interessant sein kann, sondern die Begegnung und die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Aktion. Zur Vorbereitung könnte man eine zeitlang in österreichischen Medien nach Meldungen über den Nachbarstaat und seine Hauptstadt suchen, feststellen was sie aufnehmen, wie sie es interpretieren. Auch der nachträgliche Vergleich eines Schulbuchtextes mit der erkundeten Realität gäbe einiges für den Unterricht her.

9. Literaturhinweise

- (1) DEMMICH, A. (1995): Unsere Nachbarn Tschechien und Slowakei. Westermann, Braunschweig. 96 S.
- (2) HALÁSZ, L. (1990): Vergleich der Städte Wien - Bratislava. Statist. Mitteilungen der Stadt Wien 3, S. 1-19.
- (3) HOLUBANSKA, S. et al. (1991): Bratislava - Preßburg. Stadt an der Donau. Ein illustriertes Reisehandbuch. Edition Temmen.
- (4) HORN, A. (1974): Die Preßburger Bahn. Wien.
- (5) HUMPHREYS, R. (1993): Tschechische und Slowakische Republik. Dritte Auflage. M. Müller-Verlag. 552 Seiten (Aus dem Englischen übersetzter moderner Reiseführer)
- (6) KOREC, P. (1994): System of transport in Petržalka, its function and problems. Acta facultatis rerum naturalium Universitatis Comenianae. Geographica Nr. 34, Bratislava. Seite 13-21.
- (7) MISKOLCI, J. u. J. MLÁDEK (1994): The basic characters of population structure of Petržalka. Ebenda S. 83-93.
- (8) MLÁDEK, J. (1994): Petržalka - development and transformation of urban structure. Ebenda Seite 3-12.
- (9) NAVRÁTILOVÁ, H. et al. (1991): Bratislava. Stadtführer. Bratislava.
- (10) PORTISCH, E. (1932): Geschichte der Stadt Bratislava.
- (11) RAAB-REITER (1990): Erde-Mensch-Wirtschaft. Geographie und Wirtschaftskunde für die 6. Klasse der AHS. Wien.
- (12) SCHEWITZ, I. (1932): Preßburg und Umgebung. Dissertation an der philosophischen Fakultät der Eberhard - Karls Universität in Tübingen. 107 Seiten mit Kartenanhang.
- (13) SEIDL, M. (1993): Stadtverfall in Bratislava. ISR-Forschungsberichte, Heft 9. Wien. Institut für Stadt- und Regionalforschung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. 54 Seiten.
- (14) SPERLING, W. (1981): Tschechoslowakei. UTB 1107. Stuttgart. 343 Seiten.
- (15) VORAUER, K. (1993): Gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen und Tendenzen im Einzelhandel an der Wende vom Plan zum Markt: Das Beispiel Bratislava. Geographischer Jahresbericht aus Österreich L, Seite 35-61.

- State boundary • státna hranica
- Grenze der Hauptstadt • capital boundary • frontiere du territoire Communal • confine della capitale • hranica hlavného mesta
- Bezirksgrenze der Stadt • district boundary • frontiere d'arrondissement • confine del distretto municipale • hranica mestského obvodu
- Eisenbahn • railway • voie ferree • ferrovia • železnica
- Straßenbahnlinie; Trolleybuslinie; Buslinie • tramway; trolleybus; bus • ligne de tramway; ligne de trolleybus; ligne d'autobus • linea di tram; linea di filobus; linea di autobus • trať električiek; trať trolejbusov; trať autobusov
- Umsteigeknoten des öffentlichen Stadtverkehrs • major transfer point of the city transport • noeud de changement des transports urbains • nodo di coincidenze dei trasporti urbani • prestupovy uzol mestskej hromadnej dopravy
- Kirche • church • église • chiesa • kostol
- Mahnmal, Denkmal • memorial, monument • mémorial, monument • monumento, memoriale • pamätník, pomník
- Turm • tower • tour • torre • vežovitá stavba
- Springbrunnen • fountain • fontaine • fontana a getto • fontána
- Hotel • hotel • hôtel • albergo • hotel
- Information • information • information • informació • informácie
- Botschaft • embassy • ambassade • ambasciata • veľvyslanectvo
- Polizei • police • police • polizia • policia
- Postamt • post office • poste • ufficio postale • pošta
- Kaufhaus • department store • grand magasin • grande magazzino • obchodný dom, nákupné stredisko
- Theater • theatre • théâtre • teatro • divadlo
- Konzertsaal • concert hall • salle de concert • sala dei concerti • koncertná sieň
- Kino • cinema • cinéma • cinema • kino
- Museum • museum • musée, museo • múzeum
- Galerie, Ausstellungssaal • picture-gallery, exhibitionroom • galerie d'art, salle d'exposition • galleria d'arte, sala di esposizione • galéria, výstavná sieň
- Parkplatz; Aufangparkplatz • parking place; interceptive parking space • parking; parking auxiliaire • parcheggio; parcheggio ausiliare • parkovisko, záchytné parkovisko
- Taxi-Standplatz • taxi-rank • stationnement taxis • stazione di taxi • stanovište taxi

Maßstab 1:10 000



Ausschnitt aus f&b Stadtplan Bratislava 1:20 000 (1:10 000)

© Internationale Ausgabe

Gewidmet von: FREYTAG-BERNDT u. Artaria, A-1071 WIEN

