universität wien

DISSERTATION

Titel der Dissertation

„Zerstörung als Chance?
Städtebauliche Konzepte, Leitlinien und Projekte in Wien 1945-58.“

Verfasser

Marcus Denk

angestrebter akademischer Grad

Doktor der Philosophie (Dr. phil.)

Wien, im Oktober 2007

Studienkennzahl lt. Studienblatt:	A 092.312
Dissertationsgebiet lt. Studienblatt:	Geschichte
1. Betreuer:	a.o. Univ. Prof. Dr. Peter Eigner
2. Betreuer:	a.o. Univ. Prof. Dr. Gerhard Strohmeier

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG III

I. CHANCEN IM WIEDERAUFBAU –

Die Diskussion im Wiener Stadtbauamt und in dessen fachlichem Umfeld 1

I.1. Wahrnehmung der Zerstörung als Chance 1

I.2. Wiederaufbau oder Neubau? 5

II. ZERSTÖRUNG 8

II.1. Zerstörungsphase 8

II.2. Zustandsbeschreibung nach der Zäsur 10
II.2.1 Bevölkerungsverluste 10
II.2.2 Bauliche Schäden 11
II.2.2.1 Schäden der Infrastruktur 13
II.2.2.2 Gebäudebestand 14
II.2.3 Schadensursachen und -einteilung 19

III. STADTENTWICKLUNG WIENS BIS 1945 20

III.1. Gründerzeit: Urbane Expansion 20
III.1.1 Entwicklung des urbanen Grundrisses 20
III.1.2 Sozialstruktur 25
III.1.3 Bevölkerungsentwicklung und Stadterweiterungen 28
III.1.4 Wirtschaftsstruktur 32
III.1.5 Planungsrecht und städtebauliche Projekte der Gründerzeit 35
III.1.5.1 Schleifung der Basteien und Anlage der Ringstraße 35
III.1.5.2 Planungsrechtlicher Rahmen 37
III.1.5.3 Donauregulierung 41
III.1.5.4 Ausbau der Stadt um die Jahrhundertwende 43

III.2. Erster Weltkrieg und Zwischenkriegszeit: Urbane Stagnation 44
III.2.1 Anpassungsschwierigkeiten 44
III.2.2 Wiener kommunaler Wohnbau 47
III.2.3 Siedlungsbau 54
III.2.4 Umwälzungen in Politik und Bauwesen 57

III.3. Nationalsozialistische Herrschaft 60
III.3.1 Folgen der Machtübernahme durch das NS-Regime 60
III.3.2 Stadterweiterung unter nationalsozialistischer Führung 61
III.3.3 Schnelles Ende der Planungen des nationalsozialistischen Regimes 64

IV. Theoretischer Hintergrund: 66

PLANUNGSTHEORIE UND STÄDTEBAULICHE LEITBILDER 1860 - 1960 66

IV.1. Gründerzeit: Allgemeiner Überblick über Planungsverständnis und Leitbilder 66
IV.1.1 Planungsphase der Anpassungsplanung 66
IV.1.2 Leitbilder der Gründerzeit 67
IV.1.3 Theorien führender Städtebauer 69

IV.2. Moderne: Allgemeiner Überblick über Planungsverständnis und Leitbilder 77
IV.2.1 Planungsphase der Auffangplanung 77
IV.2.2 Leitbilder der Zwischenkriegszeit 77
IV.2.3 Leitbilder des nationalsozialistischen Regimes 83
IV.2.4 Leitbilder der Nachkriegszeit und des Wiederaufbaus 86

V. Erste Phase des Wiederaufbaus: RAHMENBEDINGUNGEN UND PLANUNG 108

V.1. Rahmenbedingungen des Wiederaufbaus 108
V.1.1 Allgemeiner Überblick über die politische Neuordnung 108

V.1.2 Reorganisation der Verwaltung 110
V.1.3 Rechtsgrundlagen 112
V.1.4 Wirtschaftspolitische Voraussetzungen 116
V.1.5 Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsmarkt 120

V.2. Planungen der Stadt 123
V.2.1 Gesamtkoordination durch die „Enquête für den Wiederaufbau“ 123
V.2.2 Diskussion von Maßnahmen im Umfeld der Enquête 128

V.3. Sofortmaßnahmen zur Schadensbegrenzung 131

V.4. Besondere Umstände der ersten Wiederaufbaujahre 134

VI. Hauptaufgaben des Wiederaufbaus: VERKEHRSANPASSUNG UND WOHNBAU 137

VI.1. Verkehrsinfrastruktur: Motorisierungswelle 137

VI.2. Wiederaufbaupolitik im Wohnbau 141
VI.2.1 Verlauf des Wohnbaus 141
VI.2.2 Koordination der Bautätigkeit 144
VI.2.3 Planungen und Programme als Weiterentwicklung der „Vierzehn Punkte für den Wiederaufbau“ 147
VI.2.4 Standorte des Wohnbaus 150
VI.2.5 Bau- und Wohnungstypen des Wiederaufbaus 153
VI.2.5.1 Bautypen 153
VI.2.5.2 Wohnungstypen 154

VII. DIE BAULICHE ENTWICKLUNG MIT BEISPIELEN 159

VII.1. Architektur und Städtebau als Spiegel des Zeitgeistes 159
VII.1.1 Kulturklima 159
VII.1.2 Einflüsse auf Architektur und Städtebau 161

VII.2. Beispiele: Bauprojekte des Wiederaufbaus 167
VII.2.1 Wettbewerbsentwurf zur Neugestaltung des Donaukanalbereichs von Welzenbacher 168
VII.2.2 Städtisches Strandbad Gänsehäufel 175
VII.2.3 Wien Südbahnhof 184
VII.2.4 Franz-Domes-Lehrlingsheim 193
VII.2.5 Ringturm 199
VII.2.6 Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz 208
VII.2.7 Böhlerhaus 212
VII.2.8 Museum des 20. Jahrhunderts 216
VII.2.9 Wohnanlage Vorgartenstraße 222

VIII. ZUSAMMENFASSUNG UND CONCLUSIO 228

VIII.1. Schwierigkeiten der Architekturentwicklung 228

VIII.2. Koordination und Konzeptlosigkeit 230

VIII.3. Chancen im Wiederaufbau 236

Anhang 241

1. Abkürzungsverzeichnis 241

2. Bibliografie 242
2.1 Sekundärliteratur 242
2.2 Ältere Literatur bis 1960 und Quellen 258
2.3 Internetressourcen und Interviews 268

3. Tabellenverzeichnis 275

4. Abbildungsverzeichnis 276

EINLEITUNG

Abstract

To understand the possibilities and opportunities for change in urban development in the decade following the Second World War this thesis covers a number of aspects of the urban regeneration of Vienna. The central subject is a study of Vienna's municipal urban planning, the post-war-urban renewal programs, their conception, planning and their realisation in projects. It was not only necessary to look at the dimensions of destruction that occurred as a result of the Allied bombing and occupation of Vienna, but also to view the urban growth and development in the century that preluded the war. Vienna, like Berlin, was a divided city occupied and administered in four military zones. This brought with it many co-ordination problems and difficulties for the city bureaucracy as well as a disjunct economic reconstruction so that a divide between the wish to plan and the ability to transform the ideas stood in the way. During the occupation phase many promising renewal conceptions were presented, starting in 1946 with the fourteen points of the "Enquête für den Wiederaufbau" to the "Acht-Punkte-Programm für den sozialen Städtebau" in 1952 based on the Charter of Athens and ending in the plans of Modern and burgeoning Post-Modern of the last half of the 50s and 60s (i.e. the Ringturm – Schottenring 30, borough I., or the communal housings – Vorgartenstraße 158-170, borough II.). It was less a case of the lack of ideas as the necessity of the situation that determined the way of urban reconstruction after the war.

The post-war period can be roughly divided into three phases: The first phase was dominated by two major problems, by the need to renew the urban public transport system, streets and the public utilities, and the other problem was to suffice the need for living space. Although up to one fifth of Vienna (housings and industrial sites) was destroyed and a call for installing open areas in the city centre was made from many sides, the destruction was not the same as in many German cities, where – for example as in Köln, Hamburg, Frankfurt or Würzburg – vast areas of the cities were razed to the ground. In Vienna it was more the case of single buildings and not whole street rows that needed to be repaired or replaced. The problem with fulfilling many of the early proposed plans would have been the need to remove intact buildings as well as to finance whole projects at once – which was simply not possible. In the second phase the city planners did manage to realise a number of projects, not though as a rule in the city centre and mainly only smaller projects with strong utilitarian character. In the third phase the activities began to show movement away from plain utility of need toward a distinct architectural urban renewal. To show progress in urban regeneration but also symbols of the era, the thesis presents examples of projects of the urban regeneration in Vienna.

Teil der Geschichte von Städten sind Katastrophen, die als Zäsuren für die Stadtentwicklung wirken. In der Vergangenheit wurden sie ausgelöst durch (Natur-)Katastrophen wie Erdbeben, Vulkanausbrüche, Hungersnöte, Epidemien, Brände oder Kriegseinwirkungen.[1] Kriegsschäden waren der Grund für den letzten einschneidenden Bruch in der Geschichte mitteleuropäischer Städte, verursacht durch verheerende Luftangriffe und Bodenkämpfe.[2] Wie die Folgejahre

[1] Rudolf Boeck, Wiener Architekt, Stadtbaurat und Senatsrat in der Wiederaufbauphase, erkannte „machtvolle Wellen des Wiederaufbaus als Reaktion auf zerstörerische Zäsuren". Er berichtet von einem sich wiederholenden Handlungsmuster der Gesamtheit Stadt. „Man kann sagen: jede schwere politische oder gesellschaftliche Zäsur in der Geschichte des Wiener Raumes ist der Anstoß zu neuem Bauwillen geworden, dessen Merkmale bis heute im Stadtkörper sichtbar geblieben sind." Boeck, Rudolf J.: Zerstörung und Wiederaufbau, in (Lettmayer, Ferdinand): Wien um die Mitte des XX. Jahrhunderts, Wien 1958, S. 391-409, hier S. 391.

[2] Den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges gehen in Wien die Schäden früherer kriegerischer Auseinandersetzungen voraus. Bei

vorhergehender Zäsuren, so hatte auch die Zeit nach 1945 einen deutlichen Einfluss auf die bauliche Struktur der Stadt. Der Wandel einer Stadt ist ein ständiger Prozess der Veränderung, der durch Zerstörungen und Wiederaufbau beschleunigt wurde. Nach Rudolf Boeck[3] war der Wiederaufbau ein „Spiegel der Gesellschaftsordnung". In dieser Phase dominierte eine primäre Orientierung an quantitativen und zweckgerechten Kriterien, die gepaart war mit bestimmten Stärken wie handwerklichem Können und Maßstäblichkeit.[4] Die wesentlichen Merkmale der Zeit können mit der Kurzformel „Funktionalität und Bescheidenheit" zusammengefasst werden.[5]
Nach der Zäsur war die Gestaltung der neuen Umgebung, in der sich diese Kriterien ausmachen lassen, zentrales Thema der Städtebauer. Diese Gestaltung stand oft in engem Zusammenhang mit dem Bedarf an Wohnraum. Ein allgemeingültiges Wohnungsideal sollte demnach in dieser Anfangsphase des Wiederaufbaus gebildet werden.[6] Hier kommen soziologische Aspekte ins Spiel: Der Wandel der Stadt durch eine Zäsur, die Zerstörung des Alten und die Formen des Neuen wirken auf die Psyche des Stadtbewohners.[7] Eine völlige oder partielle Zerstörung der räumlich-baulichen Strukturen löst die Verbindung Mensch – gebautes Umfeld auf. Die Zäsur kappt die lokale Verwurzelung des Einzelnen. Bei teilweiser Zerstörung mischen sich neue Baustrukturen unter bauliche „Träger von Geschichtsinhalten".[8]

Das bauliche, aber auch das politische Umfeld änderte sich nach der Zäsur: Wie Berlin war Wien eine in vier Besatzungszonen geteilte Stadt. Von dieser Teilung rührten viele Koordinations- und Verwaltungsprobleme her; auch die Abstimmung des wirtschaftlichen Wiederaufbaus gestaltete sich problematisch. Hinzu kam der beherrschende Faktor „Mangel", der wesentlich zu der Kluft beitrug, die sich zwischen Planungen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Realisierung städtebaulicher Ideen öffnete. Während der Besatzungszeit wurden viel versprechende Wiederaufbaupläne und -konzepte aufgestellt, angefangen von den „14 Punkten der Enquete für den Wiederaufbau", über das „Acht-Punkte-Programm für den sozialen Städtebau in Wien" von 1952, bis zu den modern-individuellen Plänen ab der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre (z. B. Ringturm, Böhlerhaus unter VII.2). Generell mussten nach der Zäsur viele Entscheidungen mit grundlegendem Charakter gefällt werden, die auf einer sozialdemokratisch dominierten Stadtpolitik basierten. Noch heute spüren wir die

---

den osmanischen Belagerungen wurde die Stadt nicht nur durch den Aggressor beschossen, sondern auch die Vorstädte durch ihre Verteidiger niedergebrannt. Schäden verursachten schwedische Heere während des Dreißigjährigen Krieges, wie auch die Eroberung durch Napoleon. Selbst die Habsburger schreckten nicht vor gewaltsamen Verteidigungsakten 1848 zurück. Das Dollfuss-Regime setzte 1934 Kanonen ein (mit baulichen Schäden z.B. am Karl-Marx-Hof). Boeck, Rudolf J.: Zerstörung und Wiederaufbau, hier S. 391.

[3] Boeck war für den Inhalt der Zeitschrift „Der Aufbau" verantwortlicher „Hauptschriftleiter". Siehe Impressum der Aufbau-Ausgabe 9(1955), S. 334.

[4] Boeck: Zerstörung und Wiederaufbau, S. 391.

[5] Steger, Bernhard: Nicht geliebt und wenig geschätzt. Architektur der Nachkriegszeit, in: Architektur & Bau Forum 11(2005), S. 2.

[6] Über den Bezug Mensch-Wohnung äußerte sich Roland Rainer 1947: „Denn mit der Behausung formen wir die unaufhörlich wirksame Umwelt für größte und bedeutendste Teile des Lebens. Die Eindrücke der Kindheit, die Gestaltung des Familienlebens, die Erholung und damit die Leistungsfähigkeit des Arbeitenden hängen von der Beschaffenheit der Wohnung ab, ebenso aber auch die wirtschaftlichen Leistungen des ganzen Gemeinwesens. Rainer, Roland: Die Behausungsfrage, Wien 1947, S. 1.

[7] Empirische Untersuchungen der Siedlungssoziologie bewiesen einen Zusammenhang zwischen gebauter Umwelt und dem Verhalten städtischer Bevölkerung. Das Befinden des Einwohners hängt also – neben anderen Faktoren – von der baulich-räumlichen Umwelt ab. Szücs, Istvan: Reaktionen der Einwohner auf den Wandel der Stadt. Grundlegende Überlegungen zur Anwendung der Siedlungssoziologie in der Stadtplanung, in (Stadtbauamt Wien): Sozialwissenschaften in der Stadtplanung, Der Aufbau Monographie 5(1975), hier S. 2.

[8] Swoboda, Hannes: Wien. Identität und Stadtgestalt, Wien 1990, S. 7.

„Weichenstellungen“ der frühen Nachkriegsjahre in vielen Bereichen, die auf bestimmten Stadtplanungskonzeptionen beruhten.

Im Falle der vorliegenden Arbeit geht es um die Untersuchung der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Wien aufgrund der Zäsur am Ende des Zweiten Weltkrieges. Die Dissertation bietet einen Überblick über die städtebauliche Situation Wiens des Jahres 1945 und die daran anschließenden Maßnahmen. Im Zentrum der Untersuchung steht der Einfluss der Zäsur auf die städtebauliche Entwicklung der Stadt. Vorwiegendes Interesse gilt Aspekten der Veränderung des Stadtraumes: Inwiefern änderte sich die Stadt in ihren Entwicklungslinien, inwiefern wollte sie ihre Strukturen bewahren und inwieweit konnten überkommene städtebauliche Strukturen in der Folge der Zäsur durch neue ersetzt werden? Wurden Chancen erkannt und ergriffen? Einen Schwerpunkt des Forschungsinteresses bildet die Frage, inwiefern Konzepte im Wiederaufbau verfolgt wurden. Grundsätzlich dient dafür eine Analyse von Bauprojekten, die mit den theoretischen städtebaulichen Leitbildern und formulierten Zielen verglichen werden. Im Titel der Arbeit wird provokativ die These der „Zerstörung als Chance?“ aufgeworfen. Folgende Forschungsfragen werden mit diesem Grundgedanken aufgeworfen:

- Zerstörung als Chance:

- Waren die zu einem Neuanfang führenden Zerstörungen eine Chance für den Wiener Städtebau? Konnten die Zerstörungen als Chance genutzt werden?
- Konnten Konzepte umgesetzt werden, die ohne die Zerstörungen nicht realisiert worden wären?

- Konzepte und theoretischer Hintergrund des Wiederaufbaus:

- Welche Grundlinien wurden im Wiederaufbau Wiens verfolgt und wie wurden diese Ansätze durch Politik und Gesetzgebung unterstützt?
- Welche Theorien lagen dem Wiederaufbau zugrunde? Wurden diese Konzepte ohne Einschränkungen verfolgt und realisiert? Sind Faktoren erkennbar, die auf die städtebaulichen Konzepte einwirkten?
  - Welche Einschränkungen mussten berücksichtigt werden?
  - Welche Effekte hatten die Probleme der industriellen Stadt (und damit der gründerzeitlichen Bausubstanz) auf den Wiederaufbau?
  - Welchen Einfluss hatten die Wohnbauprogramme des „Roten Wien“ oder die NS-Planungspolitik auf den Wiederaufbau?
  - Welche Auswirkungen hatte der steigende Motorisierungsgrad auf die Verkehrsplanungen des Wiederaufbaus?
- Konnten aktuelle Leitbilder umgesetzt werden? Welche Rolle spielt die zeitliche Verzögerung von der Idee bis zur Umsetzung eines Leitbildes in der Phase des Wiederaufbaus? Hatten die damals modernen Leitbilder des Wiederaufbaus Auswirkungen auf spätere Perioden?
- Welche Erfolge kann die „Enquête für den Wiederaufbau“ verbuchen? Inwieweit wurden die erklärten Planungsziele verfolgt oder verfehlt?

- Architektur als Indikator gesellschaftlich-kultureller Entwicklung:

- Ist ein architektonisch-stilistischer Bezug der Bauten des Wiederaufbaus zu vorherigen Perioden feststellbar?
- Ab wann ist ein Wendepunkt in der Architektur erkennbar? Welche Bauten stehen als Symbole für den Abschluss des Wiederaufbaus? Welche Bauprojekte markieren eine stilistische Trendwende weg vom reinen Zweckbau?

Untersuchungszeitraum

Der Beginn des Wiederaufbaus ist nicht mit einem Datum festzumachen, vielmehr setzten einzelne Schritte sukzessive ein (vgl. Mythos der „Stunde Null“ oder des „Jahres Null“[9]). Den Abschluss des Wiederaufbaus markieren „gesellschaftliche Großereignisse“ wie die feierlichen Wiedereröffnungen von Oper und Burgtheater. Ebenfalls 1955 fanden die Wiederaufbauarbeiten am Stephansdom ihren Abschluss.[10] Ein wichtiges Datum in Form einer politischen Zäsur als Abschluss einer Phase politischer Abhängigkeit stellte die Wiedererlangung staatlicher Souveränität durch Unterzeichnung des Staatsvertrages im Mai 1955 dar. Erst nach dem Abzug der Besatzungstruppen konnten, ohne in der Entwicklung vom Willen der Alliierten abhängig zu sein, ungehindert Planungen für die Zukunft vorgenommen werden.[11] Eine weitere zeitliche Abgrenzung der Wiederaufbauära lieferte Roland Rainer im „Planungskonzept Wien“, indem er um das Jahr 1958 den Wiederaufbau für abgeschlossen hält und seiner Einschätzung nach ab diesem Zeitpunkt die Einwirkungen des Zweiten Weltkrieges auf die Stadt keine städtebaulichen Chancen mehr boten.[12]

Um die Voraussetzungen und Möglichkeiten der städtebaulichen Entwicklung im ersten Nachkriegsjahrzehnt zu untersuchen, ist es zweckmäßig, das Ausmaß der Zerstörung durch Bombardements und Einnahme der Stadt aufzudecken, wie auch das Wachstum der Stadt und ihre Entwicklung in dem der Zäsur vorangegangenen Jahrhundert zu betrachten.

Wiederaufbau: Klärung und Eingrenzung des Begriffes

Der Wiederaufbau lässt sich grob in drei große Abschnitte gliedern: In einer ersten Periode wurden die vorbereitenden Planungen erstellt und die Schäden – soweit möglich unter den Rahmenbedingungen – behoben (vgl. Kapitel V). Im zweiten Abschnitt, nach Anlaufen der industriellen Produktion, konnten größere Bauvorhaben wie Wohnbauprogramme und Verkehrsanpassungen durchgeführt werden (vgl. Kapitel VI). Diesem Stadium folgte eine Phase kulturellen Aufbruchs mit dem Anschluss an die Internationale Moderne, in der die Modernisierung der Stadt fortgeführt wurde.

Der allgemeine Gebrauch des Wortes *Wiederaufbau* meint die Phase der Bautätigkeit an Gebäuden und Infrastruktureinrichtungen, die im Zuge des Zweiten Weltkrieges in Mitleidenschaft gezogen wurden. *Wiederaufbau im engeren Sinne* beschreibt die bauliche Wiederherstellung in der Vergangenheit vorhandener, durch unmittelbare Kriegseinwirkung zerstörter Gebäude und die Instandsetzung beschädigter Bauten; damit eng verbunden ist der Begriff *Neuaufbau*, der eine über das Maß der Wiederherstellung hinausgehende Errichtung von

[9] „1945 war eine Zeit, in der Vorstellung und Wirklichkeit, Idee und Chaosbewältigung weit auseinanderklafften“. Sterk, Harald: Wohnbau zwischen Politik, Ideologie und Wirtschaft, in (Waechter-Böhm, Liesbeth): Wien 1945 davor/danach. Begleitwerk zur gleichnamigen Ausstellung im Museum des 20. Jahrhunderts vom 31. Mai bis 7. Juli 1985, Wien 1985, S. 117-125, hier S. 118. Und doch ist der Stillstand bzw. völlige Neubeginn eine Legende: „Dabei hat es dieses Jahr Null nie gegeben. Da war ein Ende, und da war kein Anfang.“ Conrads, Ulrich: Editorial, in (Conrads, Ulrich/Neitzke, Peter): Die Städte himmeloffen, Gütersloh 2003, S. 7-8, hier S. 8.

[10] Klein, Dieter: Vom Abriss ohne Reue zur Altstadtnostalgie, in (Klein, Dieter/Kupf, Martin/Schediwy, Robert): Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte, Wien 2005, S. 25-52, S. 32 und Technisches Museum Wien: Österreich, S. 86.

[11] Koller: Rückblick, S. 19.

Anforderungen der Zeit entsprechenden Neubauten und neuen infrastrukturellen Einrichtungen bezeichnet. Demnach lassen sich die Bauarbeiten zwischen 1945 und 1958 in die Kategorien

- Wiederaufbau im Sinne einer Wiederherstellung und
- Neuaufbau im Sinne einer Modernisierung

unterscheiden („Wiederaufbau des Alten"/„Aufbau des Neuen"). Eine weitere Kategorie des Wiederaufbaus bildet die kulturelle Aufgabe, die sich auf die Geisteshaltung in der Nachkriegsphase bezieht und daher nur indirekt mit baulicher Tätigkeit zu tun hat.[13]

Untersuchungsgebiet

In Bezug auf das Untersuchungsgebiet ist die Herangehensweise neu: Die Abhandlung konzentriert sich nicht – wie ein Großteil der Arbeiten über den Wiener Wiederaufbau – auf das Gebiet des ersten Bezirks,[14] sondern erfasst die „Zentren" der Zerstörung und weitere punktuelle Beispiele aus dem Stadtgebiet. Vor allem der Bereich am Donaukanal und das Areal um den Südbahnhof bilden Schwerpunkte, da dort große Zerstörungen angerichtet wurden. In stark betroffenen, großflächigen Gebieten (und auf grüner Wiese) konnten die Neuplanungen am ehesten Leitbilder verfolgen. Diese Stadtteile und auch einzelne Bauten in diesen Arealen eignen sich daher für eine Untersuchung, ob die Zerstörungen als Chance genutzt werden konnten. Die Auswahl der Baubeispiele zeigt die Entwicklung des Wiederaufbaus in Bezug auf Städtebau und Architektur auf. Beide Disziplinen spiegeln den Zeitgeist – und damit den Stand des „kulturellen Wiederaufbaus" – nach außen.

Durch die Ausrichtung auf die Verwüstungen wird die landläufige Meinung „Wien war ja weniger betroffen von den Zerstörungen" hinterfragt – auf einzelne Bereiche des Stadtgebietes bezogen kann die Aussage leicht widerlegt werden (vgl. Kapitel II). Dies gilt auch für eine Gesamtsicht auf nationaler Ebene: Die Hauptstadt war mit einem Anteil von 46% aller Kriegsschäden Österreichs betroffen; nur in industriellen Zentren wie Wiener Neustadt lagen die Schäden höher.[15]

Literatur

Für die Literaturrecherche dienten als Ausgangspunkte die Kataloge der Österreichischen Nationalbibliothek, der Bayerischen Staatsbibliothek, der Wiener Stadt- und Landesbibliothek, der Universität Wien sowie der Technischen Universität Wien mit Fachbibliotheken. Quellen stammen in erster Linie aus dem Wiener Stadt- und Landesarchiv sowie ferner aus den

[12] Rainer, Roland: Planungskonzept Wien, Wien 1962, S. 6.

[13] Franz Schuster beschäftigte sich mit der Geisteshaltung als Basis für den Wiederaufbau, die in den ersten Jahren nach dem Zusammenbruch des NS-Regimes durch die sukzessive Etablierung einer neuen gesellschaftlichen Ordnung unterstützt wurde. Schuster, Franz: Die neue Ordnung. Grundsätzliche Gedanken zum Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 8.

[14] Der erste Bezirk wurde hinsichtlich der Zerstörungen wie auch der Folgebauten eingehend untersucht. Ein Beispiel für eine Veröffentlichung neueren Datums ist der Titel „Stadtbildverluste Wien" von Klein, Dieter/Kupf, Martin/Schediwy, Robert (dort zum ersten Bezirk S. 100-128). Zu nennen sind auch Achleitner, Friedrich: Wiederaufbau in Wien, Innere Stadt, in (Waechter-Böhm, Liesbeth): Wien 1945 - davor/danach, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Museum des 20. Jahrhunderts vom 31.5.-7.7.1985, Wien 1985, S. 107-115 und Schwarz, Karl-Heinz: Der Wiederaufbau in Wien mit besonderer Berücksichtigung des ersten Bezirks 1945-1955, Diss. TU Wien, Wien 1997.

[15] Klein: Abriss, S. 27 Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz, Berichte vom März 1946, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1946/0346.htm (Stand 30.08.2007).

Bezirksmuseen. Mit Abstand die wichtigste Quelle bildete das 1946 gegründete Fachorgan „Der Aufbau. Monatsschrift für den Wiederaufbau“ als Sammelmedium von Aussagen örtlicher Fachkräfte. Eine Auswertung der Zeitschriften „Der Bau“ und „Der Plan“, herausgegeben von der Zentralvereinigung der Architekten Österreichs bzw. von den Architekten Lois Welzenbacher/Thomas Schwarz, war für die Baubeispiele (Kapitel VII) ebenfalls hilfreich. Daneben sei auf umfangreiche Internetressourcen verwiesen wie die Allgemeine Bauzeitung (ÖNB), die Arbeiterzeitung oder etwa die Architektur-Datenbank „nextroom“. Verwendetes Kartenmaterial wie der Generalstadtplan stammt in erster Linie aus dem Wiener Stadt- und Landesarchiv (Plan- und Schriftenkammer).

Aufbau der Arbeit

Im ersten der acht Kapitel umfassenden Abhandlung wird der Diskurs um die Wahrnehmung des Wiederaufbaus als Chance dargestellt. Anhand von Aussagen führender Wiener Hauptakteure werden, im Kontext der Zeit, Schwierigkeiten und anfängliche Lösungsvorschläge aufgezeigt. Im zweiten Kapitel folgt eine Darstellung der Zerstörungen in der Stadt. Viele der Schäden scheinen regellos auf das Stadtgebiet verteilt; daneben waren Bereiche mit hohem Schadensgrad Schauplätze von Bodenkämpfen. Eine Rückblende im dritten Kapitel vermittelt die wesentlichen Kontinuitäten und Leitlinien des Wiener Städtebaus seit Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Entwicklung des urbanen Grundrisses bildete eine wichtige Rahmenbedingung für städtebauliche Maßnahmen während des Wiederaufbaus. Die theoretischen Grundlagen des Städtebaus – im Wesentlichen der Wiederaufbaujahre – werden in einem vierten Kapitel zusammengefasst. Diese Leitbilder stellen die Vergleichsbasis für die großen städtebaulichen Schritte des Wiederaufbaus dar. Kapitel V schließt chronologisch an das zweite Kapitel an: Nach den Zerstörungen folgt eine Darstellung der neuen politischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die Planungen der Stadt, erste Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und die Bedingungen, unter denen die ersten Schritte erfolgten, sind Bestandteile dieser ersten Aufbaujahre. Das folgende sechste Kapitel fasst die Hauptaufgaben des Wiederaufbaus zusammen: Neben dem dringenden Wohnungsbau trat mit steigender Motorisierung der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur immer mehr in den Vordergrund. Verschiedene Bauprojekte zeigen im siebten Kapitel den Wiederaufbau im Detail. Bestimmte Leitbilder und architektonische Merkmale werden in diesen Beispielen herausgearbeitet. Eine gewichtige Rolle bei der Einordnung der Bauten spielt der „Zeitgeist“, die Grundhaltung, aus der die Projekte entstanden. Im Resumé am Ende der Abhandlung (Kapitel VIII) werden die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst; zentral ist dabei die Zuordnung der Bauprojekte zu einzelnen Leitbildern sowie die Wertung, inwiefern die am Anfang des Wiederaufbaus vorgesehenen Punkte realisiert werden konnten.

I. CHANCEN IM WIEDERAUFBAU –
Die Diskussion im Wiener Stadtbauamt und in dessen fachlichem Umfeld

Aufgaben und mögliche Inhalte des Wiederaufbaus werden in diesem Abschnitt von verschiedenen Seiten beleuchtet. Zur Verdeutlichung der Problematik dient eine Zitatensammlung; sie soll die untersuchte Situation veranschaulichen und gleichzeitig die Hauptakteure des Wiener Städtebaus der Jahre nach dem politischen Bruch aufzeigen. Um die lokale Situation in einen Gesamtzusammenhang einzubetten, werden Einflüsse von Fachkreisen anderer Städte erwähnt. Der Diskurs lässt sich vor allem durch Heranziehen der Fachzeitschrift „Der Aufbau", einem Organ des Wiener Stadtbauamtes, nachvollziehen, in dem Fachleute aus allen relevanten Disziplinen Anregungen und Berichte bezüglich des Wiederaufbaus veröffentlichten. Auffällig an der Diskussion ist, dass der Wohnungsbau in den frühen Aufbaujahren eine dominante Stellung einnahm; dabei wurde die gründerzeitliche Bausubstanz allgemein negativ konnotiert. Erst in zweiter Linie wurden Infrastrukturmaßnahmen erörtert.

I.1. Wahrnehmung der Zerstörung als Chance

Grundsätzlich eröffneten Flächen mit ruinierten Baukörpern im urbanen Raum die Möglichkeit zu städtebaulichen Korrekturen. Der Krieg war zu einem Schritt auf dem Weg zur Modernisierung der Stadt geworden, wie Architekt Franz Schuster 1947 feststellte:

> *„Vor den Aschenbergen und Schutthaufen unserer Städte und Wohnungen fragen wir uns, ob wirklich nur so die Bahn freigemacht werden konnte für eine neue, andersartige Stufe der Weiterentwicklung, deren Zeichen schon lange erkennbar sind, deren Durchbruch aber durch träges Festhalten an Altem und Verbrauchtem immer wieder verzögert und verhindert wurde."*[16]

In stark zerstörten Städten bzw. Stadtteilen boten die Zerstörungen „auch die Chance, neue städtebauliche Leitbilder zu realisieren".[17] Zwar waren in Wien keine Gebiete mit großflächigen Zerstörungen vorhanden, wie sie west- und norddeutsche Städte erfuhren, jedoch konnte sich hier der Wiederaufbau auch bei einzelnen Blöcken an neuen Leitbildern orientieren.

Viele weitere Zitate stimmten in den gleichen Grundtenor Schusters ein, der den Zerstörungen etwas Positives abgewinnen wollte. In einer „Inventur des Zusammenbruchs", die sich nicht speziell auf ein bestimmtes Gebiet bezog, resümierte der Soziologe Ludwig Neundörfer:

> *„Die Bombenangriffe haben die sozial ungesündesten Wohnverhältnisse der Großstädte, die Mietskasernenquartiere und verbauten und verwohnten Altstädte getroffen. Daraus ergibt sich eine einmalige Chance für die Wohnreform, für eine Liquidierung des unseligen Erbes des 19. Jahrhunderts, das einen der Grundansprüche des menschlichen Daseins, das Wohnen, zum Gegenstand der Spekulation und der Kapitalanlage gemacht hat."*[18]

Die Chancen, die im Wiener Wiederaufbau steckten, hob auch Oberbaurat Erich Leischner vom Wiener Stadtbauamt nicht ohne Zynismus hervor:

[16] Schuster, Franz: Der Stil unserer Zeit, Wien 1947, S. 11.
[17] Reinborn: Städtebau, S. 180.
[18] Neundörfer, Ludwig: Inventur des Zusammenbruchs, in (Conrads, Ulrich/Neitzke, Peter): Die Städte himmeloffen, Gütersloh 2003,

> *„Es sind jene Bombenabwürfe gewesen, von denen man sagen könnte – so grotesk es auch klingen mag –, der Gegner habe sich dabei von städtebaulichen Argumenten leiten lassen, und wo man oft bedauern möchte, dass er dies nicht mit mehr „Einfühlung" getan hat. Probleme, an deren Lösung zu gehen bisher einfach nicht im Bereich des Möglichen gelegen war, sind nun plötzlich nahegerückt und durchaus greifbar geworden. Man muß fast bedauern, dass diese Angriffe nicht besser „gelenkt" waren".*[19]

Grundsätzlich in dieselbe Richtung zielte der Architekt Franz Löwitsch, wenn er vor seinem geistigen Auge positive wie negative Seiten des Wiener Stadtbildes vorüberziehen ließ und mit drastischen Worten beschrieb:

> *„[…] Und kann die herrliche Ringstraße, können die Paläste und Plätze der inneren Stadt darüber hinwegtäuschen, daß wenige Schritte weiter Wohnquartiere liegen, die den primitivsten Anforderungen spotten und wo man für jede Bombe, die traf, dankbar sein könnte?"*[20]

Leischner erkannte die im Wiederaufbau liegenden Chancen und steckte das Ziel hoch, denn er erklärte im Juli 1946: „Wien soll schöner und gesünder wiedererstehen, als es war."[21] In ihrer Bausubstanz geschädigte Städte konnten in der Phase des Wiederaufbaus versuchen, ihre städtebaulichen Problemfelder zu verbessern. Es ging darum,

> *„den Standard des Wohnens zu heben, Betriebsstätten zu modernisieren, die Bebauungsdichte aufzulockern, insbesondere aber das strukturelle Gefüge der ganzen Stadt oder zumindest von Teilgebieten derselben – in Anpassung an die erhöhten Anforderungen des auf Straße und Schiene ständig anwachsenden Verkehrs – umzugestalten und eine planmäßige Entmischung der Flächennutzungen herbeizuführen."*[22]

Das Zitat von Stadtbaudirektor Rudolf Koller aus dem Jahr 1965 enthält eine Reihe von Aspekten zur Erneuerung der Stadt, die an die gängigen städtebaulichen Leitbilder anknüpfen.[23] Es wurde versucht, in den Zerstörungen einen Sinn zu entdecken. Große städtebauliche Chancen rang der Jurist Dr. Franz Schubert dem Wiederaufbau ab:[24]

> *„[…] Wenn die Zerstörungen über ihren kriegsbedingten Zweck hinaus einen Sinn haben, so ist es der, daß den Wiederaufbauenden die moralische Pflicht erwächst, zum Gemeinwohl an Stelle manches Veralteten, ja sogar Schlechten, etwas Besseres zu setzen. So werden alte, eng verbaute Stadtteile aufgelockert, Straßen verbreitert, Grünanlagen geschaffen, Fabriken aus den Wohnvierteln verlegt, kurz jene Maßnahmen getroffen werden müssen, die den Inhalt des durchaus nicht neuen Schlagwortes „Stadtsanierung" bzw. „Assanierung" bilden. […] War es früher der Raummangel der mauerumgürteten Festungsstadt, so war es später die übermäßige Grundausnutzung kapitalistischer Profitgier, die jenen traurigen Zustand geschaffen hat, der Generationen von Stadtbewohnern zwang, ihr Leben in schlecht belichteten und belüftbaren Räumen zu verbringen. Der Wiederaufbau bietet Gelegenheit, vieles in dieser Hinsicht zu verbessern. Diese gute Absicht herrscht und muß mit allen Mitteln durchgesetzt werden."*[25]

Der Wiederaufbau sollte nicht nur rekonstruktiver Art sein; es sollte gleichzeitig die Gelegenheit zum Ausgleich städtebaulicher Schwächen der Vergangenheit genutzt werden. Die Korrekturen

---

S. 25-32, hier S. 26.

[19] Leischner, Erich: Wiederaufbau, Stadtbild und Bauberatung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), Jg. 1, S. 23-28, hier S. 25.

[20] Löwitsch, Franz: Kritik an Wien? In (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9(1946), S. 99-101, hier S. 99.

[21] Leischner: Wiederaufbau, S. 28.

[22] Koller Rudolf: Rückblick und Vorschau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1(1965), S. 9-33, hier S. 12.

[23] Die Forderungen nach Entmischung und Auflockerung wurden in der Charta von Athen formuliert, die Ansprüche an den Verkehr im Leitbild der „autogerechten Stadt" widergespiegelt (vgl. Kapitel IV. Theorie der Stadtplanung). Koller war 1961 zum Wiener Stadtbaudirektor bestellt worden. Weihsmann, Helmut: In Wien erbaut. Lexikon der Wiener Architekten des 20. Jahrhunderts, Wien 2005, S. 198.

[24] Die Möglichkeiten der Judikative, einen Beitrag zum Wiederaufbau zu leisten, lagen in der Bereitstellung entsprechender Gesetze die Finanzierung, Enteignung, Bauverbote etc. betreffend. Schubert, Franz: Gesetzgeberische Aufgaben des Wiederaufbaus, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 11(1946), S. 193-197, hier S. 195. Vgl. Kapitel V.1.3. Rechtsgrundlagen.

[25] Schubert: Aufgaben, S. 194.

waren infolge der Kriegseinwirkungen möglich geworden. Die zu bewältigenden Aufgaben im Zuge dessen, was als „Wiederaufbau“ bezeichnet wird, umfassten weit mehr als nur eine bloße Wiederherstellung des Vorkriegszustandes. Die beteiligten Planer erkannten die Herausforderung der Zäsur: Die Auswahl der Konzepte und Pläne, nach denen vorgegangen würde, bedeutete, die Entwicklung der Stadt in den kommenden Jahrzehnten in spezifische Bahnen zu leiten. Die notwendigen Planungen mussten oft ohne konkrete Anhaltspunkte geleistet werden, wie sich die Stadt in den folgenden Jahren entfalten würde; noch war nicht absehbar, dass nach einer vorübergehenden Phase des Mangels ein wirtschaftlicher Aufbruch folgen würde, den entsprechende Änderungen im Stadtbild begleiteten.
Die Wiederaufbauplanung wurde also nicht als simple Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes betrachtet, sondern als Anlass, strukturelle Verbesserungen zu realisieren. Der langfristige Einfluss der Planung auf die städtebauliche Entfaltung wurde erkannt und der Konzeption des Wiederaufbaus ein hohes Maß an Wirkung auf zukünftige Entwicklungen zugesprochen, was der Leiter des Stadtbauamts von 1945-47 wie folgt formulierte:

> *„Für die Entwicklung und die notwendige Strukturänderung des durch den Krieg verstümmelten Stadtkörpers sind die jetzt zu fassenden Entschlüsse von schwerwiegender und entscheidender Bedeutung, denn der Planung ist nun die einmalige verpflichtende Gelegenheit geboten, die in den vergangenen Dezennien eingeschlichenen Fehlplanungen zu eliminieren, die Stadt zu sanieren und für viele Jahrzehnte vorausblickend modern zu gestalten.“*[26]

Eine radikale Haltung bezüglich der Wiederaufbauplanungen nahm der Braunschweiger Professor Johannes Göderitz[27] ein. Die Zielrichtung (nicht die Ausgangssituation hinsichtlich des Zerstörungsgrades) der Aussage deckte sich mit den Zitaten zur Wiener Situation: Weg von einer restaurativen Wiederaufbaupolitik hin zur generellen Erneuerung der Stadt. In diesem Zitat des Jahres 1945 trägt die von Göderitz gewählte Terminologie deutliche Bezüge zu der des Dritten Reiches:

> *„Statt 'Wiederaufbau' Neuordnung: Die kritische Überprüfung der auf unsere Zeit überkommenen Haus- und Stadtformen zeigt Fehlbildungen und Entartungserscheinungen, die mit den bisher üblichen technischen, baulichen und städtebaulichen Mitteln wohl verbessert, aber nicht behoben werden können. Ein 'Wiederaufbau' nach den Zerstörungen des Krieges, der sich auf die Beseitigung der gröbsten Fehler beschränkte, würde die von neuem erstehende Stadt nicht von den Grundfehlern aus der Zeit ihrer unorganischen Wucherungen befreien. Daher muß die nicht wiederkehrende Gelegenheit zu einer bis an die Wurzel gehenden Neuordnung des gesamten Städtewesens benutzt werden.“*[28]

Diese tief greifende „Neuordnung“ konnte demnach nur durch die Umsetzung radikaler Leitbilder gelingen, wie sie beispielsweise Le Corbusier vertrat.

[26] Schartelmüller, Karl: Wien 1000 bis 2000 n. Chr., in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 19-22, hier S. 19.
[27] Göderitz arbeitete zusammen mit Rainer und Hoffmann an dem viel beachteten Werk „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“. Nachdem er von 1936 bis 1945 die Position des Geschäftsführers der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung inne hatte, wurde er nach Ende des Zweiten Weltkriegs bis 1953 Stadtbaurat in Braunschweig und lehrte von 1945 bis 1950 als Honorarprofessor an der dortigen TH. Heinrich, Guido/Schandera, Gunter: Magdeburger Biographisches Lexikon, Magdeburg 2002, S. 218.
[28] Durth/Gutschow: Träume, 1. Konzepte, Braunschweig – Wiesbaden 1988, S. 234, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 175.

Ein zentraler Aspekt waren die mit dem Aufbau verbundenen Kosten; im Begleitkatalog zur Ausstellung „Wien baut auf" von 1947 wurden Finanzmittel des Bundes für Wien gefordert, um den Wiederaufbau zu unterstützen.

> *„Der Wiederaufbau Wiens nach den großen Zerstörungen durch den Zweiten Weltkrieg und die gleichzeitige städtebauliche Korrektur vieler Fehler der Vergangenheit, zu der jetzt und vielleicht nie mehr wieder Gelegenheit geboten ist, ist eine solche Aufgabe, die vor allem von der öffentlichen Hand, also von der Gemeinde Wien, zu leisten sein wird und für deren Erfüllung der Gemeinde die nötigen Mittel in die Hand gegeben werden müssen."*[29]

Franz Schuster, einer der führenden Experten für Stadtplanung der Wiener Nachkriegszeit, wies auf die Gelegenheit hin, die Lebensqualität und den Wohnstandard zu verbessern und im Wiederaufbau den modernen Anforderungen anzugleichen.[30] Im Hinblick auf die veraltete Bausubstanz und Infrastruktur ergaben sich große Aufgaben: Der Großteil der nach 1945 vorhandenen Bausubstanz stammte aus der Zeit vor 1914. In der Zwischenkriegszeit kamen im Wesentlichen „nur" die Anlagen des sozialen Wohnungsbaus hinzu. Bedingt durch den großen Anteil an älteren Wohnungen lag der Wohnstandard entsprechend niedrig. Die Anlagen des Massenverkehrs blieben in der Zeit zwischen 1914 und 1945 unverändert, abgesehen von der Elektrifizierung der Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie der Stadtbahn.[31] Aus der Zerstörung und der Notwendigkeit zur Modernisierung der Anlagen resultierte ein dringender Handlungsbedarf, der als Impuls für Infrastrukturmaßnahmen wirkte.

Die Herausforderung des Wiederaufbaus bestand nicht in der Leistung einzelner Teilmaßnahmen, sondern in der Masse der zu bewältigenden Aufgaben. Die Schwierigkeiten, die sich ergaben, waren im Einzelnen weitgehend bekannt:

> *„Die mit dem Wiederaufbau gestellten Aufgaben sind nur ganz selten neu; meist geht es darum, im Zusammenhang damit bekannte Fehler und Verfallserscheinungen des XIX. Jahrhunderts zu beseitigen und endlich die Forderungen einer neuen Zeit in jeder Hinsicht zu erfüllen. Die notwendigen Abhilfemaßnahmen wurden längst erkannt […]"*[32]

Anzumerken bleibt, dass in dieser Anfangsphase diskutiert wurde, wegen der unsicheren politischen Entwicklung mit den Planungen zum Wiederaufbau Wiens abzuwarten, bis das zukünftige Gewicht der Stadt im Nachkriegseuropa neu definiert wäre.[33] Von Seiten der Planungsfachkräfte wurden offensichtlich langfristige Einbußen hinsichtlich der Bedeutung und Zentralität Wiens befürchtet.

[29] Riemer: Wien, S. 135, zitiert nach Klein: Abriss, S. 31.
[30] Schuster: Wiederaufbau, S. 57. Schuster war nach 1945 „Konsulent der Stadt Wien für städtebauliche und architektonische Fragen". Uhl, Ottokar: Die Zeit 1945-1965 in Wien, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 27-32, hier S. 29.
[31] Koller: Rückblick, S. 12.
[32] Schuster, Franz: Wiederaufbau und Dorfplanung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 57-59, hier S. 57.
[33] Schartelmüller: Wien, S. 19.

I.2. Wiederaufbau oder Neubau?

Das Ausmaß des Schadens an einem Gebäude war der wichtigste Faktor, nach dem eine Entscheidung über Reparatur oder Neubau getroffen wurde. Die Kriterien für eine Beurteilung stammten anfangs noch aus der NS-Zeit. Sie wurden 1943 im Auftrag des Reichsministers Speer von dem Hamburger Architekten Konstantin Gutschow erstellt. Diese Richtlinien erwiesen sich nicht immer als zweckmäßig, da zur Entscheidung nicht nur der Schadensgrad allein ausschlaggebend war. Weitere Aspekte bildeten beispielsweise die Qualität der Lage und die Raumausnutzung (im Grundriss). Erwin Binde, Abteilungsleiter der Wiederaufbau GmbH Köln, forderte in seinem Beitrag zur Kölner Arbeitstagung „Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land“ 1947 eine Bewertung der schadhaften Objekte nach weiteren Kriterien.[34] Wichtig in diesem Zusammenhang war die rein wirtschaftlich-technische Art der Beurteilung; Hinweise auf eine Berücksichtigung der historischen Qualität der Gebäude fanden sich im Beitrag Bindes keine. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit tendierte man zum Neubau – hier könnten Einsparungspotentiale realisiert werden, beispielsweise durch genormte Bauelemente und einen festgelegten Baupreis sowie bei den Arbeitskosten durch geringeren Zeitaufwand und weniger notwendigen Facharbeiteranteil als bei der Instandsetzung von Altbauten.[35] Dr.-Ing. Schwarz, gleichfalls Referent der Kölner Arbeitstagung, verdeutlichte diese Problematik:

> *„Für irgendeine betrübte Statistik und einen Ersatzanspruch mag es Bedeutung haben, zu wissen, wie groß der Anteil der vernichteten Bauteile an den Kosten eines Hauses gewesen wäre, wenn man es früher einmal neu gebaut hätte. Aber wir müssen doch wissen, wie viel es in Wirklichkeit kostet, dieses Haus wieder herzurichten – meinetwegen umgerechnet in irgendeinen fiktiven Geldwert – und es ist natürlich viel teurer, eine Ruine in mühseliger Einzel- und Modellarbeit zu flicken, als eine neue Hauszeile mit all den Hilfsmitteln, wie sie eine gut eingerichtete Großbaustelle hat, neu hochzubringen und mit serienmäßig erstellten Ausstattungsstücken zu versehen. Es kann sein, dass die Kosten der Flickarbeit an einem scheinbar noch ganz ordentlich erhaltenen Haus die Neubaukosten weit übertreffen. Man darf all die kleinen Nebenarbeiten, die Rüstungen und Abstrebungen und kleinen Ergänzungen dabei nicht unterschätzen. Da hat jeder Balken, jedes Fenster, jede Tür ein anderes Maß und eine andere Form, muß gemessen und gezeichnet und vergeben und von einem tüchtigen Facharbeiter, den wir in der Regel gar nicht haben, hergestellt werden. Man muß sehr hohe Aufschläge auf den theoretischen Schadensgrad machen, wenn man auf die Wiederherstellungskosten kommen will, und dann rückt das beschädigte Haus einen viel höheren Schadensgrad hinauf, und es zeigt sich, dass in Wirklichkeit alles noch viel schlimmer ist, als man zuerst vermutet hatte […]“*[36]

Schwarz bezieht sich in seiner Einschätzung auf Deutschland im Allgemeinen und auf Köln im Speziellen. Auch wenn der Leiter der Wiederaufbaugesellschaft Köln in seinem Beitrag viele historische Fakten anführte (er meinte *„Städtebau ist keine Sache der Wissenschaft, sondern der Geschichte […]“*), band er in seine formulierten Gedanken zur Schadensschätzung – wie Binde – den historischen Wert der Gebäude nicht mit ein. In der Diskussion (dieser Tagung) zur Festsetzung von Entscheidungsrichtlinien für das Verfahren mit beschädigten Gebäuden fanden

[34] Binde forderte eine rein technische Bewertung nach einem bestimmten Verhältnis ermittelter Werte zueinander, darunter die Reparaturkosten als prozentualer Anteil der Kosten eines Neubaus (A), das Verhältnis des Wertes eines Wiederaufbaues zum Wert eines Neubaus (B), der Anteil der Abbruchkosten an den Neubaukosten (C) und der verwertbare Rest des Altbaus für einen Neubau in Prozent (D). Die Formel (A-C):(B-D) liefere laut Binde das Ergebnis. Binde, Erwin: Wann Reparatur und wann Neubau? In (Binder, Gottlob): Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land, Aufbau-Sonderhefte Heft 2, Stuttgart 1947, S. 38-41, hier S. 38.
[35] Binde, Reparatur, S. 38-41.
[36] Schwarz, Rudolf: Gedanken zum Wiederaufbau von Köln, in (Binder, Gottlob): Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land, Aufbau-Sonderhefte Heft 2, Stuttgart 1947, S. 8-27, hier S. 11-12.

kulturhistorische Maßstäbe keine Anwendung. Die Bewertung sah keine denkmalpflegerischen Aspekte für den Erhalt des gewachsenen Baubestandes vor.[37] In ein anderes Licht rückte der Wiener Architekt Erich Leischner die Diskussion um die Erhaltung historischer Bausubstanz: Er befürwortete mit Bestimmtheit, Gebäude mit kulturellem Wert zu erhalten. Der konservatorische Blickwinkel Leischners ließ Kompromisse zu. Veränderungen im Grundriss stand er offen gegenüber:

> *„Das [die Wiederherstellung der alten Erscheinung, Anm. d. Verf.] schließt jedoch bestimmt nicht aus, dass sie in ihrem Inneren auch gewisse Änderungen erfahren können, um sie unseren heutigen Anforderungen entsprechender zu gestalten. Es ist nicht einzusehen, warum man die günstige Gelegenheit nicht nützen sollte, grundrißliche Verbesserungen jetzt durchzuführen, da sich eine einmalige Möglichkeit dartut. Es muß nur der historische Charakter der Gesamterscheinung streng gewahrt bleiben.“*[38]

Folglich bewegte sich der Wiederaufbau im Bereich historischer Bausubstanz auf einem schmalen Grat zwischen behutsamer Veränderung im Sinne von Nutzungsverbesserungen unter Beibehaltung der historischen Qualität und einem durch Wahrung der Gelegenheit bedingten Umbau. Die Wiederaufbaupolitik Wiens brachte der Architekt Dr. Karl Kupsky auf einen „kleinsten gemeinsamen Nenner“: „Städteumbau“ unter Wahrung der Tradition.[39] Roland Rainer nahm in einer seiner Veröffentlichungen zum Begriff „Wiederaufbau“ Bezug auf psychologische Aspekte, die Entscheidungen über Wiederaufbau oder Neubau beeinflussen könnten:

> *„Man spricht bisher überwiegend vom 'Wiederaufbau' der zerstörten Städte. Darin äußert sich der vielleicht teilweise unbewußte Wunsch, sie so oder so ähnlich neu zu bauen, wie sie waren – in sehr kurzer Zeit das plötzlich Verlorene in derselben oder in ähnlicher Gestalt wiederzuschaffen, wie es im Laufe sehr langer Zeit geworden ist.“*[40]

Die Diskussion um Rekonstruktion oder Neubau prägte die erste Planungsphase im Wiederaufbau. Ausschlaggebend war die Bewertung nicht zerstörter Gebäude und Infrastruktur:

> *„Wie sich bald zeigte, war die Möglichkeit struktureller Änderungen von der räumlichen Verteilung der Schadensstellen und von der Höhe jener Werte abhängig, die in den großteils erhalten gebliebenen unterirdischen Einbauten investiert worden waren. Auch ließ der Zeitdruck, unter welchem der Wiederaufbau stand, keine zu langwierigen Überlegungen und Planungen zu, da es doch galt, dem Mangel am Nötigsten abzuhelfen.“*[41]

In diesem Beitrag wurde eine für die strukturelle Neugestaltung von Stadtteilen notwendige Voraussetzung erwähnt: Strukturelle Änderungen konnten nur dort durchgeführt werden, wo noch vorhandene Werte die Vorteile einer baulichen Neuordnung unterboten. Nur wenn die Schäden so hoch eingeschätzt wurden, dass der restliche intakte Bestand an Gebäuden und Infrastruktur eine untergeordnete Rolle spielte, konnte zugunsten einer städtebaulichen Neugestaltung entschieden werden. In diesem Zusammenhang verwies Koller auf den Tiefbaubestand (wie Keller und Versorgungsleitungen), der teilweise auch bei Totalschäden der

[37] Schwarz: Gedanken, hier S. 8.
[38] Leischner: Wiederaufbau, S. 27.
[39] Kupsky, Karl: Städtebau und Landesplanung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1/2 (1947), S. 1-4, hier S. 2.
[40] Rainer, Roland: Städtebauliche Prosa. Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte, Tübingen 1948, S. 1.
[41] Koller: Rückblick, S. 12.

Gebäude noch intakt war.[42] Es entstand ein „Trade-off“ zwischen vorhandenen Restwerten und realisierbaren neuen Strukturen. Neben der fast durchgängig erhaltenen unterirdischen Infrastruktur waren die Besitzverhältnisse und finanziellen Möglichkeiten Faktoren, die eine völlige Neustrukturierung kaum möglich machten bzw. bestimmte Stadtteile vor dem völligen Abriss bewahrten, und gleichzeitig eine starke Vorgabe für die Planer. Der vorhandene Bestand, Determinanten wie die technische Infrastruktur, Straßen und Eigentum dienten also als Argument für einen im Wesentlichen restaurativen Wiederaufbau.[43]

[42] Koller: Rückblick, S. 12.
[43] Reinborn: Städtebau, S. 19.

II. ZERSTÖRUNG

II.1. Zerstörungsphase

Bombenangriffe

Eine der effektvollsten Maßnahmen im Kampf gegen das nationalsozialistische Regime war die Luftwaffe.

> *„Im Visier der Bomberflotten lagen vor allem die Zentren der NS-Rüstungsindustrie und wichtige Verkehrsverbindungen, allen voran Eisenbahnanlagen. Schlechtes Wetter und fehlende Zielgenauigkeit führten auch zu Bombenabwürfen auf Wohngebiete.*[44]

Bis zum Jahr 1944 erreichten Wien nur wenige Fliegerangriffe. Die Stadt galt als „Luftschutzkeller des Reiches".[45] Allerdings operierten ab Herbst 1943 alliierte Bomber von Süditalien aus. Das Gebiet Österreichs kam in Reichweite.[46] Wien wurde Ziel von 52 Luftangriffen.[47] Sie lassen sich grob in zwei Phasen gliedern, die sich in Umfang und Ziel unterscheiden. Die erste Angriffsperiode dauerte vom 12. März 1944 bis Mitte Januar 1945. Die Bombardierungen waren vor allem auf die Industriekomplexe der Außenbezirke gerichtet. Danach setzte eine zweite Angriffswelle mit weitaus größerer Zerstörungskraft ein, die auch die Innenbezirke mit einschloss.[48] Aus strategischen Gründen wurden die Bahnhöfe bombardiert.[49] Vom 15. Januar 1945 bis zum letzten Angriffstag am 22. März 1945 stieg die Anzahl der Zerstörungen auf rund das Doppelte – bezogen auf gemeldete Schäden am städtischen Kanalnetz. Auf Grundlage der ununterbrochen dokumentierten Kanalschäden, hier nach den Aufzeichnungen von Stadtbaudirektor Gundacker, lassen sich die Angriffe rekonstruieren und ihr jeweiliges Ausmaß nachvollziehen. Schwere Angriffe mit großen Schäden fanden am 10. September 1944 (60 gemeldete Kanalschäden), am 5. November 1944 (74), am 15. Januar (55), und mit voller Gewalt am 21. Februar (160), 12. März (132) und 22. März 1945 (102) statt.[50] Durch diese zweite Welle brach die öffentliche Ordnung zusammen, da immer weniger Teile der Versorgungseinrichtungen und der Verkehrsinfrastruktur funktionierten.

[44] Technisches Museum Wien: Österreich, S. 86.
[45] Gundacker, Hans: Die Zerstörungen in Wien und ihre Behebung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 9-16, hier S. 10.
[46] Technisches Museum Wien: Österreich, S. 77 und Eigner, Peter/Resch, Andreas: Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert, in (Eder, Franz/Eigner, Peter/Resch, Andreas/Weigl, Andreas): Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum, Wien 2003, S. 12. Die Ziele der alliierten Bombereinheiten wurden alle nach militärstrategischen Gesichtspunkten ausgewählt. Eine Analyse der Ziele der 461sten Bombengeschwaders der US-amerikanischen Streitkräfte ergibt folgende primäre Ziele: Raffinerien, Truppenkonzentrationen, Rangierbahnhöfe, Flughäfen, Waffen- und Flugzeugfabriken, Straßen- und Eisenbahnbrücken, Hafenanlagen, Waffendepots und weitere „verwundbare" und militärisch lohnende Punkte der Infrastruktur. 461st Bombardment Group/49th Bombardment Wing/Fifteenth Air Force der US-amerikanischen Streitkräfte im Zweiten Weltkrieg, http://www.461st.org/Missions/Missions.htm (Stand 16.09.2006).
[47] Koller: Rückblick, S. 11.
[48] Gundacker: Zerstörungen, S. 11.
[49] Klein: Abriss, S. 27.
[50] Die Daten zu den Kanalschäden wurden nicht alle sofort gemeldet; insgesamt 1.343 Mängel sind nachträglich angezeigt worden. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist ein Großteil dieser Schäden der zweiten Angriffsphase zuzuordnen. Gundacker: Zerstörungen, S. 11. Gundacker war von 1945 bis 1954 Leiter des Wiener Stadtbauamtes. Ziak: Wiedergeburt, S. 313.

Bodenkampf

Wien wurde vom Reichsstatthalter am 2. April 1945 zur „Festung“ erklärt; dies hatte zur Folge, dass der Stadtraum zum Kampfgebiet wurde.[51] Die sowjetischen Truppen drangen über Simmering zum Donaukanal vor.[52] Ein starker Vorstoß der Roten Armee erfolgte über das locker verbaute Gebiet am Praterstern am 8. April 1945, um Häuserkämpfe zu vermeiden.[53] Die Linie vom Hietzinger Platz über Süd- und Ostbahnhof zum Donaukanal war in den Tagen vom 6. bis 7. April Frontbereich. Heftige Kämpfe am Donaukanal dauerten vom 10. bis zum 12. April 1945.[54] Abziehende deutsche Truppen sprengten um den 10. April alle Brücken über den Donaukanal mit Ausnahme der Reichs- und Augartenbrücke.[55] Am gleichen Tag besetzte die sowjetische Armee die Innere Stadt. Es folgten Artilleriegefechte mit nördlich stehenden deutschen Truppen. Artilleriefeuer wurde auf den Stephansplatz eröffnet.[56] Der alliierte Vormarsch auf dem Stadtgebiet bis zur Einnahme Wiens dauerte zehn Tage.[57] Am 12. April 1945 waren die Kampfhandlungen beendet.[58]

Feuerwehr

Größte Schwierigkeiten hatte die Wiener Bevölkerung mit der Brandbekämpfung. Infolge des Befehls vom 6. April 1945 von der „örtlichen Luftschutzleitung“ wurde die „Feuerschutzpolizei mit dem gesamten Feuerlösch- und Entgiftungsapparat“ aus Wien nach Westen befohlen. Von der städtischen Feuerwehr mit insgesamt 3.798 Mann und 420 Löschzügen waren bis zum Kriegsende nur drei Fahrzeuge mit achtzehn Mann nicht aus der Stadt abgezogen worden. Anhand der geringen Zahl von zurückgebliebenen Feuerwehrmännern ist erkennbar, dass die Befehle in dieser letzten Kriegsphase noch exakt befolgt wurden. Zusätzlich war das Feuermeldesystem außer Betrieb.[59] Ohne Möglichkeiten zur Brandbekämpfung konnten sich die Brände ungehindert ausbreiten.

> *„Luftangriffe und Artilleriefeuer von beiden Seiten führten zu einer Brandserie, wie sie die Stadt noch nie erlebt hatte. Die Brände wurden durch einen starken Westwind, durch Wassermangel und den Umstand begünstigt, dass sich die Bevölkerung des andauernden Artilleriefeuers wegen nicht aus den Kellern wagte. Das Schadensausmaß dieser Brände übertraf bei weitem alle Brandschäden, die in Wien vorher durch Luftangriffe entstanden waren.“*[60]

[51] Koller: Rückblick, S. 10 und Bernt, Johann/Zilk, Helmut: Wien – Stadt im Aufbau!, Wien 1975, S. 15.
[52] Zunke, Rudolf: Wiener Stadtplanung in der Wiederaufbauära nach dem Zweiten Weltkrieg, Diplomarbeit Universität Wien, Wien 1993, S. 9.
[53] Schwarz, Karl-Heinz: Der Wiederaufbau in Wien mit besonderer Berücksichtigung des ersten Bezirks 1945-1955, Diss. TU Wien, Wien 1997, S. 3.
[54] Zunke: Stadtplanung, S. 9-10.
[55] Weihsmann, Helmut: Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs, Wien 1998, S. 1037. Mayer und Ziak gehen insgesamt von etwa 120 zerstörten Brücken im Stadtgebiet nach Kriegsende aus. Mayer, Wolfgang: Wien im Spiegel des Fotoarchivs Gerlach. Stadtbild und Baugeschehen 1925 – 1972, Ausstellungskatalog, Wien 1990, S. 12 und Ziak: Null, S. 13. Informationen zu Brückenneu- und Wiederaufbauten siehe u. a. Riemer: Wien, S. 167-171 und Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./1, S. 109-112.
[56] Mit dem Zielfeuer deutscher Artillerie wurden erhebliche Schäden am Stephansplatz und Stock im Eisen-Platz verursacht. Der Stephansdom brannte innerhalb der folgenden Tage aus. Bernt/Zilk: Wien, S. 21-22.
[57] Koller: Rückblick, S. 11.
[58] Bernt/Zilk: Wien, S. 25-26.
[59] Lang, Franz Othmar: Bedrohung und Abwehr, in (Ziak, Karl): Wiedergeburt einer Weltstadt, Wien 1965, S. 289-299, hier S. 289, Bernt/Zilk: Wien, S. 39 und Maetz, Hermann: Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 1), in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 17-18. Die Zahlenangaben variieren geringfügig.
[60] Lang: Bedrohung, S. 289.

II.2. Zustandsbeschreibung nach der Zäsur

Das Stadtbild Wiens am Kriegsende bot bezüglich verschiedener Perspektiven ein trostloses Bild. Im Fokus dieser Arbeit stehen die baulichen Verluste. Zum Gesamteindruck zählen aber auch viele andere Aspekte, die die Atmosphäre des Nachkriegs-Wiens prägten.[61]

II.2.1 Bevölkerungsverluste

Nicht nur Verluste an materiellen Werten prägten die Stimmung in der Stadt. Krieg und Verfolgung forderten viele Opfer. Ein beträchtlicher Anteil der Bevölkerung Wiens erlebte das Kriegsende nicht, viele Wiener wurden vertrieben: „13% der Vorkriegsbevölkerung wurden Opfer von Vertreibung, Ermordung oder Krieg.“[62] Etwa 120.000 Wiener kamen im Zuge des Zweiten Weltkrieges ums Leben. In Kriegsgefangenschaft gerieten 85.470 Soldaten aus der Stadt. Als Gegner des nationalsozialistischen Regimes wurden 450 Wiener hingerichtet.[63] Die „wirtschaftlich produktivste Gruppe von Österreichern“ wurde Opfer der Verfolgung: Nur wenige überlebende Juden kehrten aus dem Exil zurück.[64] Bei den Luftangriffen kamen 8.769 Zivilisten ums Leben.[65] Die zehn Tage Kampf um die Stadt forderten kurz vor Kriegsende weitere 2.266 Menschenleben.[66] Mayer rechnet daher mit einer Zahl von insgesamt 11.035 Menschen, die bei den Kriegshandlungen in der Stadt den Tod fanden.[67] Unberücksichtigt bei diesen Angaben blieben die militärischen Verluste. Es wird von 19.000 deutschen und 18.000 sowjetischen Soldaten ausgegangen, die im Großraum Wien fielen.[68]

Einen Anhaltspunkt über den Zerstörungsgrad liefert die Zahl der Opfer, die pro Bezirk zu beklagen waren: Demnach wurde Favoriten am schwersten getroffen (1.196 Personenverluste), es folgen Floridsdorf (1.085), Landstraße (917) und Leopoldstadt (730).[69]

Wien büßte innerhalb der Jahre 1939-46 annähernd ein Viertel seiner Bevölkerung durch Kriegsverluste, Geburtenausfall, Judenverfolgung, Kriegsgefangenschaft und Umsiedlung ein.[70]

[61] Einen bezeichnenden Eindruck bietet der Bildband von Ernst Haas mit Straßenszenen aus der Zeit 1945-48. Husslein-Arco, Agnes: Ernst Haas. Eine Welt in Trümmern, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Museum der Moderne Salzburg/Rupertinum vom 22.1-1.5.2005, Weitra 2005 (alle Abbildungen).
[62] Matznetter, Walter: Von der Grundherrschaft zum Stadtmanagement. Zweihundert Jahre Stadtplanung Wien, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 60-79, hier S. 74.
[63] Bernt/Zilk: Wien, S. 50.
[64] Technisches Museum Wien: Österreich, S. 18.
[65] Mayer: Gerlach, S. 12.
[66] Ziak, Karl: Im Jahre Null, in (ders.): Wiedergeburt einer Weltstadt, Wien 1965, S. 7-17, hier S. 13.
[67] Mayer, Wolfgang: Wien im Spiegel seiner Entwicklung von 1850 bis zur Gegenwart, Wien 1989, S. 21.
[68] Zunke: Stadtplanung, S. 10.
[69] Riemer, Hans: Wien baut auf. Zwei Jahre Wiederaufbau, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung Wien 1947, S. 31.
[70] Strzygowski: Zukunft, S. 6.

II.2.2 Bauliche Schäden

Die Zerstörungen umfassten an umbautem Raum etwa 33 Millionen Kubikmeter.[71]

Abb. 1: Zerstörungen in Wien. Die schwarzen Flächen markieren Gebäude mit fünfzig Prozent Schaden oder mehr. In die Karte wurden die Standorte der in Kapitel VII untersuchten Baubeispiele aufgenommen (orange Zahlenangaben, hierzu Legende: ① Wettbewerbsbeitrag von Lois Welzenbacher zur Verbauung des Donaukanals, ② Strandbad Gänsehäufel, ③ Südbahnhof, ④ Franz-Domes-Lehrlingsheim, ⑤ Ringturm, ⑥ Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz, ⑦ Böhlerhaus, ⑧ Museum des zwanzigsten Jahrhunderts, ⑨ Demonstrativbauvorhaben „Vorgartenstraße"). Quelle: Riemer, Hans: Wien baut auf. Zwei Jahre Wiederaufbau, Begleitkatalog zur gleichnamigen Ausstellung, Wien 1947, S. 106; eigene Bearbeitung.

Die Karte zeigt – stark vereinfacht – geballte Zerstörungen in den Stadtteilen Floridsdorf und Leopoldstadt, Landstraße, Favoriten und Ottakring. Diese massiven Schäden waren Standorte wichtiger Industrie- oder Infrastruktureinrichtungen. Einen Anhaltspunkt für die Auswahl der Ziele der Alliierten gibt die Karte der Industrieansiedlungen des Jahres 1939 wieder:

[71] Koller: Rückblick, S. 11.

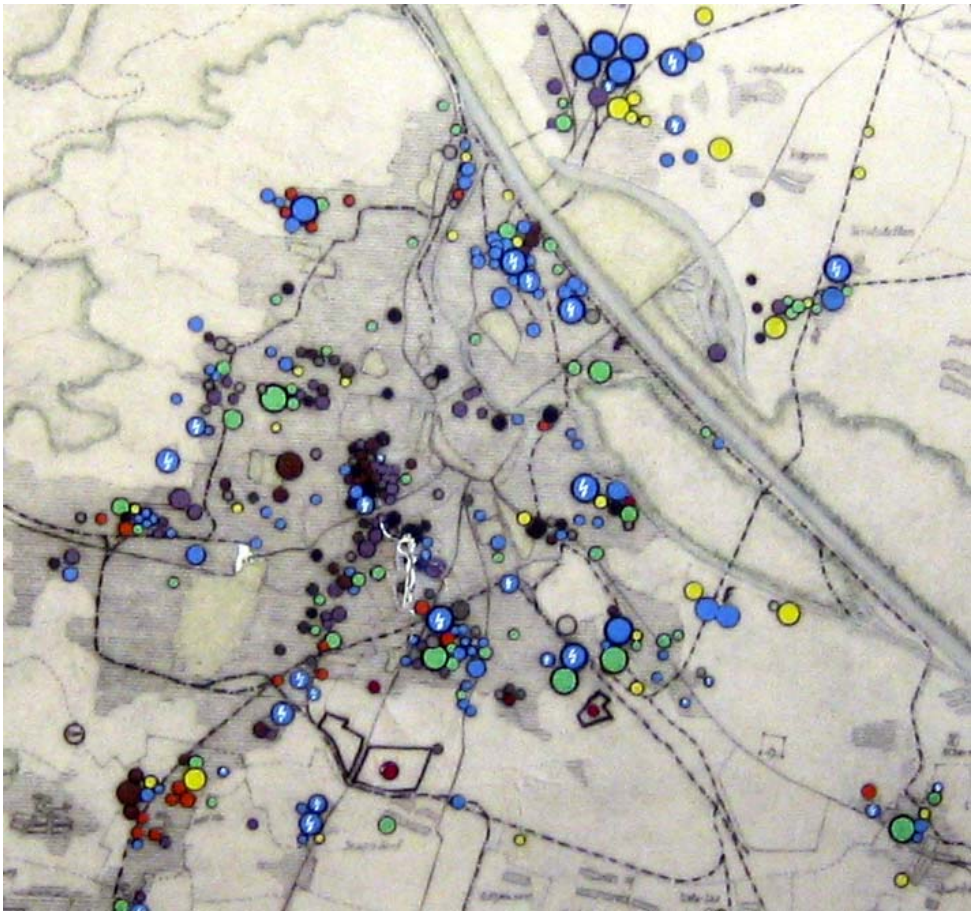


Abb. 2: Ausschnitt aus der Karte „Reichsgau Wien. Standorte industrieller Erzeugung mit 100 Beschäftigten und darüber. Stand 1939. Nach Angaben der Wirtschaftskammer, Maßstab 1:50.000." Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Kartographische Sammlung, Signatur N/h: 19704.

Legende:

braun:	Steine und Erden
blau:	Metallverarbeitung
gelb:	Chemie
violett:	Textilien
hellgrau:	Papier
dunkelgrau:	Druck
schwarz:	Leder
rot:	Holz, Musik, Spielwaren
grün:	Nahrung
Blitz:	Elektroindustrie

Kreise mit verschiedenem Durchmesser stellen Betriebe verschiedener Größenordnung dar (Staffelung zwischen 100 bis 1.000 Mitarbeitern in den Schritten 100-250, 251-500, 501-750, 750-1.000, 1.001 und mehr Beschäftigte).

Die Eroberung durch alliierte Kampftruppen wie auch der vorangegangene Bombenkrieg verursachten umfangreiche Schäden im Stadtgebiet: Die Fläche der Totalschäden im gesamten Stadtgebiet entsprach der Fläche der ersten acht Bezirke zuzüglich der Hälfte des neunten Bezirks.[72] Ihr Ausmaß lag jedoch deutlich unter dem deutscher Städte: Nach Durth/Gutschow waren in Köln 70%, in Hannover 65%, in Stuttgart, Hamburg und Nürnberg 60% und in München 45% des Bestandes an Wohnraum vernichtet. Auf dem Gebiet des Dritten Reiches waren die Großstädte von den Bombardierungen grundsätzlich am meisten betroffen.[73] In Wien wurde das Ausmaß der Zerstörung auf rund 13% des Wohnhausbestandes, etwa 25% der Industrieanlagen und weite Teile der Verkehrsinfrastruktur geschätzt.[74] Die Tragweite der Zerstörung äußerte sich

[72] Riemer: Wien, S. 105.
[73] Reinborn: Städtebau, S. 173.
[74] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 165-166.

in einer prekären Wohnungssituation. Koller bezifferte die Zahl der durch Kriegsschäden obdachlos gewordenen Menschen auf mindestens 250.000.[75]

Der Wiener Raum war mit 59% Anteil an allen Schäden im österreichischen Bundesgebiet mit Abstand am Schwersten betroffen.[76] Die Treffer verteilten sich – neben strategischen Zielen – auf das gesamte Wiener Stadtgebiet. Bezüglich der Implementierung neuer städtebaulicher Leitbilder war deshalb in Wien – im Gegensatz zu den oben genannten deutschen Städten – „die Voraussetzung für strukturelle Veränderungen auf größeren Flächen nicht erfüllt […]".[77]

II.2.2.1 Schäden der Infrastruktur

Die Schäden in der Infrastruktur, vor allem Versorgungseinrichtungen und Verkehrsanlagen betreffend, waren erheblich. Die öffentlichen Verkehrsmittel standen still oder waren nur eingeschränkt in Betrieb. Einrichtungen der Bahn, vor allem die Bahnhöfe (siehe auch VII.2.3 Wien Südbahnhof), hatten große Zerstörungen erlitten und konnten nicht genutzt werden. Ein Großteil der Industrieanlagen war schwer beschädigt oder völlig zerstört.[78]

Eine hohe Zahl von Schäden wies das städtische Versorgungsnetz auf: Die Gasleitungen waren an 1.280, die Wasserleitungen an 1.378 Stellen beschädigt. Das Kanalnetz musste an etwa 1.200 Stellen repariert werden. Elektrische Leitungen waren in rund 1.280 Fällen betroffen.[79] Es waren 1.765 Schäden an den Kanälen und 140 nachgemeldete Schäden vorhanden, die erst später aufgedeckt wurden.[80] Da Epidemien befürchtet wurden, konzentrierten sich erhebliche Bemühungen auf die Instandsetzung der Gas- und Wasserleitungen.[81] Die Schäden an der öffentlichen Versorgung lassen sich anhand der Statistischen Jahrbücher dokumentieren.[82]

[75] Koller: Rückblick, S. 11. Mayer geht von 270.000 Obdachlosen aus. Mayer: Gerlach, S. 12.
[76] Boeck: Zerstörung und Wiederaufbau, S. 393.
[77] Koller: Rückblick, S. 12.
[78] Koller: Rückblick, S. 11.
[79] Bernt/Zilk: Wien, S. 38 und Mayer: Gerlach, S. 12.
[80] Lang: Bedrohung, S. 291.
[81] Ziak: Null, S. 15.
[82] Die Gasabgabe der Wiener Gaswerke verringerte sich schlagartig von 433.250.360m³ (1944) auf 135.395.444m³ (1945). Die Elektrizitätswerke gaben weniger Strom in das Leitungsnetz ab, denn die Zahl der von den städtischen Elektrizitätswerken beleuchteten Straßenzüge sank von 2.488 (1943) auf nur 70 (1945). Von 274 Plätzen (1944) wurden 1945 nur mehr zwei Plätze beleuchtet. Die Beleuchtung fiel in Siedlungsanlagen, öffentlichen Gehwegen, Stiegen, Höfen und Parkanlagen völlig aus. Die Leistung der Wasserwerke sank; für das Jahr 1945 wurde eine deutlich geringere Menge des in das Rohrnetz Wiens abgegebenen Wassers verzeichnet: 1943 wurden aus beiden Hochquellenwasserleitungen 112.358.000m³, 1944 110.673.000m³, 1945 85.614.000m³ ins Wassernetz gespeist. Die Zahlen für 1945 beinhalten die aus Notwasserwerken eingespeisten Mengen. Kriegsbedingte Einflüsse (Teilangaben, Ausfall von Registrierungen) lassen auf Fehler schließen. Deutlich erkennbar waren die Schäden im Leitungsnetz durch Heranziehung der Wasserabgabe, die mit Hilfe von Wassermessern ermittelt wurde. Wiederum war ein deutlicher Abfall der ankommenden Wassermenge in Industrie und Haushalten zu verzeichnen (1943: 97.163.800m³, 1944: 91.422.500m³, 1945: 65.082.800m³). Die Wiental-Wasserleitung blieb bei dieser Auswertung unberücksichtigt. Stadt Wien: Jahrbuch 1943-1945, S. 140-142.

Einschub: Notwasserversorgung durch die Siemens-Werke Landstraße. Der Bericht von Franz Langhans, dem kaufmännischen Leiter der Siemenswerke (III. Bezirk, Apostelgasse und Hainburger Straße) belichtet die Phase der letzten Kriegstage vor allem in Bezug auf die Wasserversorgung der Stadt. Von der nationalsozialistischen Führung wurde das Siemenswerk zum „Notwasserwerk" erklärt, um durch die Einspeisung in das Wassernetz aus den werkseigenen Tiefbrunnen die Wasserversorgung aufrecht zu erhalten. Am Donnerstag, den 5. April 1945, wurde der Betrieb in den Werken wegen Personalmangels eingestellt. Für die Bedienung der Wasserversorgung konnten ab dem 6. April 1945 Arbeiter vom Volkssturm freigestellt werden. Langhans berichtet über den immer näher rückenden Frontverlauf vom 6. April - 9. April 1945, bis schließlich am 10. April 1945 russische Truppen das Fabrikgelände einnahmen.[83]

Der öffentliche Personenverkehr im Frühjahr 1945 war stark beeinträchtigt. Infolge der Zerstörungen war der Wagenpark der Straßenbahn erheblich verringert worden. Von 1.400 Triebwagen verblieben rund 400; die Zahl der Beiwagen reduzierte sich von 1.800 auf 800. Hinzu kam, dass etwa zwei Drittel der 600 km langen Straßenoberleitungen zerstört waren.[84] Vom 5. bis 28. April war der Betrieb von Stadt- und Straßenbahn eingestellt.[85] Die Straßenbahn wurde am 29. April 1945 mit anfangs fünf Linien wieder in Betrieb genommen.[86] Bis Mitte Mai waren neun Linien mit 34 km in Betrieb, was knapp einem Zehntel des Netzes entsprach.[87] Die Autobuslinien blieben vom Jahreswechsel 1941/42 bis Dezember 1948 stillgelegt.[88] Auch der Zugverkehr war in vielen Teilen der Stadt außer Betrieb. 1945 verkehrte nur ein Bruchteil des Zugverkehrsaufkommens der Vorjahre.[89]

Allgemein war der motorisierte Verkehr abhängig vom Straßenzustand und den nutzbaren Brücken. Teilweise wurden Donaukanalbrücken durch Holzstege ersetzt, die aber nicht für alle Fahrzeuge freigegeben waren. Überwiegend Fußgänger prägten das Straßenbild.[90] Dazu kamen die Fahrzeuge der Besatzungsmächte, die 1945 über ein Drittel bis die Hälfte des gesamten Verkehrsaufkommens ausmachten. Die Anzahl der Verkehrstoten stieg signifikant von 160 (1943) bzw. 165 (1944) auf 471 (1945).[91] Diese drastische Erhöhung lässt Rückschlüsse auf den Zustand der Fahrzeuge und Straßen zu.

II.2.2.2 Gebäudebestand

Unter den Zerstörungen hatte der erste Bezirk in der Bereichen am Donaukanal (siehe VII.2.1 Wettbewerbsentwurf zur Neugestaltung des Donaukanalbereichs von Welzenbacher), am Hohen Markt, Rotenturm- und Kärtnerstraße und um den Stephansplatz am meisten gelitten.[92] Die Schäden an kulturell bedeutenden Bauten waren in der Altstadt beträchtlich. Fast völlig

[83] WStLA: Historische Kommission/Kommission 1945, Dokument Nr. 79.
[84] Bernt/Zilk: Wien, S. 37.
[85] Muhr, Adelbert: Verkehrsprobleme, in (Ziak, Karl): Wiedergeburt einer Weltstadt, Wien 1965, S. 132-147, hier S. 137.
[86] Bernt/Zilk: Wien, S. 31.
[87] Ziak: Null, S. 15.
[88] Muhr: Verkehrsprobleme, S. 137.
[89] So reduzierte sich die Anzahl der durchgehenden Personenzügen an der Philadephiabrücke von 35.118 auf 2.210 (1943/1945). Stadt Wien: Jahrbuch 1943-1945, S. 146.
[90] Muhr: Verkehrsprobleme, S. 137.
[91] Stadt Wien: Jahrbuch 1943-1945, S. 154-155.
[92] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 186.

vernichtet wurden drei der herausragendsten Gebäude Wiens, die Staatsoper, das Burgtheater und der Stephansdom.[93] Schwer beschädigt wurden weiters die Albertina, das Kunsthistorische Museum und die Universität. Bombentreffer verzeichneten die Schlösser Schönbrunn und Belvedere. Auch die Palais Schwarzenberg, Harrach, Palffy, sowie die Gebäude des Bundeskanzleramts und des Innenministeriums trugen Schäden davon.[94] Viele weniger prominente Bauten wurden Opfer des Krieges, darunter das Bürgerspitalfonds-Haus (I., Schottenring 28-30, siehe VII.2.5 Ringturm), das Gebäude Elisabethstraße 12 von Josef Hlávka (I., siehe VII.2.8 Böhlerhaus) oder das Palais Nathaniel Rothschild (IV., Theresianumgasse 16-18, siehe VII.2.4 Franz-Domes-Lehrlingswohnheim).

In den Innenbezirken Wieden, Landstraße und Leopoldstadt häuften sich die Ruinen. Dramatisch gestaltete sich das Bild in den Subzentren der Außenbezirke Neulerchenfeld, Hernals, Floridsdorf und Ottakring. Besonders viele Schäden traten in Meidling und Favoriten auf. Im zehnten Bezirk wurde allein ein Sechstel des total zerstörten Wohnraums Wiens gezählt.[95] Laut „Aufbau“ wurden alleine in Favoriten über 6.000 Wohneinheiten vernichtet.[96]

Anzahl der zerstörten Gebäude und Wohnungen

Für die Zahlenangaben zu den Schäden wurden zwei Darstellungen aus dem „Aufbau“ herangezogen, deren zeitliche Perspektive (Anfang/nach Ende des Wiederaufbaus) variiert. Stadtbaudirektor Gundacker berichtete über das Ausmaß der Zerstörungen mit Hilfe der im Juli 1946 verfügbaren Zahlen. Demnach waren insgesamt 41.549 Gebäude betroffen, davon

- 4.420 Gebäude als Totalschäden (10%),
- 8.968 Gebäude als Teilschäden (21%) und
- 28.161 Gebäude als Kleinschäden (69%).[97]

Andere, aber in der gleichen Größenordnung liegende Zahlen für Schadensfälle gab ein Nachfolger Gundackers als Stadtbaudirektor, Rudolf Koller, zwei Jahrzehnte nach der Zäsur an. Schäden wurden demnach an 46.862 oder 41% der insgesamt 114.298 Gebäude festgestellt, von denen

- 6.214 als Totalschäden (13,3%),
- 12.929 als Teilschäden (27,6%) und
- 27.719 als Kleinschäden (59,2%) eingestuft wurden.[98]

Bei Gundacker (1946) wurden weniger beschädigte Gebäude als bei den folgenden, späteren Schadensangaben aufgeführt (5.313 weniger als bei Koller). Die geringeren Angaben rühren von mehreren Faktoren her: Viele Nachmeldungen von Schäden gingen erst nach Einrichtung des Wiederaufbaufonds (ab 1948) ein; eine Behebung von Schäden war mangels Baumaterial bei vielen Gebäuden bzw. Wohnungen nicht möglich. Daher stieg die Anzahl der Wohnungen,

[93] Koller: Rückblick, S. 11. Weniger von der Zerstörung erfasst wurden der östliche Teil mit dem Blutgassenviertel, das in den Nachkriegsjahren sanierungsbedürftig und weitgehend entkernt wurde. Das im westlichen Teil der Altstadt gelegene Regierungsviertel blieb ebenfalls weitgehend von Kriegseinwirkungen verschont und erfuhr kaum bauliche Veränderungen. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 200-201.
[94] Koller: Rückblick, S. 11.
[95] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 186.
[96] Koller: Rückblick, S. 11.
[97] Gundacker, Hans: Die Zerstörungen in Wien und ihre Behebung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 9-16, hier S. 10.

die durch Witterungseinflüsse unbenützbar wurden, innerhalb eines knappen Jahres von 86.000 auf 110.000.[99] Auch könnten verschiedene Richtlinien zur Einstufung des Zerstörungsgrades angewandt worden sein, da bei Stadtbaudirektor Gundacker weniger Bauten als Teil- oder Totalschäden eingestuft wurden.

Von den 46.862 betroffenen Bauten waren 38.807 der Kategorie Wohngebäude zugehörig. Diese beinhalteten 86.875 unbenutzbare Wohneinheiten; davon wiederum waren 36.851 vernichtet und weitere 50.024 schwer beschädigt.[100] Weitere 100.430 Wohnungen wurden als „leicht beschädigt" eingestuft.[101]

Nach Eigentumskategorien gegliederte Anteile an zerstörten Gebäuden ergeben folgendes Bild:

Tab. I: Die Zerstörungen nach Eigentumskategorien.

	Kleinschäden	Teilschäden	Totalschäden	Schäden gesamt
Privat	24.323 (68,5 %)	7.457 (21,0 %)	3.728 (10.5 %)	**35.508 (100 %)**
Gemeinde	1447 (65,1 %)	609 (27,4 %)	167 (7,5 %)	**2.223 (100 %)**
Staat	399 (65,4 %)	136 (22,2 %)	76 (12,4 %)	**611 (100 %)**
davon Kultur- und hist. Bauten	**132 (63,0 %)**	**45 (21,5 %)**	**32 (15,5 %)**	**209 (100 %)**

Quelle: Gundacker, Hans: Die Zerstörungen in Wien und ihre Behebung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 10; eigene Bearbeitung. Die Zahlen können durch Rückrechnung und Rundung abweichen.

Den quantitativ weitaus größten Anteil an Schäden hatten Privatpersonen zu tragen.[102] Der erhöhte Anteil an Totalschäden bei den Kulturbauten fiel durch deren Identität stiftende Funktion besonders ins Gewicht.[103]

[98] Koller: Rückblick, S. 11.
[99] Slavik, Felix: Am Beispiel einer Stadt, Wien 1974, S. 54, zitiert nach Linke, Nina: Städte- und Wohnungsbau in Wien, Ost-Berlin und West-Berlin im Vergleich (1945-1975/89), Diss. Universität Wien, Wien 2006, S. 82.
[100] Koller: Rückblick, S. 11 und Mayer: Gerlach, S. 12. Von den im Juli 1946 verfügbaren Zahlen weichen die quantitativen Angaben des Stadtrates Jonas ab, der 1950 – also mit etwas zeitlichem Abstand zu den Zerstörungen – in seine Auflistung leichte Schäden mit einbezog (daher ergeben sich die höheren Werte): 187.305 Wohnungen betroffen; davon total zerstört: 36.851 Wohnungen; 50.024 Wohnungen wurden schwer und 100.430 Wohnungen wurden leicht beschädigt. Jonas, Franz: Sozialer Wohnungsbau in Wien seit 1945, in: Der Aufbau 7(1950), S. 302-308, hier S. 302.
[101] Boeck: Zerstörung und Wiederaufbau, S. 392.
[102] Zur staatlichen Förderung privater Wiederaufbauleistungen siehe Kapitel V.1.3 Rechtsgrundlagen.
[103] Die Verbindung des Bewohners an die Historie des Viertels vermittelt Lebensqualität. Swoboda: Wien, S. 7. Deshalb wurde hier restaurativer Wiederaufbau betrieben.

Totalschäden pro Bezirk

Bei Heranziehung der Anzahl an total zerstörten Gebäuden – unabhängig von deren Eigentumsverhältnissen – als Indikator für den Zerstörungsgrad eines Bezirks, ergibt sich folgendes Bild:[104] Am schwersten zerstört wurde dieser Einteilung zufolge Meidling (450 Totalschäden), gefolgt von Favoriten (414), Landstraße (343), Mödling (303), Atzgersdorf (263), Simmering (228), Floridsdorf (212) und Margareten (200). 150 – 200 Totalschäden wiesen auf: Innere Stadt (176)[105], Schwechat (175), Döbling (166), Leopoldstadt (158), Stadlau (152) und Wieden (151). Am wenigsten betroffen von den inneren Bezirken waren die im Westen gelegenen Stadtteile Neubau (11), Mariahilf und Josefstadt (jeweils 34) und Alsergrund (53) wie auch die westlichen äußeren Bezirke Penzing (42), Fünfhaus (55), Währing (71) sowie das abseits gelegene Klosterneuburg (16). Die Gesamtsumme der Totalschäden belief sich auf 4.420 Gebäude.[106]

Teil- und Totalschäden pro Bezirk

Ein grundsätzlich ähnliches Ergebnis liefert die Zusammenfassung von Teil- und Totalschäden als Maß des Zerstörungsgrades der einzelnen Bezirke: Die drei Stadtteile Meidling (1.195 Teil- und Totalschäden), Landstraße (1.192), Favoriten (1.172) verzeichneten mit großem Abstand die meisten Schäden dieser Kategorisierung in fast gleicher Höhe. Gut halb soviel Schäden betrafen Stadlau (659), Siebenhirten (658), Margareten (636), Schwechat (625) und Mödling (605). Floridsdorf (573), Leopoldstadt (541), Simmering (457), Innere Stadt (444), Wieden (427), Hietzing (422) und Ottakring (400) folgten. Alsergrund (289) und Mariahilf (288) wiesen in dieser Kategorie einen höheren Zerstörungsgrad auf als bei reiner Wertung der Totalschäden. Die geringsten Schäden in den inneren Bezirken hatte wiederum Neubau (81), gefolgt von Josefstadt (117). Klosterneuburg (45), Atzgersdorf (105) und Penzing (178) waren die äußeren Bezirke mit den wenigsten Einbußen.

Bei der Wertung aller Schäden ergibt sich ein anderes Bild. Besonders Währing mit einem sehr hohen Anteil an Kleinschäden (2.189) trat bei einem ansonsten eher geringem Schadensaufkommen hervor. Zum Vergleich: Meidling erlitt über sechsmal so viele Totalschäden bei einer etwas geringeren Anzahl von Kleinschäden als Währing. Ähnlich verhielt es sich mit Liesing (1.613), Fünfhaus (1.612), Alsergrund (1.119) und Neubau (879), die trotz relativ geringer Anteile an Totalschäden auch relativ hohe Anteile an Kleinschäden aufwiesen.[107]

[104] Bei dieser Einteilung wurde stark vereinfachend unterstellt, dass die Gebäude mit Klein- und Teilschäden reparabel, diejenigen mit Totalschäden nicht instand setzbar waren. Der Schadenseinteilung zugrunde liegen die Bezirks- und Gemeindegrenzen von 1938 bis 1945/54.

[105] Die Zahl der betroffenen Kultur- und historischen Bauten im 1. Bezirk blieb unberücksichtigt. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Zahlen im Juli 1946 war offen, in welchem Umfang diese Gebäudekategorie wiederaufgebaut werden konnte. Vgl. Gundacker: Zerstörungen, S. 10.

[106] Gundacker: Zerstörungen, S. 10.

[107] Vgl. Gundacker: Zerstörungen, S. 10.

Tab. II: Zerstörung, Bezirke nach Schäden (Bezirkseinteilung 1938-1945/54).

	Schadenskategorie					Rang nach Schadensaufkommen		
Bezirk	**Klein-schäden**	**Teil-schäden**	**Total-schäden**	**Teil- und Total-schäden**	**Schäden gesamt pro Bezirk**	**alle Schäden**	**Teil- und Total-schäden**	**Total-schäden**
I.	497	268	176	444	941	21.	13.	9.
II.	510	383	158	541	1051	18.	11.	12.
III.	1016	849	343	1192	2208	4.	2.	3.
IV.	454	276	151	427	881	22.	14.	14.
V.	1125	436	200	636	1761	10.	6.	8.
VI.	569	254	34	288	857	23.	23.	26./27.
VII.	879	70	11	81	960	20.	29.	29.
VIII.	56	83	34	117	173	29.	27.	26./27.
IX.	1119	236	53	289	1408	14.	22.	24.
X.	1343	758	414	1172	2515	2.	3.	2.
XI.	573	235	228	463	1036	19.	12.	6.
XII.	1911	745	450	1195	3106	1.	1.	1.
XIII.	742	328	94	422	1164	16.	15.	19.
XIV.	619	136	42	178	797	24.	26.	25.
XV.	1612	328	55	383	1995	7.	18.	23.
XVI.	661	287	113	400	1061	17.	16.	17.
XVII.	1311	193	138	331	1642	12.	20.	15.
XVIII.	2189	228	71	299	2488	3.	21.	21.
XIX.	1609	221	166	387	1996	6.	17.	11.
XX.	27	131	128	259	286	26.	24.	16.
XXI.	1678	361	212	573	225	28.	10.	7.
XXI.	890	266	95	361	1251	15.	19.	18.
XXII.	1525	507	152	659	2184	5.	7.	13.
XXIII.	1256	452	173	625	1881	8.	8.	10.
XXIV.	862	302	303	605	1467	13.	9.	4.
XXV.	1613	161	89	250	1863	9.	25.	20.
XXV.	146	49	56	105	251	27.	28.	22.
XXV.	1086	395	263	658	1744	11.	5.	5.
XXVI.	283	29	16	659	328	25.	4.	28.
Alle Bezirke	***28.161***	***8.968***	***4.420***	***13.388***	***41.549***			

Quelle: Gundacker, Hans: Die Zerstörungen in Wien und ihre Behebung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7 (1946), S. 10; eigene Bearbeitung.

Insgesamt zeigte sich eine breite Streuung der Schäden über das gesamte Stadtgebiet. Aus der Betrachtung der Daten folgt, dass die Bezirke Meidling, Favoriten und Landstraße am meisten unter den Kriegseinwirkungen gelitten hatten. Simmering, Margareten und Teile Wiedens zählten ebenfalls zu den schwer betroffenen Gebieten Wiens. Außerhalb des Gürtels gelegene Gebiete mit hohem Industrieanteil wie Mödling, Floridsdorf, Stadlau und Siebenhirten verzeichneten deutliche Verluste und waren erkennbar Ziel der Zerstörung. Unter Heranziehung

der Karte „Zerstörungsgebiete von Wien“ (siehe Anfang II.2.2) lassen sich noch weitere Massierungen der Schäden ausmachen: Das Gebiet östlich des Pratersterns und die Bezirke Penzing, Ottakring und Hernals waren deutlich betroffen.
Eine Hochrechnung der Schäden ergab einen Gesamtwert in der Größenordnung von sechs Milliarden Schilling (1946; dies entsprach zur gleichen Zeit etwa 600 Millionen Dollar). Davon wurden für Baukosten drei Milliarden Schilling und für „zerstörte Inventar- und Produktionsstättenwerte“ weitere drei Milliarden Schilling geschätzt.[108]

II.2.3 Schadensursachen und -einteilung

Erich Leischner vom Wiener Stadtbauamt unterschied zwischen Schäden, die durch „Bomben, Artilleriebeschuss, Brände und Sprengungen“ hervorgerufen wurden.[109] Die Schwerst- und Totalschäden wurden durch „Bombenteppiche, Brandbombenangriffe oder Bodenkampfhandlungen“ herbeigeführt.[110] Zusätzlich teilte Leischner die entstandenen Schäden nach Art (Teil- und Totalschaden), Ebene (einzelnes Gebäude/Häusergruppen/Blöcke/ Straßenzüge/Stadtteile) und kultureller Bedeutung (künstlerisch wertvoller oder technischer Bau) ein. Diese Schadenskategorien bildeten die Grundlinien für Entscheidungen zu Wiederaufbau oder Neubau. Verschiedene Tendenzen waren bei der Vorgehensweise feststellbar: Die Artillerie erzeugte – vorausgesetzt, es entstanden keine Brände – vergleichsweise geringe und leicht zu behebende Schäden wie Einschusslöcher in Fassaden. Hier wurde der Bau wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Leichtere Bombentreffer wurden auch als relativ einfach zu beseitigen eingestuft. (Eine häufige Folge einer Bombardierung, bei der Teile der Fassade vom Hauptgesims bis zum Erdgeschoß abfielen, zählte zu den leicht reparablen Schäden.) Bei Teilschäden an Gebäuden, bei denen ein oder mehrere Geschoße betroffen waren, bestand eine Tendenz zur Wiederherstellung. Die schwersten Schäden hinsichtlich Zerstörungsgrad und Ausdehnung wurden durch Brände verursacht. Im Planungsstadium des Wiederaufbaus war noch völlig offen, wie in diesen Fällen verfahren werden sollte. Grundsätzlich forderte Leischner im Falle von Totalschäden, meist Brandruinen, Neubauten im Stil der Zeit.[111]

[108] Kunstgegenstände und Demontagen wurden in der Hochrechnung nicht berücksichtigt. Boeck: Zerstörung und Wiederaufbau, S. 392.
[109] Leischner, Erich: Wiederaufbau, Stadtbild und Bauberatung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 23-28, hier S. 23.
[110] Gundacker: Zerstörungen, S. 9.
[111] Leischner: Wiederaufbau, S. 23, 25.

III. STADTENTWICKLUNG WIENS BIS 1945

III.1. Gründerzeit: Urbane Expansion

III.1.1 Entwicklung des urbanen Grundrisses

Ausgangspunkt der Stadtentwicklung war die geographische Situation, auf deren Grundlage sich der Stadtkörper bilden konnte: Im Westen erstreckt sich der Wienerwald als nordöstlicher Ausläufer der Alpen, dessen Randzone eine Abdachung in die östliche Ebene formt. Es folgen Terrassen im Osten, darunter das Kernstadtsegment des ersten Bezirks mit dem begrenzenden Wienflussknie im Süden und Südosten. Eine feuchte Fläche mit Quellen und den Donauzuflüssen Schwechat und Fischa dehnt sich südlich des Stadtgebietes aus, daran anschließend das trockene Steinfeld im südlichen Wiener Becken. Von Norden nach Osten verläuft das ursprünglich breite Donautal mit ehemals ausgedehntem Auengebiet, nördlich des Stromes liegt das Marchfeld mit trocken-heißem Klima. Die physische Gestalt des Wiener Raumes formte die siedlungsgeographischen Rahmenbedingungen: Die Geomorphologie der Landschaft wirkte als Barriere; das Wachstum der Stadt wurde durch diesen verschiedenartigen Siedlungsraum eingeschränkt.[112]

Abb. 3: Relief, Ausgangssituation der Besiedlung. Quelle: Lichten-berger, Elisabeth: Stadtgeo-graphischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin – Stuttgart 1978, S. 8-9, eigene Bearbeitung.

Während eine kontinuierliche Besiedlung des Plateaus der Stadtterrasse seit der Errichtung des Legionslagers Vindobona (errichtet mit dem Ausbau des Limes um 100 n. Chr.) nachgewiesen

[112] Strzygowski, Walter: Die städtebauliche Zukunft Wiens (Die Neugestaltung der Stadt Wien), Wien 1948, S. 13-15; Frey, Dagobert: Die architektonische Entwicklung Wiens als soziale Erscheinung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1946), S. 60; Schopper, Manfred: Natürliche Lebensgrundlagen, Probleme, Entwicklungstendenzen, Ziele, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung (MA 18), Wien 1979, S. 4 und Klaar, Adalbert: Die Entwicklung des Wiener Großstadtgrundrisses, in (Stadtbauamt Wien): Wien – die Stadt und ihr Umland, Der Aufbau Monographie 7, Jg. 1956, S. 2; Eigner, Peter/Schneider, Petra: Verdichtung und Expansion. Das Wachstum von Wien, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 22-53, hier S. 22-23.

wurde, hatte der Standort als Militärlager keinen dauerhaften Bestand (Zerstörung des Lagers Vindobona 167 n. Chr; um 400 n. Chr. Ende der römischen Herrschaft und Aufgabe des Lagers). Innerhalb der Befestigungsmauern des ehemaligen Römerlagers fanden die folgenden Siedler Schutz, so dass der Standort nicht wüst fiel.[113] Die römischen Lagerreste sowie die mittelalterlichen Siedlungen mit urbanem Charakter wirkten auf die Struktur der späteren Großstadt und ihre Straßenanordnung.[114]

Der Lagercharakter änderte sich durch den Zuzug ziviler Personen um die Mitte des vierten Jahrhunderts zur Zivilstadt. Nach einer Phase ostgotischer Besiedlung wurde das Gebiet 568 den Awaren überlassen. Für den Zeitraum vom fünften bis ins achte Jahrhundert wurden im Ostteil des ehemaligen Lagers „haufendorfartige Baublöcke“ nachgewiesen, in deren Mittelpunkt die Peterskirche stand. Eine „frühmittelalterliche Fluchtburg“ im Nordosten stellte einen zweiten Siedlungsraum im Bereich des Römerlagers dar. Sie bestand im siebten Jahrhundert. In karolingischer Zeit (791-907) wird wiederum eine Burgsiedlung innerhalb des Lagergebietes nachgewiesen, die den germanischen Namen „Wenia“ trug. Sie spielte eine bedeutende Rolle als Handelsknotenpunkt. Zusammen mit einer die Burganlage umgebenden Struktur stellte sie eine beachtliche Siedlung dar. Die militärische Befestigung wurde 907 nach einer bayerischen Niederlage bei Pressburg von den Magyaren eingenommen und bis 991 gehalten. Mit der Wiedereroberung der Stadt durch Sieg des bayerischen Herzogs Heinrich der Zänker folgte der Zusammenschluss von Burg und Kaufmannssiedlung (Wik) zu einer befestigten hochmittelalterlichen Stadt. Vom elften bis ins dreizehnte Jahrhundert lassen sich vier Stadterweiterungen unterscheiden, die das Siedlungsgebiet nach Osten und Süden vergrößerten. Die Stadt erreichte im Wesentlichen die Größe der vorindustriellen Kernstadt bis zum Fall der Befestigungsmauern ab 1857.

Unter der Regentschaft von Herzog Leopold VI. (1198-1230) wurden größere städtebauliche Maßnahmen getroffen, darunter Platzanlagen (wie die des Neuen Markts) geformt. Die Einführung des Stapelrechts (1221) sorgte für günstige wirtschaftliche Voraussetzungen. Das Zwischenhandelsmonopol der Stadt wirkte bis ins 15. Jahrhundert. Dieses Recht bewirkte eine „Vermittlerrolle“ im Ost-West-Handel, hemmte aber auf Dauer die Entwicklung eines Wiener Exportgewerbes. Ausnahme blieb der überregionale Weinhandel, der jedoch mit der Verleihung des Stapelrechts an Passau eine deutliche Einschränkung erfuhr. Zu Ende des 15. Jahrhunderts war die wirtschaftliche Verfassung der Stadt entscheidend geschwächt.[115]

Als folgenschwere Ereignisse die Stadt in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts trafen, stand sie in einer Phase kultureller Blüte: Eine schwerer Brand wütete 1525 und die erste Türkenbelagerung folgte vier Jahre darauf. Aus diesen Schicksalsschlägen heraus ist der darauf

[113] Czeike, Felix: Geschichte der Stadt Wien, Wien u. a. 1981, S. 8-10.
[114] Raith, Erich: Transformationen. Die räumliche Entwicklung der Stadt, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 55-57, hier S. 55-56.
[115] Diese anhaltende ökonomische Baisse erreichte unter Matthias Corvinius ihren Höhepunkt, zeichnete sich aber schon vor der Wiener Herrschaft des ungarischen Königs (1485-1490) ab. Pertlik, Wilhelm: Mittelalter und Renaissance: Entwicklung der Stadt im und um das Römerkastell, in (Lettmayer, Ferdinand): Wien um die Mitte des XX. Jahrhunderts, Wien 1958, S. 267-278, hier S. 268-275.

folgende Ausbau der Stadt zu verstehen, darunter die Verstärkung der Befestigung mit Bastionen.[116] Eine Aufwertung als Residenzstandort erfuhr sie durch die Aufnahme des Sitzes der Habsburger (1533), der nach einhundertjähriger Unterbrechung wieder nach Wien verlegt wurde. Damit begann der Umbau von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur barocken Residenz. Nach Abwehr der zweiten Türkenbelagerung (1683) erlebte die Stadt eine barocke Hochblüte, die ihre bauliche Gestalt weitgehend veränderte. Die Gegenreformation wurde zum Ausgangspunkt der barocken Bautätigkeit, die durch eine Fülle von Kirchen, Palais und Parkanlagen ihren Ausdruck fand. Zwischen 1683 und 1770 schnellte die Zahl der Stadtbewohner von 80.000 auf 160.000 an; dazu kam ein wachsender Kranz von Vorstädten und Vororten. Verschiedene sozioökonomische Faktoren charakterisierten die barocke Stadt, darunter der Hofstaat als Wirtschaftsfaktor, die Abdrängung bürgerlicher Schichten vor die Stadt und die im Zuge der Gegenreformation gegründeten Klöster in den Wiener Vororten, die als „Kristallisationspunkte“ wirkten. Diese und andere Einflüsse führten zu einer deutlichen sozial- und wirtschaftsräumlichen Raumgliederung in Stadt, Vorstädte und Vororte. Dabei wurde die Stadt durch die Oberschicht aus Hof, Adel und Geistlichkeit bestimmt; sie fungierte als Standort von Wirtschaftsfunktionen (Großhandel, Banken und Niederlagen). In den Vorstädten war das Gewerbebürgertum vorherrschend (vor allem in den westlichen Vorstädten Mariahilf und Neubau). Im Wiener Westen wuchs eine mehrfache Reihe von Vororten, die als Arbeiterreservoir für die Gewerbevorstädte fungierten.[117]

Die Großstadt entwickelte sich entsprechend der geographischen Entfaltungsmöglichkeiten radial-konzentrisch um die Altstadt.[118] Die durch das Glacis räumlich abgegrenzte Altstadt, die Vorstädte und die außerhalb des Linienwalls liegenden Vororte bildeten – ähnlich wie heute – zwei Ringe (Ringstraße bis Gürtel und Gürtel bis Stadtgrenze).[119] Der an den Stadtkern angrenzende innere Siedlungsring setzt sich aus den inneren Bezirken II. bis IX. und XX. zusammen. Nach außen begrenzt wird er durch den „Gürtel“, der dem Verlauf der äußeren Befestigungslinie, des Linienwalls, nachgezogen wurde.[120]

[116] Pertlik: Mittelalter und Renaissance S. 277-278 und Feuchtmüller, Rupert: Barock, in (Lettmayer, Ferdinand): Wien um die Mitte des XX. Jahrhunderts, Wien 1958, S. 323-345.
[117] Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin – Stuttgart 1978, S. 11-12.
[118] Zur Besiedlung Wiens siehe Klaar: Entwicklung, S. 2-9. Die radial-konzentrische Gliederung der Stadt wird durch den Burgess-Typ beschrieben. Eigner, Peter: Mechanismen urbaner Expansion: am Beispiel der Wiener Stadtentwicklung 1740 – 1938, in (Chaloupek, Günther/Eigner, Peter/Wagner, Michael): Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740 – 1938, Teil 2: Dienstleistungen, Wien 1991, S. 625-756, hier S. 630-631.
[119] Nach Eigner ist diese sozialräumliche Gliederung durch das Mietniveau wie auch durch die Anzahl verhältnismäßig teurer Einzimmerwohnungen in den verschiedenen Stadtteilen belegbar. Eigner: Mechanismen, S. 630.
[120] Zur Bedeutung des Gürtels als raumtrennendes Element siehe Strohmeier, Gerhard: Eisenbahn und Raumwahrnehmung, in (Dinhobl, Günter): Eisenbahn/Kultur, Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs, Sonderbd. 7(2004), S. 177-190, hier S. 181-182 und Schneider, Petra/Strohmeier, Gerhard: Raumbildung und Raumbilder einer Straße. Zur Wahrnehmungsgeschichte des Wiener Gürtels, in (Sieder, Reinhard/Stocker, Karl): Gross Stadt Verkehr, Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 2(2000), S. 9-48.

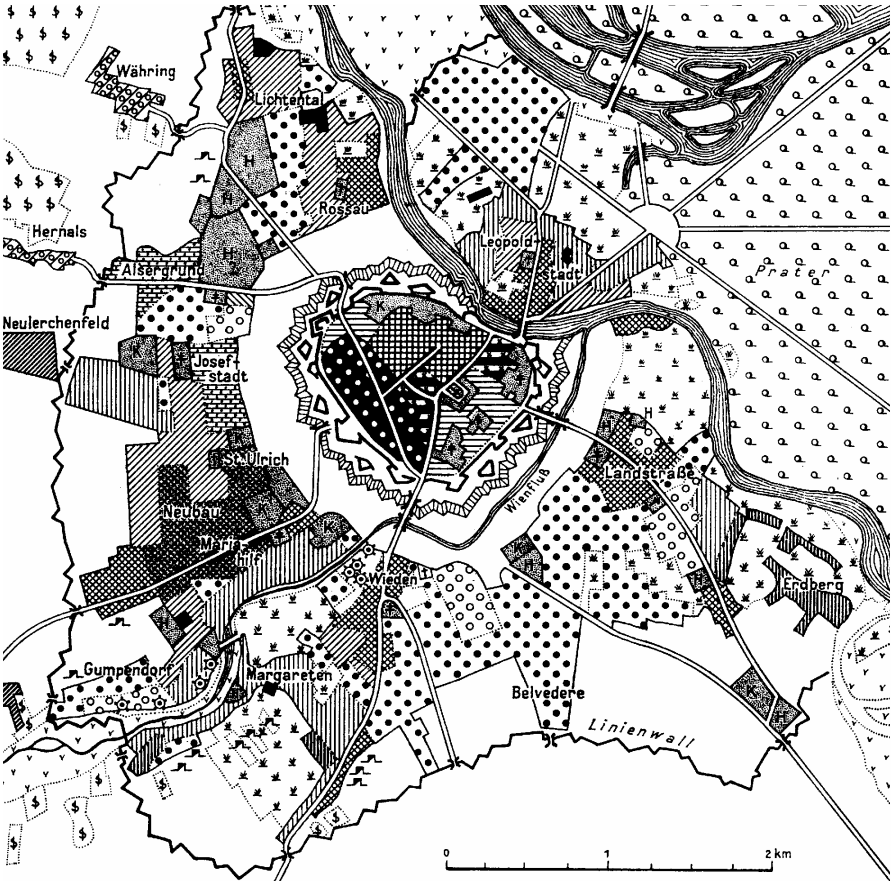


Abb. 4: Sozial- und wirtschafts-räumliche Gliederung Wiens mit Glacis und Linienwall, um 1770. Quelle: Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin – Stuttgart 1978, S. 12-13.

Im Manufakturzeitalter (1770-1848) bildete Wien das gewerbliche Zentrum des Habsburger-Reiches. Das Manufakturwesen wurde von der Wirtschaftspolitik von Maria Theresia und Joseph II. gestützt. Zur „ersten" Gesellschaft (Hochadel, Hof) trat eine „zweite" Gesellschaft, bestehend aus Unternehmern, Großhändlern und Bankiers. Hinzu kam der wachsende Beamtenapparat. Die Stadt verdichtete sich in diesem Zeitraum enorm, da sie nicht an Flächen zunahm, die Bevölkerung aber von 160.000 auf 440.000 Einwohner anstieg.[121] Zu Ende des 18. Jahrhunderts lässt sich eine Verdichtung der Bebauung längs der Ausfallstraßen feststellen.[122] In den Straßenvorstädten wie Wieden, Landstraße, Währing (an den Fernstraßen Richtung Süden, Südosten und Nordwesten gelegen) entwickelten sich Gast- und Verkehrsgewerbe.[123]

[121] Lichtenberger: Stadtgeographischer Führer, S. 12-13.
[122] Eigner: Mechanismen, S. 632.
[123] Lichtenberger: Stadtgeographischer Führer, S. 11-12.

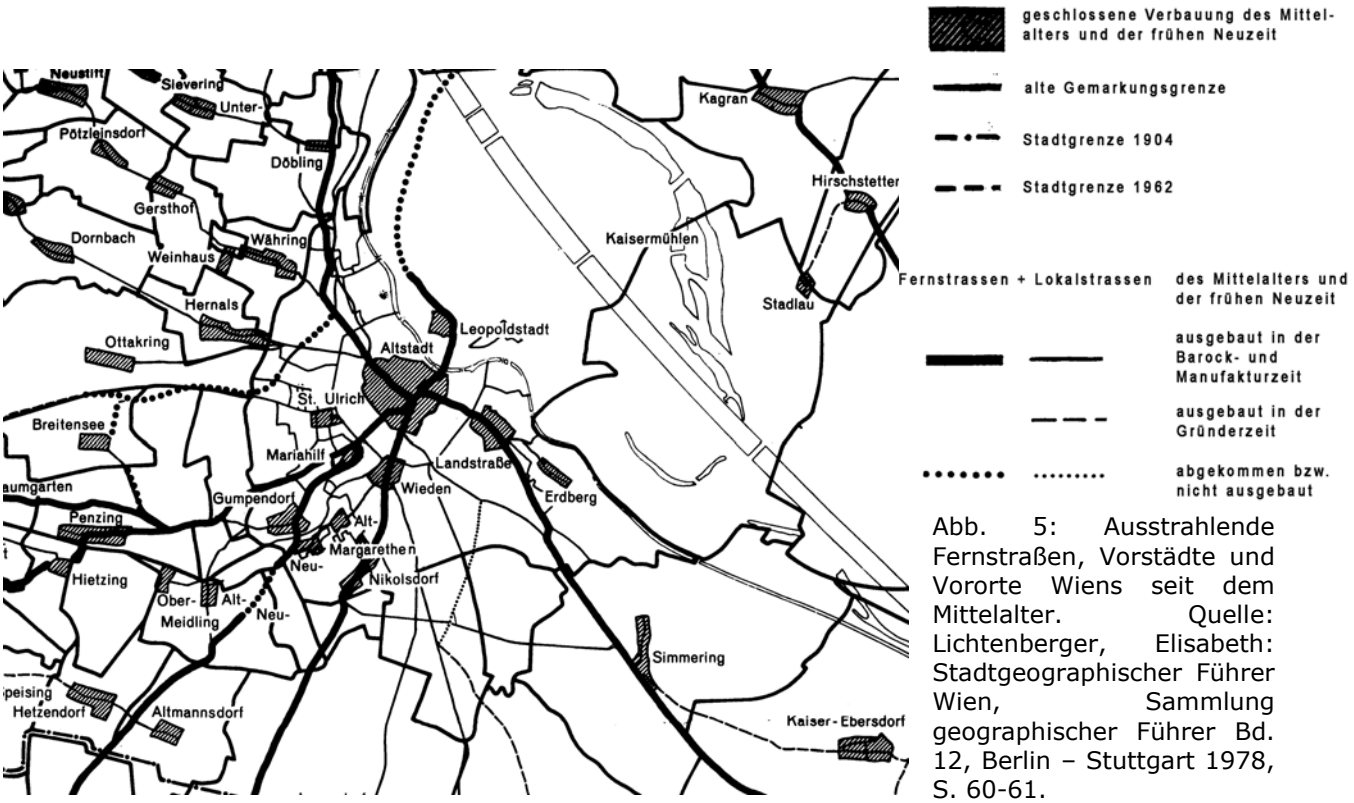


Abb. 5: Ausstrahlende Fernstraßen, Vorstädte und Vororte Wiens seit dem Mittelalter. Quelle: Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin – Stuttgart 1978, S. 60-61.

Die Siedlungen waren entlang der von der heutigen Altstadt ausstrahlenden axialen Verkehrswege entstanden und bis etwa 1830 zu einem geschlossenen, dicht bebauten Stadtkörper zusammengewachsen.[124]

In der Gründerzeit, einer Phase außergewöhnlicher urbaner Expansion, entstand die Großstadt durch bauliche Verbindung der Agglomeration aus Vorstädten, Vororten und Kernstadt.[125] Auffälligste sichtbare Kennzeichen dieser außerordentlichen Wachstumsperiode waren die Bautypen 'Massenzinshaus' und 'Fabrik', die das Bild der Stadt tief greifend veränderten. In diesem Zeitabschnitt zwischen 1840 und 1918 erfolgte der Aufstieg Wiens zur Weltstadt. In den knapp acht Jahrzehnten der Gründerzeit stieg die Einwohnerzahl von 440.000 auf das Fünffache an.[126] Die bauliche Dynamik der Gründerzeit führte neben dem bestehenden Stadtkern und dem Vorstadtbereich zum Entstehen eines weiteren Ringes, der die ehemaligen Vororte überformte und die Stadt durch laterales Wachstum weit vergrößerte.[127] Die zentral-periphere Ausdehnung ist anhand der Wachstumsraten von Vororten und Vorstädten nachvollziehbar: Die intensive Nutzung des vorhandenen Baubestandes, die „innere Verstädterung“,[128] wurde begleitet von einer Verdichtung der nahen Vorstädte. 1848 war die Verbauung bis zum Linienwall fortgeschritten. Ein Ausgreifen über diese Grenze hinaus erfolgte schon seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.[129] Die Parzellierung größerer

[124] Klaar: Entwicklung, S. 2-3.
[125] Klaar: Großstadtgrundriss, S. 2.
[126] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 26. Die Phasen der Gründerzeit werden in dieser Arbeit eingeteilt in Frühgründerzeit 1840-1870, Hochgründerzeit 1870-1890 und Spätgründerzeit 1890-1918.
[127] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 26.
[128] Eigner: Mechanismen, S. 637.
[129] Mayer, Wolfgang: Die städtebauliche Entwicklung Wiens bis 1945, Katalog zur Ausstellung der Wiener Geschäftsgruppe Stadtplanung und des Wiener Stadt- und Landesarchivs im Wiener Messepalast Halle P vom 06.12.1978 bis 30.04.1979, Wien 1978, S. 15, 55.

Flächeneinheiten, die Verlagerung flächenintensiver Fabrikanlagen aus den Vorstädten in periphere Räume und die Umsetzung von Straßendurchbrüchen verdichtete wesentlich das Gebiet zwischen Glacis, Linienwall und darüber hinaus. Grundlegende Veränderungen der Bau-, Wirtschafts- und Sozialstruktur erfassten auch die an den Linienwall anschließenden Vororte.[130] Ein weitgehender Austausch des Baubestandes ging vonstatten:

> *„Der Manufakturbau der vormärzlich-klassizistischen Ära mit ihrem biedermeierlich–bürgerlichen Gepräge musste 1830-40 dem Industriebau der frühgründerzeitlichen Ära mit ihrer künftigen liberal-großbürgerlichen Dominanz weichen".*[131]

Die baulichen Auswirkungen dieses sozial-ökonomischen Umbruchs zeigten sich primär in einem fortwährenden Anstieg des Bedarfs an Arbeiterwohnungen. Von den im Jahr 1840 bestehenden Gebäuden in Innenstadt und Vorstädten wurden bis zur Wende zum 20. Jahrhundert drei Viertel durch Neubauten ersetzt. Die Stadt war um 1900 grundlegend modernisiert.[132]

Bis Mitte der 1950er Jahre waren die Bezirke des äußeren Siedlungsringes noch nicht zu einem geschlossenen Stadtkörper verwachsen. Die städtebauliche Entwicklung außerhalb der Gürtellinie verlief weniger regelmäßig und lässt sich nur bedingt schematisch gliedern.[133]

III.1.2 Sozialstruktur

In der Frühgründerzeit als Phase des Umbaus und Umschwungs vollzog sich der gesellschaftliche Wandel von der feudalen zur industriellen Gesellschaftsordnung. Die Neuordnung der Gesellschaft erfasste alle Stände. Dominierendes politisches Ereignis war die Revolution von 1848 mit heftigen Auseinandersetzungen.[134]

Die liberal-kapitalistische Ordnung bedingte eine Neugliederung der Stände. Zur Unterschicht zählten Arbeiter, gewerbliche Hilfskräfte sowie Haushaltskräfte.[135] Den Mittelstand bildete das Bürgertum mit Gewerbetreibenden, Freiberuflern und Vertretern aus dem mittleren Beamtentum. Der Oberschicht wurden nun neben den Adelsständen industrielles Großunternehmertum, höhere Verwaltungsdezernenten, Wissenschaftler und erfolgreiche Repräsentanten des Finanzwesens zugerechnet.[136] Das während der Industrialisierung entstandene Unternehmertum (Fabrikanten, Händler, Bankiers, etc.) bestimmte die in der Stadt vorherrschende Bautätigkeit.[137] Vertreter der Oberschicht übernahmen die feudale Manier der Selbstdarstellung in der Öffentlichkeit und traten als Bauherren von Palästen auf.[138]

[130] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 14, 15.
[131] Czeike, Felix: Wiener Wohnbau vom Vormärz bis 1923, in (Mang, Karl/Mang-Frimmel, Eva): Kommunaler Wohnbau in Wien. Aufbruch – 1923 bis 1934 – Ausstrahlungen, Begleitschrift zur gleichnamigen Ausstellung, Wien o. J., o. S.
[132] Czeike: Wohnbau, o. S.
[133] Klaar: Entwicklung, S. 2, 4.
[134] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 30, 37-38.
[135] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 59.
[136] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 38.
[137] Mayer: Entwicklung Wiens, S. 14.
[138] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 38.

Bezeichnend war der wirtschaftliche Bedeutungsverlust des Adels, der im Zuge der Revolution von 1848 seine auf Grundherrschaft basierende Einkommensquelle durch die Grundentlastung teilweise verlor und eine eher untergeordnete Rolle beim Aufbau der neuen Industrien spielte.[139]
In der Hoch- und Spätgründerzeit nahm der Anteil der Ober- und Mittelschicht gegenüber einer wachsenden Schicht von Arbeitnehmern ab. Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur durch Konzentrationsvorgänge trugen weiter zu einer relativen Verringerung der Oberschicht bei.[140] Im sozialstatistischen Vergleich wies Wien – gemäß einer Erhebung von Schimmer – einen hohen Anteil an Mittel- und Oberschichtbevölkerung auf („sozialer Primate-City-Effekt") – höher als etwa in Prag. Der sozial-periphere Gradient war im gründerzeitlichen Wien ausgeprägt und weist auf „größere innerstädtische soziale Disparitäten" hin.[141]
Die steuerliche Bedeutung des Linienwalls hatte erheblichen Einfluss auf die sozialräumliche Gliederung der Stadt.[142] Außerhalb lagen die Lebenshaltungskosten niedriger, da die Verzehrungssteuer, eine indirekte Steuer auf Lebensmittel, nur innerhalb des Linienwalls erhoben wurde.[143] Sie schärfte den Unterschied zwischen dem zweiten und dritten konzentrischen Ring.[144] Die zentral-periphere Verlagerung sowohl der Wohn- als auch der Produktionsstandorte vor die Stadtgrenzen von 1850 war wirtschaftlich bedingt: Neben den Lebenshaltungs- waren die Herstellungskosten außerhalb des Verzehrungssteuerrayons erheblich günstiger.[145] Produktionsbetriebe wichen auch wegen der Entwicklung der Bodenpreise in zentrumsfernere Lagen aus.[146] Mangels leistungsfähiger Massenverkehrsmittel war die räumliche Erreichbarkeit der Arbeitsstätte entscheidendes Kriterium für den Wohnort.[147]
Die Wohnbauten für die Arbeiter wurden nahe den Fabriken errichtet. Die später massiv angefochtene Funktionsmischung aus Wohnen und Arbeiten entstand. Es herrschte wegen hoher Mieten und Hauszinssteuer eine auffällige Überbelegung der Wohneinheiten vor.[148]
Neben seiner Eigenschaft als Regierungsviertel übernahm das noble Zentrum Funktionen der Wirtschaftscity mit Banken und Niederlassungen verschiedener Branchen.[149] Wohn- und Gewerbefunktionen, die das Stadtzentrum nicht mehr erfüllen konnte, wurden Schritt für Schritt nach außen verlagert.[150] Die Umnutzung von Wohn- in Bürozwecke erfolgte etagen- und gebäudeweise und erreichte in den 1880er Jahren die Ausfallstraßen der Vorstädte. In der

[139] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 37. Der gesellschaftliche Wandel und damit die Bedeutung des Adels zeigt sich in den Erhebungskategorien der Volkszählung von 1869: Es wurde nicht mehr nach Geburtsstand, sondern nach Vermögen unterschieden. Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 59.
[140] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 38.
[141] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 62.
[142] Eigner: Mechanismen, S. 634.
[143] Eigner, Peter: Die städtebauliche Entwicklung Wiens von den Anfängen bis 1945, in (Schreiber, Martin): Bauen in Wien. Das Wiener Baugewerbe und sein Umfeld in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, Festschrift der Landesinnung Bau Wien, Wien 2001, S. 31.
[144] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 19. Die Linienverzehrungssteuer wurde mit Gesetz vom 10.11.1921 (BGBl. Nr. 646) aufgrund der hohen Inflation aufgehoben. Mayer, Wolfgang: Gebietsänderungen im Raume Wien 1850-1910 und die Debatten um das Entstehen eines Generalregulierungsplanes von Wien, phil. Diss., Wien 1972, S. 193.
[145] Eigner: Mechanismen, S. 633-634.
[146] Ein Beispiel für die sukzessive Verdrängung bietet die Standortverschiebung der Nahrungsmittelproduktion: Noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts in den Vorstädten verortet, wurde sie schrittweise durch Wohnbebauung verdrängt. Das Ausweichen der Nahrungsmittelproduktion auf die Vororte ging auf Kosten des Weinanbaus. Eigner: Mechanismen, S. 633.
[147] Eigner: Mechanismen, S. 634 und Eigner/Resch: Wirtschaftliche Entwicklung Wiens, S. 34.
[148] Eigner: Entwicklung, S. 33.
[149] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 62.
[150] Vgl. Eigner: Mechanismen, S. 631, 633.

Spätgründerzeit entstand neben der City eine polyzentrische Struktur von Geschäftsgebieten in den Vorstädten und Vororten entlang der Hauptstraßen.[151] Bei der Verlagerung von Industriebetrieben aus den inneren Bezirken wurden administrative und logistische Betriebsteile in den inneren Gürtelbezirken belassen.[152] Im neu erschlossenen, peripheren Vorortbereich entstanden Siedlungen auf grüner Wiese. Der Parzellierung im Rasterschema folgte der Bau von Wohngebäuden, vorwiegend mit schlecht ausgestatteten Kleinst- und Kleinwohnungen.[153] Typische Stadtteile dieser Entwicklungsstufen finden sich in Favoriten und Ottakring. Private Bauträger errichteten dort die „Zinskasernen" mit der Bassena am Gang.[154] Diese Bauart förderte die Segregation.[155] In einem Beitrag zur Festschrift anlässlich der Hundertjahrfeier des Stadtbauamtes unterstrich Obersenatsrat Jäger die Folgewirkungen der Verbreitung des Mietshauses. Den negativen Charakter dieser Wohnbauform, die ab den 1840er Jahren verstärkt Verbreitung fand, konnte auch die offizielle Sprachregelung nicht verhehlen:

> *„Dadurch [durch eine neue Wohnhausform, Anm. des Verf.] sollte die ganze Struktur des Wohnungswesens in Wien in den folgenden Jahrzehnten richtunggebend bestimmt werden. Es ist dies das, wie man es nennen könnte, 'unpersönliche Zinshaus', in seiner vorstädtischen Entartungsform die „Mietkaserne", die in rein geschäftsmäßiger Ausnützung der Konjunktur auf dem Wohnungsmarkt auf Basis der Finanzierung des aufgewendeten Baukapitals nach nicht immer gesunden Gepflogenheiten der Bau– und Bodenspekulation erbaut wurde."*[156]

Die Zusammensetzung der Haushalte gibt die herrschende Wohnsituation wieder. Vor allem in der Frühgründerzeit blieb die Bautätigkeit hinter dem Bedarf zurück.[157] Einen Einblick in die Wohnverhältnisse an der Wende zur Hochgründerzeit bietet die Untersuchung von Schimmer 1869: Demnach verfügte über die Hälfte der Arbeiter aus Wien und den Vororten über keine eigene Wohnung, sondern wurde als Untermieter, beim Arbeitgeber wohnend oder als Bettgeher (sie hielten sich nur zum Nächtigen in der Wohnung auf) registriert. Besonders letztere Gruppe von Arbeitern war mit knapp einem Fünftel relativ groß.[158] Beachtlichen Einfluss behielten die patriarchalischen Strukturen der Zünfte auf die Haushaltsstruktur, denn große Anteile der Arbeiter (22,9% in Wien, 19,8 % in den Vororten) und der Lehrlinge (71,1% in Wien, 73,5% in den Vororten) wohnten noch 1869 mit dem Unternehmer oder Meister unter einem Dach, obwohl seit der Frühgründerzeit der Aufhebungsprozess der bestehenden Einheit von Wohn- und Arbeitsstätte rasch voranschritt.[159] Eine gewichtige Rolle hinsichtlich der Zusammensetzung der Haushalte spielten Untermieter und Bettgeher, deren Anteil zwischen 1869 und 1910 um

[151] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 40-41.
[152] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 56, 59.
[153] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 15.
[154] Eigner: Entwicklung, S. 33. Das Wort „Bassena" leitet sich vom italienischen „Bacino" ab und stand für die nur etagenweise im Hausflur zur Verfügung stehenden Wasserstellen. Opll, Ferdinand: Wien - das Werden einer Metropole, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/einleitung.html (Stand 10.07.2007).
[155] Neben ökonomischen Gesichtspunkten wie Mietpreis und Arbeitsteilung waren soziale und kulturelle Faktoren wie Gruppenidentität und Klassenbewusstsein für die Segregation verantwortlich. Eigner: Mechanismen, S. 634-635.
[156] Jäger, Theodor: Der Wohnbau auf Wiener Boden, in (Stadtbauamt Wien): Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt. Festschrift herausgegeben anlässlich der Hundertjahrfeier des Wiener Stadtbauamtes, Wien 1935, S. 188.
[157] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 39.
[158] Beim Unternehmer wohnten 22,9% (Wien), 19,8% (Vororte); über eine eigene Wohnung verfügten 44,9% (Wien), 53,0% (Vororte); als Untermieter wohnten 13,3% (Wien), 9,2% (Vororte); Bettgeher waren 18,9% (Wien), 18,0% (Vororte). Schimmer, Gustav Adolf: Die Bevölkerung von Wien und seiner Umgebung nach dem Berufe und der Beschäftigung, Bd. 1, Wien 1874, S. 64.
[159] Schimmer: Bevölkerung, S. 68; Czeike: Wohnbau, o. S.

knapp zwei Drittel (63,7%) sank.[160] Dieser Trend war auf die veränderte Wirtschaftstruktur (Effekt der Industrialisierung und Rückgangs des Handwerks) zurückzuführen.

III.1.3 Bevölkerungsentwicklung und Stadterweiterungen

Eines der vorherrschenden Phänomene des 19. Jahrhunderts war die „Landflucht" bzw. der mit utopischen Vorstellungen eines besseren Lebens in der Stadt verbundene Begriff „Stadtsog". Die Bevölkerungskonzentration in den Ballungsräumen wuchs.[161] Begünstigt durch einen enormen Zuzug, eine hohe Geburten- und eine sinkende Sterberate stieg die Zahl der Einwohner Wiens im 19. Jahrhundert kräftig an.[162] Die Bevölkerungsentwicklung war demnach auch ausschlaggebend für die bauliche Ausformung: In der Frühgründerzeit verdoppelte sich die Stadtbevölkerung von 440.000 auf 843.000 Einwohner;[163] in den darauf folgenden zwanzig Jahren der Hochgründerzeit verstärkte sich das Wachstum weiter. Die Stadt erreichte 1890 eine Einwohnerzahl von 1.430.213 Personen. In den beiden Jahrzehnten um die Jahrhundertwende wuchs Wien erneut um 653.417 Einwohner und erreichte einen Stand von 2.083.630.[164]

Die Zuwanderung bildete vor dem generativen Faktor die bedeutendere Größe des Bevölkerungswachstums. Die vorherrschenden Migrationsströme waren aus dem mittel- und süddeutschen Raum (v. a. in der Frühgründerzeit), aus Böhmen, Mähren und Ungarn, später aus Galizien (Spätgründerzeit) zu verzeichnen. Der Anteil der außerhalb Wiens geborenen Bevölkerung wuchs von rund 38% (1840) auf 50% (1870) und 66% (1890).[165]

Nach Erhebungen von Rauchberg von 1890 zeigte sich, dass das Sozialprofil der Zuwanderer nicht nur aus Industriearbeitern, sondern auch zu einem beträchtlichen Teil aus selbständigen Gewerbetreibenden (und aus haushaltsbezogenem Dienstpersonal) bestand, die zur Standhaftigkeit der kleinbetrieblichen Struktur Wiens beitrugen.[166]

Der zweite bedeutende Faktor des Bevölkerungswachstums, die generative Struktur, war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts geprägt von Epidemien (Typhus, Ruhr, Cholera). Für die quantitativ erfassten Jahre 1810-1840 ergab sich daher ein Geburtendefizit. In der Frühgründerzeit erreichte der Geburtenüberschuss im Bereich der Altstadt und der Vorstädte Werte bis zu 50‰ und lag damit nur wenig unter dem Niveau der Zuwanderung. Die

[160] Der Anteil der Untermieter und Bettgeher lag 1856 in Altstadt und Vorstädten bei 17%. Ihr Anteil in den folgenden Jahrzehnten betrug in Vorstädten und Vororten 23,4% (1869), 14,3% (1890) und sank bis 1910 auf 8,5%. Die Anteile des Hauspersonals und anderer familienfremder Personen (ausgenommen Untermieter und Bettgeher) fielen von jeweils rund 10% (1869) auf etwa 7% (1890) und etwa 5% (1910). Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 34-35.
[161] Eigner: Mechanismen, S. 635.
[162] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 55.
[163] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 31.
[164] Weigl, Andreas: Demographischer Wandel und Modernisierung in Wien, Habilitation Universität Wien, Wien 2000, S. 364 und Berechnungen von Statistik Austria: Bevölkerung Österreichs seit 1869 nach Bundesländern, abrufbar unter http://www.statistik.at/web_de/static/ergebnisse_im_ueberblick_023290.pdf (Stand 21.06.2007, nach heutigem Gebietsstand). Einer anderen Quelle zufolge wurde als Ergebnis der Volkszählung 1910 ein Wert von 2.225.728 Einwohnern angegeben (Gebietsstand „Groß-Wien"), siehe Magistrat der Stadt Wien, Abteilung für Statistik: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1943-1945, Wien 1948, S. 9.
[165] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 31 und Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 70.
[166] Rauchberg, Heinrich: Die Berufsverhältnisse der Bevölkerung Wiens, Statistische Monatsschrift o. Nr., Wien 1893, S. 591-679 und Rauchberg, Heinrich: Der Zug nach der Stadt, Statistische Monatsschrift 19, Wien 1893, S. 125-171, zitiert nach Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 71.

Sterblichkeitsrate blieb mit 35‰ bis 40‰ darunter und sank in der Hochgründerzeit deutlich weiter. In der gleichen Phase bis 1890 ging die Geburtenrate auf 35‰ zurück. Zusammen mit der Zuwanderung resultierte daraus ein kräftiges Bevölkerungswachstum in der Hochgründerzeit. In der Spätgründerzeit sanken sowohl die Sterbe- wie die Geburtenrate. Der Trend einer sinkenden Geburtenrate setzte sich bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs auf 17,7‰ fort.[167]

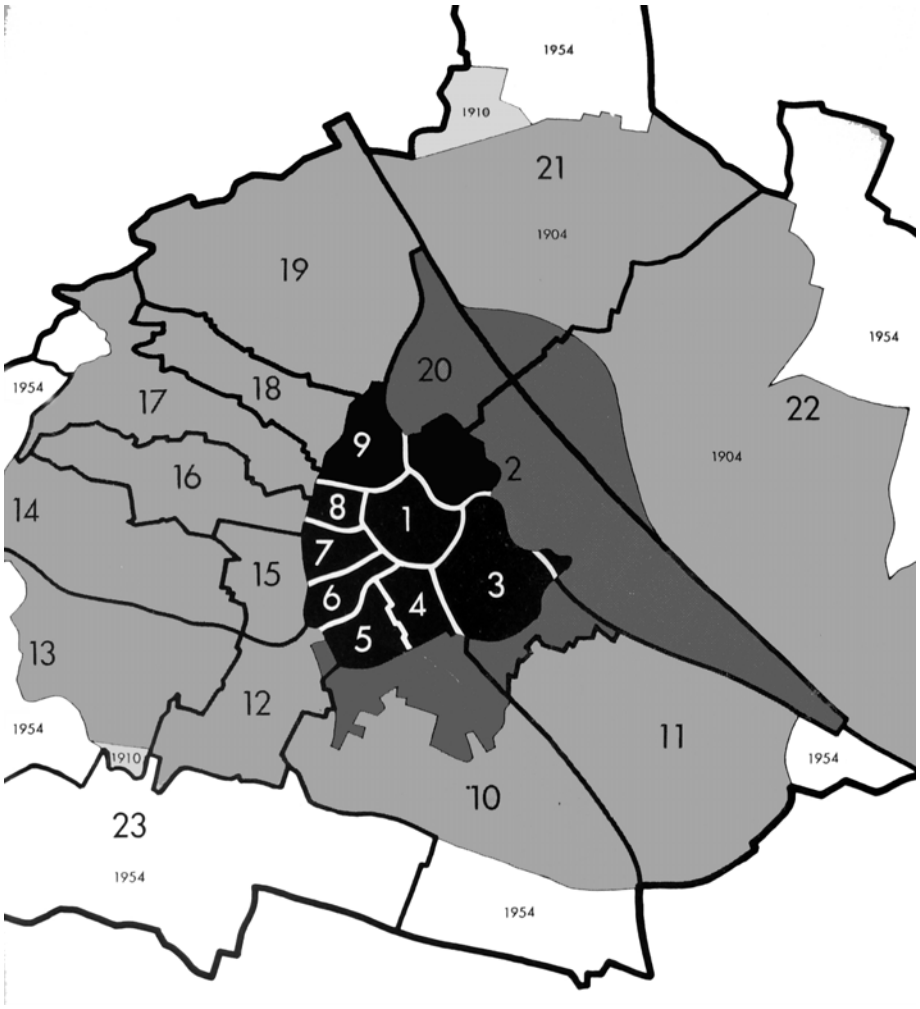
Stadträumlich differenziert ging der Anteil der Altstadtbewohner kontinuierlich zurück. In absoluten Zahlen zeichnete sich ein Rückgang erst seit 1890 als Folge neu entstandener Wohnviertel entlang der Ringstraße ab: Im Zuge der Citybildung verringerte sich der Anteil der Wohnbevölkerung im Zentrum. Im Verhältnis zu den Vorstädten und Vororten spielte die Population der Altstadt eine untergeordnete Rolle.[168] Lichtenberger stellt zur Bevölkerungsverschiebung im Zeitablauf fest: „In Wien erfolgte während der Gründerzeit eine zonale periphere Verschiebung des Bevölkerungswachstums aus den Vorstädten in den Vororteraum.“[169] Die Vorstädte nahmen seit 1870 bis 1910 deutlich mehr Menschen auf, wurden aber in der Spätgründerzeit von den Vororten an Bevölkerungsgröße überrundet. Bedingt durch das höhere Wachstum der Vororte fiel der Einwohneranteil der Vorstädte innerhalb der vier Jahrzehnte der Hoch- und Spätgründerzeit relativ zur gesamten Wiener Bevölkerung auf unter 50%.[170]

Parallel zum Bevölkerungsanstieg ging das städtebauliche Wachstum vor sich. Entsprechend der urbanen Ausdehnung wurden die Vorstädte 1850 eingemeindet.[171] Dieser formellen Vergrößerung des Stadtgebiets war die Ausdehnung der Vorstädte lange vorausgegangen;[172] nun konnte eine einheitliche Stadtentwicklung ohne verwaltungspolitische Hindernisse zwischen Gemeindegrenzen betrieben werden. Rechtlich nahm die formale Erweiterung das räumliche Zusammenwachsen von Kernstadt und Vorstädten durch die Bebauung des Glacis vorweg.[173] Die Vorstädte wurden in acht (bzw. ab 1861 in neun) Bezirke gegliedert, die den heutigen Bezirken II. - IX., XX. und partiell dem XII. Bezirk entsprechen. In einer zweiten großen Eingemeindungswelle folgte 1890/92 die Erweiterung der Vorortegemeinden mit einer Bevölkerung von 524.598 Einwohnern.[174] Das Gemeindegebiet dehnte sich auf die dreifache Fläche aus: Die Stadt umfasste nun 19 Bezirke mit insgesamt 1,34 Mio. Einwohnern.[175] Bis 1898 wuchsen vor allem die Vororte im Süden und Westen. Von städtebaulicher Bedeutung

[167] Bobek/Lichtenberger machen auf einen Zusammenhang zwischen dem Rückgang unehelicher Kinder und dem Rückgang des Geburtenüberschusses aufmerksam. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 33.
[168] Zahlen siehe Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 31.
[169] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 69.
[170] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 31. Ausschlaggebend für das höhere Bevölkerungswachstum in den Vorort-gemeinden (es betrug hier im Jahr 1892 11%, in der Stadt durchschnittlich 2%) waren die vergleichsweise niedrigen Lebenshaltungskosten außerhalb des Verzehrungssteuerrayons. Eigner: Mechanismen, S. 634.
[171] Eigner: Entwicklung, S. 32.
[172] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 17.
[173] „Gemeindeordnung vom 6. März 1850: Vereinigung der Inneren Stadt mit den 34 Vorstädten; 5.500 ha Fläche, 431.192 Einwohner (1851), 8 Bezirke“. Eine detaillierte Übersicht über Änderungen der Gemeindegrenzen Wiens 1850-1955 lieferte Josef Kostal in seinem Beitrag „Das Wachsen Wiens im Spiegel der Chronik“ in der Zeitschrift „Der Aufbau“, Monographie 7, S. 20-21 (Grafik und Zusammenfassung im „Einschub: Eingemeindungen der Stadt Wien 1850-1955“ auf den folgenden Seiten).
[174] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 17, 19.
[175] Eigner: Entwicklung, S. 33.

waren auch die Flächengewinne durch die Donauregulierung in Leopoldstadt und Brigittenau.[176] 1904/05 wurden die Eingemeindungen auf dem linksseitigen Donauufer vorgenommen.[177] Das Baugeschehen in den letzten beiden Jahrzehnten der Gründerzeit war allgemein dynamisch und vor allem für die linksseitigen Donaugebiete von Bedeutung.[178]

Abb. 6: Stadterweiterungen. Quelle: Kostal, Josef: Das Wachsen Wiens im Spiegel der Chronik, in (Stadtbauamt Wien): Wien – die Stadt und ihr Umland, Der Aufbau Monographie 7, Jg. 1956, S. 21.



Legende
- Jahreszahl:
- Jahr der Eingemeindung
- schwarz:
- Wien und die Vorstädte 1706
- dunkelgrau: Stadterweiterung 1850
- grau:
- Stadterweiterung 1890
- hellgrau: Stadterweiterungen 1904-1936
- weiß:
- Stadterweiterung 1954 (von „Groß-Wien" übernommene Gebiete)

[176] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 55.
[177] Eigner: Entwicklung, S. 33. Die industrielle Großgemeinde Floridsdorf und weitere linksseitige Donaugemeinden wurden per Gesetz vom 28. Dezember 1904 eingemeindet, weitere Randgemeinden per Gesetz vom 6. Juli 1910. Mayer: Gebietsänderungen, S. 198, 204-205, 211.
[178] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 55; Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 45 und Eigner: Entwicklung, S. 33.

Einschub: Eingemeindungen der Stadt Wien 1850-1955.

- *„Gemeindeordnung vom 6. März 1850: Vereinigung der Inneren Stadt mit den 34 Vorstädten; 5.500 ha Fläche, 431.192 Einwohner (1851), 8 Bezirke;*
- *Gemeinderatsbeschluss vom 8. Oktober 1861: Schaffung von neun Bezirken durch Teilung des Bezirks Wieden in die Bezirke Wieden (IV.) und Margareten (V.);*
- *Erlass der niederösterreichischen Statthalterei vom 27. September 1874: Schaffung von 10 Bezirken durch Abteilung des Bezirks Favoriten (X.) von Wieden (IV.);*
- *Gesetz vom 19. Dezember 1890: Vereinigung mehrerer Gemeinden und Gemeindeteile mit der Reichshaupt- und Residenzstadt. 17.812 ha Fläche, 1,364.548 Einwohner (bis dato 801.000 EW), 19 Bezirke;*
- *Gesetz vom 24. März 1900: Erlassung eines neuen Statutes und einer neuen Gemeindeordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien; Teilung des Bezirks Leopoldstadt in die Bezirke Leopoldstadt (II.) und Brigittenau (XX.);*
- *Gesetz vom 28. Dezember 1904, […] betreffend die Vereinigung mehrerer Gemeinden und Gemeindeteile mit der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt; 27.308 ha Fläche, 95,6 km Umfang, 2,031.498 Einwohner (1910), 21 Bezirke (XXI. Bezirk: Floridsdorf);*
- *Kundmachung des k. k. Statthalters […] vom 7. Juni 1905, […] betreffend […] neue Abgrenzungen der Wiener Gemeindebezirke;*
- *Gesetz vom 2. Februar 1907, […] betreffend die Änderungen mehrerer Grenzen zwischen […] Gemeindebezirken. (III., IV., V., X., XII.-XIX.);*
- *Kundmachung des k. k. Statthalters […] vom 11. Februar 1907 […] betreffend die […] Umlegung von Wiener Gemeindebezirksgrenzen (XIII.-XVI.);*
- *Kundmachung des k. k. Statthalters […] vom 7. August 1907 […] betreffend die Abgrenzung der Wiener Gemeindebezirke;*
- *Gesetz vom 6. Juli 1910, […] betreffend die Vereinigung […] der (…) Gemeinde Strebersdorf […] und eines Teiles der Gemeinden Auhof […] und Mauer […] mit […] Wien (letzte Stadterweiterung vor dem I. Weltkrieg);*
- *Kundmachung des k. k. Statthalters […] vom 3. Oktober 1912 […] betreffend […] Grenzlinien (XIII.-XVI.);*
- *Verfassungsgesetz vom 29. Dezember 1921: Trennungsgesetz (Wien wird selbständiges Bundesland, 1,865.780 Einwohner 1923);*
- *Gesetz vom 22. Dezember 1923, […] betreffend die Änderungen einzelner Grenzen (II., XX., XXI. Bezirk)*
- *Beschluß des Gemeinderates vom 13. Juni 1930, Umlegung der Bezirksgrenze zwischen X. und XII. Bezirk;*
- *Beschluß des Gemeinderates vom 14. Dezember 1932, Umlegung der Bezirksgrenze zwischen XIII. und XIV. Bezirk;*
- *Verordnung des Bürgermeisters vom 17. Oktober 1935, Änderung der Grenze zwischen dem XVI. und XVII. Bezirk;*
- *Stadtverfassungsgesetz vom 16. Dezember 1936, […] Änderung der Gebietsgrenzen zwischen Wien und Niederösterreich (Erweiterung des Südwestfriedhofes);*
- *Kundmachung des Reichsstatthalters in Österreich vom 1. Oktober 1938: Eingliederung von Gemeinden des ehemals österreichischen Landes Niederösterreich in das Stadtgebiet von Wien; 121.541 ha Fläche, 1,929.976 Einwohner (1939; 1,874.130 EW 1934), 26 Bezirke;*
- *Kundmachung des Reichsstatthalters in Österreich vom 4. Oktober 1938: Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Gebietsveränderungen im Lande Österreich;*
- *Verordnung des Bürgermeisters der Stadt Wien. 15. Oktober 1938. Einteilung des Gebietes der Stadt Wien in Bezirke. Neue Bezirke: XXII., Groß-Enzersdorf; XXIII., Schwechat; XXIV., Mödling; XXV., Liesing; XXVI., Klosterneuburg;*
- *Beschluss des Gemeinderates vom 22. März 1951. Umlegung der Bezirksgrenze zwischen XII. und XIII. Bezirk;*
- *Beschluss des Gemeinderates vom 03. Oktober 1952. Teiländerung der Grenze zwischen XII. und XXV. Bezirk;*
- *Bundesverfassungsgesetz vom 26. Juli 1946, Bundesgesetzblatt vom 23. Juni 1954: Gebietsänderungsgesetz; Rückgliederung der „Randgemeinden" zu Niederösterreich. Zustimmung des Alliierten Rates erst nach acht Jahren; 41.492 ha Fläche, 133 km Umfang, 1,616.125 Einwohner (1951; vorher: 1,766.102 EW);*
- *Gesetz vom 2. Juli 1954: Bezirkseinteilungsgesetz 1954. Die Bezirksgrenzen mussten den Grenzen der Besatzungszonen angepasst bleiben.*
- *Gesetz vom 21. Oktober 1955: Bezirkseinteilungsnovelle 1955. Verbesserung der Bezirkseinteilung nach Fortfall der Besatzung."*[179]

[179] Kostal, Josef: Das Wachsen Wiens im Spiegel der Chronik, in (Stadtbauamt Wien): Wien – die Stadt und ihr Umland, Der Aufbau Monographie 7, Jg. 1956, S. 20-21.

III.1.4 Wirtschaftsstruktur

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen und des Stadtwachstums stand in direktem Zusammenhang mit der seit Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzenden Industrialisierung. Die Anziehungskraft der Stadt wuchs mit ihrem wirtschaftlichen Aufschwung. Die Verbreitung der Dampfmaschine und anderer Produktionsmittel machte die anhaltende Konjunktur der industriellen Revolution möglich. Trotz behördlicher Vorschriften, welche die Industrieansiedlung in und im näheren Umkreis der Stadt untersagten, kam es zu zahlreichen Gründungen in den Vorstädten. Außerhalb des Linienwalls entstand ein industrieller Gürtel von Simmering über Meidling nach Döbling und Nussdorf. Auch Floridsdorf entwickelte sich zu einem Industriestandort.[180]

Wien hatte im Vormärz ein leistungsfähiges Gewerbe- und Manufakturwesen entwickelt.[181] Eine liberale Gewerbegesetzgebung, die eigentlich die industrielle Entwicklung unterstützen sollte, bewirkte in der Frühgründerzeit eine „Nachblüte des Manufakturwesens". Die Zahl der Gewerbe- und Handelsbetriebe stieg von etwa 20.000 (1859) auf 47.200 (1871).[182] Die kleingewerbliche Struktur der Frühgründerzeit mit einer Konzentration auf Mode- und Luxusartikel wuchs analog zur Bevölkerung. Im Gegensatz zum Wiener Becken als Standort großer Industrien waren die Manufakturen oder Werkstätten in die Wohnbebauung integriert.[183] Entlang des Wientals bildete sich ein Textilverarbeitungszentrum in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts heraus; die Vorform einer Industrielandschaft mit wasserintensiven Betrieben wie Färbereien und Gerbereien war entstanden.[184] Die Nachfrage des Adels an hochwertigen Textilien und Seidenstoffen wurde bedient.[185] Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wies die Textilbranche die höchsten Beschäftigungszahlen auf. Charakteristisch für die Arbeitsorganisation war ein hoher Anteil an Heimarbeit, wie auch in der Holz-, Leder- und Metallverarbeitung.[186] Mit der Beendigung der Schutzzollpolitik in den 1850er Jahren wurde die heimische Seidenfabrikation durch Importe aus Westeuropa entscheidend geschwächt.[187] Nachdem das Spinnen um die Wende ins 19. Jahrhundert durch neue Maschinentechniken aus England mechanisiert worden war,[188] erfolgte dieser Schritt in der Webtechnik sukzessive ab 1850.[189] Viele Textilbetriebe

[180] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 14.
[181] Kennzeichen der „Fabriken" war die Führung durch „befugte" Meister ohne Zugehörigkeit zu einer Zunft. Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 53. Der Begriff „Fabrik" wie auch „Industrie" war im Vormärz noch nicht von fortschrittlichen Prinzipien der Mechanisierung und arbeitsteiliger Produktionsorganisation abhängig. Meißl, Gerhard: Industrie und Eisenbahn in Wien. Von den Anfängen bis 1938, Wiener Geschichtsblätter, Heft Nr. 5, Wien 1987, S. 3.
[182] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 53.
[183] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 39.
[184] Meißl: Industrie, S. 3, 5; Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 55 und Eigner: Mechanismen, S. 632. Zur Entwicklung des Wientals: Krammer, Wilfried: Das Wiental – ein Fallbeispiel, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 76-77.
[185] Die Seidenherstellung zählte Ende des 18. Jahrhunderts innerhalb der Textilbranche zum führenden Produktionszweig. Eigner: Entwicklung, S. 29.
[186] Eigner: Entwicklung, S. 29.
[187] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 40.
[188] Damit vollzog sich ein Wechsel vom ausgereizten Verlagswesen zur Produktion in der Fabrik. Eine Spinnmaschine ersetzte die Arbeitsleistung von etwa fünfzig Spinnerinnen. Komlosy, Andrea: Waldviertler Textilstraße, Groß-Siegharts - Waidhofen a. d. Thaya – Weitra 1994, S. 13-14.
[189] Komlosy, Andrea: Stube und Websaal. Waldviertler Textilindustrie im Spannungsfeld zwischen Verlagswesen, Heim- und Fabrikarbeit, in (dies.): Spinnen – Spulen – Weben, Krems – Horn 1991, S. 123.

siedelten ihre Produktionsstätten an günstigere Standorte der Monarchie um und beließen ihre Verwaltung in Wien.[190]

Der Eisenbahnbau war zentralistisch auf die Haupt- und Residenzstadt ausgelegt. Die Eisenbahnen brachten entscheidende Vorteile; durch sie konnten nun große Materialmengen kostengünstig über weite Strecken transportiert werden. Das Eisenbahnnetz ermöglichte die Bildung von Großindustrien und die Versorgung der wachsenden Bevölkerung.[191] Die Bereitstellung der neuen Transporttechnik stellte eine Dynamisierung der wirtschaftlichen Entwicklung dar.[192] Die Anfänge des Eisenbahnbaus in Wien reichen bis 1836 zurück.[193] In den folgenden Jahrzehnten wurde die Eisenbahninfrastruktur Wiens wesentlich ausgebaut.[194] Dabei entwickelten sich die Anlagen der Eisenbahn zu einem „neuen Raum gestaltenden Element" der Stadtentwicklung.[195] Neben wirtschaftlichen Aspekten folgte die Trassierung der Eisenbahnen militärstrategischen Gesichtspunkten. Nach den Erfahrungen von 1848 sollten Soldaten im Falle einer Revolution schnell zur Stelle sein können. Militäreinrichtungen wie die Roßauer Kaserne südlich des Franz-Josephs-Bahnhofs, der Bereich des Arsenals am Süd- und Ostbahnhof und die Rudolfskaserne an der Linie zwischen Nord- und Südbahnhof wurden nahe der Bahnanlagen errichtet.[196] Der Bau der Gleisanlagen sowie der Bahnhöfe erfolgte am Rand des geschlossenen Siedlungskörpers jeweils in nächster Nähe des Linienwalls.[197] Mit Ausnahme der Franz-Josephs-Bahn produzierten sämtliche Bahngesellschaften im Wiener Raum. Die Entwicklung der Maschinenbaubranche durch die Eisenbahn brachte Infrastrukturvorteile mit sich und führte zu einem industriellen Verdichtungsprozess. Durch die Entstehung neuer Industriezweige hatte sich der Produktionsschwerpunkt aus dem westlichen Wiental in die Nähe der Bahnhöfe verlagert.[198] Entlang der neuen Bahnlinien entstand eine neue Produktionsachse in den Bezirken Floridsdorf, Brigittenau, Leopoldstadt, Landstraße, Favoriten und Simmering. Der Prozess der Industrialisierung wurde in den drei letzteren Bezirken am deutlichsten, da sie sich zu homogen-funktionellen Stadtteilen des sekundären Sektors entwickelten.[199] Beispielsweise verzeichnete der Bezirk Favoriten, um 1850 noch kaum bebaut, bis 1890 ein

[190] Die Zahl der Seidenfabriken fiel von über 500 (1848) auf 177 (1869) und 52 (1890). Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 40-41.
[191] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 42.
[192] Eigner: Entwicklung, S. 31.
[193] 1836 wurde mit dem Bau der Werkstätte für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn am Praterstern begonnen. 1840 wurde die Maschinen-Werkstätte der Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaber Eisenbahn im Bereich des heutigen Südbahnhofes eingeweiht. Weitere Fabriken entstanden in der Folge. Meißl: Industrie, S. 4-5. Zur Wiener Eisenbahngeschichte (v.a. der Wien-Raaber und Wien-Gloggnitzer Eisenbahn) siehe Singer, Peter: 150 Jahre Wiener Südbahnhof, Favoritner Museumsblätter Nr. 155, Wien 1991.
[194] Die Eröffnung des Westbahnhofes (1858), der Verbindungsstrecke zwischen Nord- und Südbahn (1859), des Franz-Josephs-Bahnhofs (1870), des Nordwestbahnhofs (1872), der Nord- und Nordostlinie der Staatseisenbahn (1870), der Donauländebahn (1872), der Donauuferbahn (1875) und der Aspangbahn (1881) stellen einige der großen Schritte der Entwicklung der Eisenbahnanlagen dar. Meißl: Industrie, S. 5-6.
[195] Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 41.
[196] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 42.
[197] Die Schienenstränge bildeten in der Folge raumtrennende Strukturgrenzen. Die Süd- und Ostbahn isoliert die südlich gelegenen Bezirke vom Stadtzentrum; die heutige Brigittenau wird durch Franz-Josephs-Bahn und Donaukanal von der nordwestlichen Stadt abgeschirmt. Weniger abgrenzende Wirkung hat die radial vom Zentrum wegführende Westbahn, die – ähnlich wie andere Trassenführungen – die anschließenden Standorte aufwertete. Die Nordbahn hatte wesentlichen Einfluss auf die industrielle Entwicklung Floridsdorfs. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 42.
[198] Der Nachteil der unzureichend zur Verfügung stehenden Wasserkraft konnte durch Dampfmaschinen ausgeglichen werden. Meißl: Industrie, S. 4-7.
[199] Eigner: Entwicklung, S. 31. Zur Geschichte und Geographie des Industriestandorts Leopoldstadt siehe Georgeacopol-Winischhofer, Ute: Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, Diss. TU Wien, Wien 1998, S. 30-55.

jährliches Bevölkerungswachstum von über 25%. Die dortige Konzentration von Industriebetrieben wurde durch die Südbahn ausgelöst.[200]

Wien baute seine führende Stellung im Bereich der Handels- und Finanzdienstleistungen zwischen Revolution und beginnender Hochgründerzeit aus. Die Zahl der als Aktiengesellschaften firmierenden Unternehmen wuchs von 37 (1860) auf 275 (1872). Der Börsensturz von 1873 verursachte den Bankrott vieler Firmen jüngeren Gründungsdatums, erwies sich aber letztlich nicht als dauerhaftes Wachstumshemmnis der Hochgründerzeit.[201]

Der Einführung der Starkstromtechnik ab den 1870er Jahren folgte eine Reihe von Innovationen, die den wirtschaftlichen Durchbruch für die Elektroindustrie bedeutete. Nachgefragt wurden elektrotechnische Produkte für den Bahnbetrieb, elektrisch betriebene Maschinen, Glühlampen, Kabel und Erzeugnisse zum Ausbau der Telekommunikation.[202] Flächenintensive Fabriken der Elektroindustrie verlagerten ihre Standorte an den Stadtrand; diese und Neuansiedlungen großer Betriebe bemühten sich um einen Bahnanschluss. Die kapitalintensiven Investitionen in die Elektroindustrie der Jahrhundertwende erfolgten meist unter ausländischer Regie.[203] Von dem expandierenden Industriezweig sprangen Impulse auf andere Branchen über.[204]

Die Groß- und Schwerindustrie, die sich vorzugsweise in verkehrsgünstigen Lagen mit Eisenbahnanschluss am Stadtrand niederließ, entwickelte sich neben Finanz- und Handelswesen zum treibenden ökonomischen Faktor. Im Zuge ihres Ausbaus in der Spätgründerzeit kam es zu Standortverlagerungen außerhalb des Stadtgebietes von 1892. Diese Bewegung der Industrieansiedlungen trug zum Erhalt der auf Konsumgüter- und Luxusartikel spezialisierten Wirtschaftsstruktur Wiens bei. Die erste Betriebsstättenzählung 1902 ergab einen Anteil von 87% Kleinbetrieben mit einem bis fünf Beschäftigten, bei einer Gesamtzahl von 133.870 Betrieben.[205] In der Hochgründerzeit wurde entlang der Eisenbahnlinien eine Vielfalt von Erzeugnissen produziert; darunter Lebensmittel, Metall- und Maschinenbauprodukte, Lederwaren sowie chemische und elektrotechnische Erzeugnisse. Die Zentren der Schwerindustrie lagen um die Jahrhundertwende im Bereich Floridsdorfs sowie an verkehrsgünstigen Standorten im Süden der Stadtregion.[206]

[200] Die Bedeutung der Straße war in dieser Zeit der Schiene weit untergeordnet: Die Triester Straße, südliche Ausfallstraße, „zog noch wenig Investitionskapital“ an. Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 42.
[201] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 40.
[202] Mit Erfindung von Telegraphie und Telephonie wurde das Nachrichtenwesen revolutioniert. Meißl: Industrie, S. 8.
[203] Meißl: Industrie, S. 8-9.
[204] Eigner: Entwicklung, S. 31.
[205] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 41
[206] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 55.

III.1.5 Planungsrecht und städtebauliche Projekte der Gründerzeit

III.1.5.1 Schleifung der Basteien und Anlage der Ringstraße

Nach der ersten Türkenbelagerung von 1529 erfolgte die Anlage der Wehrmauern in Form eines Basteiengürtels nach zeitgenössischen Idealstadtplänen der Renaissance.[207] Die Basteien verloren im Laufe der Zeit ihre vorgesehene militärische Bedeutung als Schutz vor äußeren Feinden.[208] Die Verteidigungsanlage versperrte Möglichkeiten der Stadtentwicklung im Terrain zwischen der Kernstadt und den Vorstädten. In anderen Städten wie Berlin (1734), Hannover (1763) und Graz (1784) ging die Entfestigung voraus. Da akuter Bedarf an Wohnungen bestand, war der Zugewinn von Baugrund das Hauptargument für eine städtebauliche Neuorientierung. In den 1840iger Jahren wurden einzelne Häuserzeilen im Glacis genehmigt, die sich an die Vorstädte Alsergrund, Josefstadt und am Heumarkt angliederten. Baugrund war auch für neue Anlagen des Hofes (bspw. die Neue Hofburg als Teil des unvollendeten Kaiserforums, dazu das Kunsthistorische und das Naturhistorische Museum) willkommen, dessen Repräsentationsbedürfnis sich nicht unwesentlich auf den Städtebau auswirkte.[209]

Ein Dekret des Kaisers vom 20. Dezember 1857 sah den Abbruch der (obsolet gewordenen) Fortifikationsanlagen vor, auch das Glacis war nicht mehr vorgesehen. Durch die Freigabe entstand wertvoller, zentraler Baugrund. Damit wurde eine erste planmäßige Stadterweiterung eingeleitet, die sich vorrangig auf den Glacisbereich konzentrierte. Die Schleifung der Befestigungsanlagen mit ihren Folgen stellte einen wesentlichen Eingriff in das Stadtbild und für die Stadtentwicklung dar. Ein internationaler städtebaulicher Planungswettbewerb zur Verbauung des fortifikatorischen Rayons wurde bald nach der kaiserlichen Anordnung ausgeschrieben. Vorgabe war die Anlage einer breiten Ringstraße.[210] Keine der eingereichten Arbeiten eignete sich ohne Abänderungen zur Ausführung. Daher wurde ein Komitee zur Aufstellung eines Stadterweiterungsplanes gebildet.[211] Der Entwurf des Ausschusses sah die Anlage zweier konzentrischer Ringe vor: die „Ringstraße“ mit dem Franz-Josephs-Kai und die „Lastenstraße“, mit ihren Funktionen als „via principalis“ bzw. (Güter-) Verkehrsweg.[212] Die Bebauung erfolgte auf Grundlage des Schachbrettmusters. Anstelle der Befestigung traten sowohl öffentliche Gebäude für Regierungs- und Administrationsnutzungen wie auch Privatbauten.[213] Die Wohnbebauung an der Ringstraße unterlag wenigen Einschränkungen

[207] Eigner: Entwicklung, S. 26 und Rainer: Prosa, S. 187-190.
[208] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 43.
[209] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 15-16.
[210] Den städtebaulichen Verbesserungen Wiens gingen die rigorosen Gestaltungsmaßnahmen in Paris mit der Anlage neuer Boulevards voraus. Die französische Hauptstadt wirkte als Beispiel für Wien richtungsweisend: Den von 1853 bis 1869 vorgenommenen Um- und Neugestaltungen des Pariser Stadtbildes lagen, ähnlich der Wiener Situation, repräsentativ-ästhetische, politische und ökonomische städtebauliche Ansätze zugrunde. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 15-17, 20. Die nominierten Projekte siehe Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 16-17, 57-60. Die abgegebenen Originalprojekte befinden sich im WStLA unter der Signatur PSchrk 158 C.
[211] Als Mitglieder des Komitees wurden berufen: die drei Hauptpreisträger Förster, van der Nüll, von Siccardsburg, von Strache; weiter der Sektionsrat im Innenministerium Moriz Löhr, der General Julius von Wormb und der Ingenieur von Zettl. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 17.
[212] Die Straßen wurden großzügig angelegt: Die Breite der Ringstraße wurde geplant mit 57 m, der Franz-Josephs-Kai wurde 38m breit projektiert und die „Lastenstraße“ 26,50 m. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 17.
[213] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 17.

hinsichtlich der Bebauungsdichte, da ein möglichst hoher Bodenerlös die Ausgaben für die monarchischen Ringstraßen-Repräsentationsbauten decken sollte.[214]

Die militärische Komponente der Stadtplanung war in der Frühgründerzeit noch deutlich ausgeprägt: Zur Kontrolle der Arbeitermassen wurden an den Enden der Ringstraße Kasernen angelegt.[215] Im Zuge der Ereignisse von 1848 stand nun der Schutz des Hofes vor „inneren Feinden", der wachsenden Arbeitermasse der Vorstädte und Vororte, im Vordergrund.[216] Noch 1850 bestand das Militär auf die räumliche Trennung von Altstadt und Vorstädten. Gegen weitere Aufstände rüstete sich das Militär – als Ersatz für die Festungsanlagen – mit „Blockhäusern" in Form der Franz-Joseph-Kaserne und des Arsenals als Waffenfabrik.[217] Die Demontage der Basteien der Befestigungsanlage und die Auffüllung der Stadtgräben begann 1858 an der Rotenturmbastei und wurde 1884 im Bereich der Stubenbastei im Wesentlichen abgeschlossen.[218] Die Ziegel der Befestigung wurden am Linienwall zwischengelagert und als Baumaterial wieder verwendet.[219]

Vor dem Abbruch der Festungsanlagen bildeten die bestehenden zwölf Tore der Basteien ein Hemmnis für den Verkehr zwischen Innenstadt und Vorstädten.[220] Mit dem Bau der Ringstraße wurde die Verkehrsanbindung zwischen Zentrum und ehemaligen Vorstädten verbessert.[221] Die Erschließung der Glacisgründe in Verbindung mit der Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur belebte die private Bautätigkeit vor allem im Bereich der Vorstädte.[222] Die Eröffnung der Ringstraße 1865 erfolgte gleichzeitig mit der Einführung der Pferdetramway.[223] Ein Großteil der Oberschicht siedelte im weiteren Verlauf im Bereich der neuen Prachtstraße.[224]

Mayer wie Bobek/Lichtenberger werten die Anlage der Ringstraße als eine der hervorragendsten städtebaulichen Leistungen des 19. Jahrhunderts. Sie hatte Einfluss auf andere Stadterweiterungen wie in Augsburg (1862), Köln (1881) und Danzig (1895).[225]

[214] Rainer, Roland: Die Stadt – Leben oder Gehäuse? In (Swoboda, Hannes): Wien. Identität und Stadtgestalt, Bd. 20 Reihe Kulturstudien. Bibliothek der Kulturgeschichte, Wien-Köln 1990, S. 171.
[215] Eigner: Mechanismen, S. 632. Zum Bau der Ringstraße siehe Nebdal, Gabriela: Die Wiener Ringstraße – Geschichte, Planung, Verwirklichung und Gestaltung der Ringstraßenzone, phil. Diplomarbeit Universität Wien, Wien 1985.
[216] Wurzer, Rudolf: Zur städtebaulichen Entwicklung Wiens bis 1945, Katalog zur Ausstellung der Wiener Geschäftsgruppe Stadtplanung und des Wiener Stadt- und Landesarchivs im Wiener Messepalast Halle P vom 06.12.1978 bis 30.04.1979, S. 7.
[217] Durch die Errichtung der Roßauer Kaserne 1870 wurde die militärisch-städtebauliche Verstärkung in Form eines Festungsdreiecks abgeschlossen. Der Bau der Franz-Josephs-Kaserne 1854-57 verzögerte die Verbauung des Stubenrings. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 16, 17.
[218] Die Burgbastei wurde 1809 auf Befehl Napoleons gesprengt. Eigner: Entwicklung, S. 30.
[219] Abbildungen zu der Abtragung der Befestigung sind dargestellt in Faber, Monika/Gröning, Maren: Stadtpanoramen, Wien o. J., z. B. Schottentor S. 76-77.
[220] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 42.
[221] Die Ringstraße erhielt Verbindungen mit der Josefs-, Trautson-, Burg-, Lerchenfelder-, und Neustiftgasse. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 17. Kritik wurde von Bobek/Lichtenberger über die Verbindung zwischen Altstadt und den Vorstädten laut. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 43.
[222] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 43.
[223] Eigner: Entwicklung, S. 31.
[224] Weitere Oberschichtenkonzentrationen waren sonst in den Vororten Hietzing, Währing und Döbling zu finden. Eigner: Mechanismen, S. 633.
[225] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 17 und Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 43.

III.1.5.2 Planungsrechtlicher Rahmen

In den 1850er Jahren erreichte der quantitative Wohnungsbedarf eine neue Dimension. Die wirtschaftliche Konjunktur führte zu Lohnerhöhungen, die jedoch durch deutliche Mietpreissteigerungen – möglich durch die Marktstellung der Hauseigentümer – geschmälert wurden. Der Grad an Wohnungsüberbelegung stieg.[226] Der Ringstraßenbau und die hohe Nachfrage nach Wohnungen lösten zusammen mit den zurückhaltenden Bestimmungen der neuen Bauordnung von 1859 einen Bauboom aus. Die baulichen Regelungen, die sich auf das 1850 vergrößerte Stadtgebiet bezogen, beinhalteten nur Anweisungen bezüglich der Straßenbreite, Bauhöhe und Fluchtlinien im Sinne des Rasterschemas und führten zu einer nachhaltigen Verdichtung urbaner Flächen.[227] Die gültigen Bauvorschriften wurden durch gewinnorientierte, finanzkräftige Bauträger ausgereizt. Der Bau von Mietskasernen entwickelte sich von einer Erwerbsmöglichkeit weniger Großgrundbesitzer, die als Bauträger und anschließend als Hauseigentümer fungierten, zu einem florierenden, von Spekulation geprägten und von der liberalen ökonomischen Ordnung getragenen Wirtschaftszweig.[228]

Grundlegenden Charakter für die städtebauliche Gestaltung des ausgreifenden Stadtkörpers hatten die Planungen aus den 1860er Jahren für das spätere Favoriten[229] von van der Nüll/Siccardsburg, und für die Brigittenau von Förster/Siccardsburg. Diese Entwürfe gestalteten nur formal und folgten dem Prinzip des geradlinigen Schachbrettmusters.[230] Die Orientierung am Pariser Vorbild wird durch den Entwurf gerader, langer Straßen und weniger öffentlicher Plätze deutlich erkennbar.[231] Der Plan für Favoriten aus dem Jahr 1866, hier als stellvertretendes Beispiel für andere Regulierungen der Hochgründerzeit, sah keine Unterscheidung zwischen Wohn- und gewerblich-industrieller Nutzung vor.[232] Die Parzellierung im Rasterschema wurde für die Erweiterung des Stadtraumes im Bereich der Vororte nach Westen zwischen Währing und Meidling fortgeführt und legte eine Grundlage für die heutige Stadtgestalt.[233]

Zur Vereinheitlichung der Stadtentwicklung ließ der Gemeinderat in den 1860er Jahren Generalbaulinienpläne auf der Grundlage von Katasterplänen erstellen. Diese Pläne, die nur das Straßennetz im Maßstab 1:1.440 abbildeten, wurden zwischen 1864 und 1866 für alle Bezirke,

[226] Feldbauer, Peter/Pirhofer, Gottfried: Wohnungsreform und Wohnungspolitik im Liberalen Wien? In (Verein für Geschichte der Stadt Wien): Wien in der Liberalen Ära, Wiener Geschichtsblätter, Bd. 1, Wien 1978, S. 153-154. Erste Bemühungen zur Reformierung des Wohnungsbaus erfolgten ab der Mitte des 19. Jahrhunderts mit dem „Entwurf zu einem Etablissement für Arbeiterwohnungen in Wien“ von Ludwig Förster (1849) und 1860 von Heinrich Ferstel mit seiner Abhandlung über bürgerliche Einfamilienhäuser mit Gartenanlagen nach westeuropäischem Vorbild. Czeike: Wohnbau, o. S.

[227] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 27, 45. Zur Bauordnung von 1859 siehe auch Schmid, Hugo: Die Baugesetzgebung von Wien, in (Stadtbauamt Wien): Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt 1835-1935, Wien 1935, S. 224-228. Zu den Auswirkungen der Bauordnung von 1859 siehe auch Matznetter: Grundherrschaft, S. 62.

[228] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 27.

[229] Favoriten wurde erst 1874 durch Abtrennung von Teilen des III., IV., und V. Bezirks gebildet. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 18.

[230] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 45.

[231] Die Planungen für die Brigittenau mussten im Hinblick auf die Donauregulierung und den Bau des Nordwestbahnhofes wiederholt überarbeitet werden. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 18, 63.

[232] Um 1900 wurde diese Planungen von 1866 zugunsten einer weniger strengen Linienführung überarbeitet: mehr Anpassung ans Gelände im südlichen Favoriten, breitere Straßen. Stühlinger, Harald: Favoriten – ein Fallbeispiel, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 72-73, hier S. 72.

[233] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 45.

aber auch für Gemeinden außerhalb des Linienwalls gezeichnet.[234] Die Generalbaulinienpläne beinhalteten aber nicht – wie geplant – großzügige Grünflächen und ein leistungsfähiges Straßennetz mit Diagonal- und Querverbindungen. Auch wurden sie nicht wie vorgesehen in ihrer Gesamtheit genehmigt, da weder finanzielle noch rechtliche Grundlagen gegeben waren.[235] Die Baulinien wurden nur fallweise bestimmt. Im Ergebnis blieben diese Generalbaulinienpläne für die weitere Stadtentwicklung von untergeordneter Bedeutung.[236] Allerdings bildeten diese Baulinienpläne, die auch als Regulierungspläne bezeichnet wurden, die Basis des späteren Generalregulierungsplanes.[237]

Einen weiteren Schritt in der Entwicklung städtebaulicher Planungen stellte die zeitgenössisch-moderne räumlich-funktionale Gliederung des Stadtraumes dar, wie sie 1877 der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein forderte. Die Stadtteile sollten nach Kriterien der Nutzung reguliert und dabei die Anforderungen an Parzellenfläche, die Art der Bebauung, die Verkehrsanbindung etc. gemäß den verschiedenen Ansprüchen berücksichtigt werden.[238]

1883 wurde eine neue, vierte Bauordnung erlassen, die sich von den Fassungen der Jahre 1859 (zweite Bauordnung) und 1869 (dritte Bauordnung) nur in einigen Details unterschied. Ihre Bestimmungen waren allerdings hinsichtlich der folgenden Stadterweiterung unzureichend.[239] Daher fand im Zuge der Eingemeindungen 1890 eine Novellierung der Bauordnung von 1883 statt.[240] Wesentliche Neuerung war, dass Straßenbreite und Bauhöhe der Gebäude zueinander in Bezug gestellt wurden, was allgemein in einer Verbreiterung der Straßen resultierte.[241]

Nach der Eingemeindung von 1892 ergab sich für viele der lange geplanten Projekte eine neue Ausgangsposition. Bis dahin verkomplizierten bürokratische Dienstwege von der Gemeinde über das Bezirksamt bzw. die Bezirkshauptmannschaft zur niederösterreichischen Statthalterei die Koordination von Planungen.[242] Finanzierungslücken der Gemeinden bildeten eine weitere Schwierigkeit. Für die Stadtentwicklung wesentliche Infrastrukturausbauten wurden durch diese Probleme teilweise über Jahrzehnte verzögert, wie das Beispiel der Errichtung der Gürtelstraße zeigt: 1861 erteilte der Kaiser die Genehmigung, eine Einigung unter Beteiligung aller behördlichen Instanzen – Staat, Land und Gemeinde – wurde aber erst 1883 erreicht.[243]

Im 1893 eingeführten Bauzonenplan waren Grundsätze moderner Stadtplanung enthalten, wie die Grobgliederung der urbanen Agglomeration unter Aspekten funktionaler Trennung. Die

[234] Die Gemeinden im Raum Wien wurden per ministeriellem Erlass vom 4.11.1862 angehalten, Regulierungspläne auf Grundlage von Katasteraufnahmen zu erstellen. Per Beschluss des Gemeinderats vom 10.04.1863 wurde das Stadtbauamt beauftragt, Generalbaulinienpläne für die einzelnen Bezirke (bis dato I. – IX.) zu entwickeln. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 17-18, 63-64 und Mayer: Gebietsänderungen, S. 281.

[235] Es blieb bei einem vereinfachten Programm der Verbreiterung und Streckung bestehender Verkehrswege, um dem §7 der Bauordnung von 1859 zu entsprechen. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 18, 64.

[236] Erfolgreich war die Realisierung weniger großer Regulierungsprojekte, darunter die Verlängerung des Grabens in voller Breite zum Stephansplatz durch Entfernung einer Häuserinsel im Jahr 1866 oder die Parzellierung der Bürgerspitalgründe nahe der Albertina 1873-1874. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 18-19.

[237] Mayer: Gebietsänderungen, S. 279.

[238] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 45.

[239] Bistritschan, Emil: Bauordnung für Wien. Gesetz vom 25. November 1929, Wien 1930, Vorwort S. XIX.

[240] Schmid: Baugesetzgebung, S. 225.

[241] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 46.

[242] Die Aufstellung von Regulierungsplänen für die Vororte verlangte nach Übereinstimmung der Gebietskörperschaften. Die Pläne mussten vom Innenministerium positiv beschieden werden. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 20 und Mayer: Gebietsänderungen, S. 195-196.

[243] Der Kaiser genehmigte am 28.06.1861 die Anlage einer etwa 76m breiten Gürtelstraße anstelle des Linienwalls. Mayer:

Zonierung von Bauhöhen sah eine von innen nach außen abnehmende Gebäudehöhe vor.[244] In der Inneren Stadt und den ehemaligen Vorstädten einschließlich des älteren, ehemals zu Wieden gehörigen Teils von Favoriten, waren maximal fünf Geschosse zulässig. Vier Geschosse konnten im Bereich der westlichen Vororte genehmigt werden; darüber hinaus war eine Bauhöhe von drei Geschossen bzw. offene Bebauung vorgesehen.[245] In den westlichen Stadtrandgebieten war nur eine maximal dreigeschossige Bebauung genehmigungsfähig.[246] Bei der Erstellung des Bauzonenplans wurde die Notwendigkeit eines Bahnanschlusses für die Fabriken einkalkuliert: Die Ausweisung von Industriezonen im Süden (zwischen Südbahntrasse bis zum Donaukanal) und Norden (beiderseits des Donaukanals) der Stadt trug dieser Forderung Rechnung.[247]

Nach jahrelanger Debatte beschloss der Gemeinderat 1880 in einer Plenarsitzung die Erstellung eines umfassenden Regulierungsplanes, bei dem der Stadtorganismus möglichst über die Grenzen hinaus berücksichtigt werden sollte. Mehrere Faktoren, darunter die Gemeindeautonomie, die Finanzierung und ungelöste Fragen im Zusammenhang mit der Verzehrungssteuer verzögerten die Erstellung dieses Generalregulierungsplanes. Vor der Ausarbeitung des Planwerks musste der Verkehrsplanung ein einheitliches Konzept zugrunde gelegt werden.[248] Die Ausarbeitung eines Generalregulierungsplanes wurde in der novellierten Bauordnung von 1890 vorgesehen. Um diese Forderung zu erfüllen, ließ der Gemeinderat einen internationalen Wettbewerb mit einjähriger Frist am 27. Oktober 1892 ausschreiben. Generelle Ziele wie die funktionelle Grobgliederung des Stadtgebietes, die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes und die Berücksichtigung ästhetischer Aspekte im Städtebau wurden durch diese Auslobung vom Gemeinderat verfolgt.[249] Die beiden ersten Gewinner vertraten mit ihren präsentierten Entwürfen grundsätzlich verschiedene Ordnungskonzepte: Während Otto Wagner, der sich am Pariser Beispiel orientierte, das Prinzip der „geraden Straße“ verfocht, ließ sich Josef Stübben hingegen von der Städtebautheorie Camillo Sittes inspirieren und vertrat den Grundsatz der „krummen Straße“. In Form von Entwicklungsszenarien fand die zeitliche Dimension bei den Projekten von Wagner und Faßbender besondere Berücksichtigung. Die funktional-ringförmige Raumaufteilung wurde bei dem Projekt von Wagner durch zwei Außenringe erweitert, die durch Radialstraßen das Stadtzentrum erschließen.[250] Im Ergebnis

Entwicklung Wiens bis 1945, S. 18, 20 und Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 44.

[244] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 20.

[245] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 46.

[246] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 32.

[247] Dadurch wurde eine Neuansiedlung von Betrieben in den westlichen Bezirken verhindert und gleichzeitig der Rückbau von vorhandener Industrie am Wienerwaldrand bewirkt. Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 56.

[248] Mayer: Gebietsänderungen, S. 313-314, 323. Die Umsetzung von seit längerem in Planung befindlicher verkehrlicher Baumaßnahmen sollte durch eine 1892 neu gegründete „Commission für Verkehrsanlagen Wien“ forciert werden. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 21, 75.

[249] Mayer: Gebietsänderungen, S. 195 und Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 21–22. Die Projekte basierten auf dem ab 1887 verfassten Generalstadtplan im Maßstab 1:2.880. Es wurden fünfzehn Entwürfe eingereicht und von einem Preisgericht bewertet, das sich aus Politikern und Experten zusammensetzte. Entwürfe siehe Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 24.

[250] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 24-25. Der Verkehrsinfrastruktur wurde in den Entwürfen ein besonderes Augenmerk geschenkt. Vorrangig wurde die Anpassung und Verbesserung von Wasserstraßen und der Stadtbahn betrieben. Das Stadtbahnnetz sollte zu einem leistungsfähigen Massenverkehrsmittel ausgebaut und auf die linke Donauseite ausgeweitet werden. Bemerkenswert ist der sozialpolitische Ansatz der Brüder Mayreder: Die Ringe zwei bis vier ihrer räumlichen Gliederung waren für Wohnbauten der Arbeiter reserviert, die hier neben günstigen Mieten von sozialen Einrichtungen und staatlichen Förderungen profitieren sollten. Die Gemeinde Wien lehnte jedoch sozialpolitische Maßnahmen bis zum Ersten Weltkrieg ab. Die Vorschläge wurden nicht

war der Wettbewerb wenig erfolgreich, da keiner der eingereichten Entwürfe zur Realisierung geeignet war. Die Konzepte beschränkten sich größtenteils auf formal-ästhetische Aspekte der Gestaltung.[251] Allgemein war die um 1890 geltende Planungstheorie für umfassende Baurichtlinien nicht ausgereift: Vorgesehen wurde zwar eine funktionelle Raumgliederung, wirtschaftliche und soziale Belange blieben jedoch unzureichend berücksichtigt.

Nachdem durch den Wettbewerb die Zielsetzungen nicht erreicht wurden, beschloss der Gemeinderat 1894 die Gründung des „bauamtlichen Büros".[252] Dessen Aufgabe bestand zunächst darin, den Generalstadtplan im Maßstab 1:2.880 zu vervollständigen und einen definitiven Generalregulierungsplan aufzustellen. Auf dieser Grundlage sollte ein Generalbaulinienplan folgen. Da in der Bauordnungsnovelle von 1890 diese Planarten nicht ausreichend eingebunden waren, verzögerte sich die Planungsarbeit.[253] Der Aufwand für die Erstellung des gesamten Regulierungswerks wurde durch den Gemeinderat unterschätzt. Nachdem das gesamte Planwerk nicht schnell genug zur Verfügung stand, mussten Teilregulierungspläne für expandierende Stadtteile vorzeitig genehmigt werden.[254] Vor dem Ersten Weltkrieg war der Generalregulierungsplan für weite Bereiche des Gemeindegebietes verfasst. Dennoch hatte der Stadtrat zu keinem Zeitpunkt alle Teile genehmigt.[255] Die praktischen Folgen dieses Plans ergriffen den Raum nicht strukturell, sondern nur punktuell wie an der Wienzeile, der Wienflussmündung oder im Stubenviertel.[256]

Der Generalregulierungsplan sollte die Stadtentwicklung für die nächsten fünfzig Jahre berücksichtigen. Er beinhaltete großzügige Infrastrukturmaßnahmen, da in Anlehnung an das Stadtwachstum der Hochgründerzeit für das Jahr 1940 mit einer Einwohnerzahl von vier Millionen gerechnet wurde. Vor allem die Gebiete östlich und südlich Wiens versprachen Potential zur weiteren Stadtentwicklung.[257] Das Regulierungswerk sah im linksseitigen Donaugebiet Raum für eine Million Einwohner vor.[258] Die Wien abgewandte Donauseite sollte durch Infrastrukturmaßnahmen an die Stadt angebunden und in Industrie- und Wohnstandorte getrennt werden. Wegen fehlender detaillierter Angaben von Gebäudehöhen und Nutzungsbestimmungen zur funktionellen Entmischung wurde Kritik am

berücksichtigt. Eine ringförmige Grünfläche in Form eines als sechste Zone die Stadt umschließenden, 750m breiten „Gürtel grünen Angers" sah der Entwurf Fassbenders vor. Dieser Vorschlag für ein Naherholungsgebiet wurde 1905 als Wald- und Wiesengürtel beschlossen und diente als Vorbild für den städtebaulichen Wettbewerb von 1910 in Berlin zur Schaffung großzügiger Grünflächen. Die in den 1930er Jahren verwirklichte Wiener Höhenstraße wurde im Wettbewerb von den Planern Stübben und Heindl/Lasne angestoßen. Vorbilder waren italienische Straßenanlagen wie die Genueser „Via di Circonvallazione a monte" oder die Florentiner „Viale dei Colli". Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 25-26.

[251] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 26.

[252] Damit wurde der Vorgänger des späteren Stadtbauamtes geschaffen. Das „bauamtliche Büro" wurde zunächst in „Regulierungsbüro" und im Jahr 1900 in „Stadtbauamts-Abteilung XIII. für die Stadtregulierung" umbenannt. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 27 und Mayer: Gebietsänderungen, S. 451.

[253] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 27-28.

[254] Mayer: Gebietsänderungen, S. 461.

[255] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 33.

[256] Kapfinger, Otto: Die städtebauliche Entwicklung Wiens, in (Steiner, Dietmar): Architektur in Wien, Wien 1984, S. 33.

[257] Unter Leitung von Stadtbaudirektor Heinrich Goldemund entstanden die vorbereitenden Planungen für die Stadterweiterungsgebiete. Die Anbindung wurde durch verschiedene Arten von Bahnen, die Verlängerung von Gürtelstraßen und der Verbindung bestehender und neuer Wasserstraßen geplant. Goldemund orientierte sich in seinen Planungen nicht nur an anderen Städten, sondern nahm die Vorschläge anderer Architekten auf. Die Anregung Fassbenders beispielsweise, einen grünen Volksring von der Verbauung auszusparen, setzte er im Wald- und Wiesengürtel um. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 31-32.

[258] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 45.

Generalregulierungsplan laut.[259] Über einen das gesamte Stadtgebiet umfassenden Regulierungsplan wurde kein Beschluss gefasst; allerdings waren 1905 über zweihundert Teilpläne bewilligt.[260] Wolfgang Mayer fasst die Gründe für die geringen Auswirkungen der Regulierungsvorgaben wie folgt zusammen:

> *„Im dichtbebauten Stadtgebiet, im besonderen in der Inneren Stadt, lagen die Ursachen für seine geringe Verwirklichung [des Generalregulierungsplans, Anm. d. Verf.] vor allem in den mangelnden Enteignungsbestimmungen, den ungenügenden finanziellen Mitteln und in der dadurch geförderten unzulänglichen Planungstheorie, die sich meist mit teuren und langjährigen Straßenverbreiterungen begnügte, ohne weiter vorausschauend zweckmäßige, größere Regulierungen in Form von Durchbrüchen durchzuführen.“*[261]

Bedingt durch die weitere demographische, ökonomische und politische Entwicklung konnten weite Teile der Planungen nicht genutzt werden. Defizite in der theoretischen Konzeption wie auch in finanzieller und rechtlicher Hinsicht bargen Gründe für die geringen Auswirkungen des Generalregulierungsplans, der – im Gegensatz zum Bauzonenplan von 1893, der die Anfänge der modernen Auffangplanung markiert – die ihm zugemessene Bedeutung nicht errang.[262]

III.1.5.3 Donauregulierung

Die ständige Überschwemmungsgefahr stellte für die Schifffahrt wie auch für die städtebauliche Entwicklung der an die Donau grenzenden Bezirke Brigittenau, Leopoldstadt und die linksseitigen Donaugemeinden ein Problem dar. Da sich das Flussbett der Donau immer weiter in Richtung Nordosten verlagerte, drohte zudem die Versandung der stadtnahen Donauarme. Aufgrund des verheerenden Hochwassers von 1862 sah sich der Gemeinderat zum Handeln veranlasst.[263] Das Bauprogramm gab die Aushebung eines neuen, geradlinig verlaufenden Donaubettes zwischen Nußdorf und Albern vor, mit einem Mittel- und einem Hochwasserbett. Das rechte Ufer war für Schifffahrtsanlagen reserviert, für das linke ein Damm vorgesehen. Die Donauarme wurden – mit Ausnahme des Donaukanals – von der Donau getrennt.[264] Diese Planung erforderte den Neu- und Ausbau von Hochwasserschutzanlagen, wodurch sich die Bauarbeiten hinauszögerten.[265] Die weiten Donauauen wurden in den Jahren 1870-79 weitgehend trockengelegt und dadurch Raum für neue Stadtteile am begradigten Donauufer geschaffen.[266] In den Zeitraum der Bauarbeiten fiel weiters der Neubau zahlreicher

[259] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 28, 31.
[260] Paula, Luzian: Der Generalregulierungsplan für Wien, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 69.
[261] Mayer: Gebietsänderungen, S. 487.
[262] Matznetter: Grundherrschaft, S. 71 und Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 33. Einen Vergleich der im Generalregulierungsplan vorgesehenen und verwirklichten Vorhaben bietet der Generalstadtplan (Atlas) des Wiener Stadtbauamtes von 1912. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 46.
[263] Der Magistrat befürwortete 1866 grundsätzlich eine Donauregulierung. Das am 8. Februar 1869 verabschiedete Reichsgesetz bestimmte die Regulierung der Donau von Nußdorf bis Fischamend: Durch eine aus Vertretern der Gebietskörperschaften gebildete Donaukommission wurde das Großbauvorhaben gesteuert. Zwei Durchstiche bei Wien, die Absperrung des Donaukanals gegen Hochwasser und Eismassen, der Bau von Landungsplätzen und des Marchfeldschutzdammes waren vorgesehen. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 65-66.
[264] Künstner, Richard: Die Wiener Wasserbauten, in (Stadtbauamt Wien): Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt. Festschrift herausgegeben anlässlich der Hundertjahrfeier des Wiener Stadtbauamtes, Wien 1935, S. 126.
[265] Künstner: Wasserbauten, S. 127.
[266] Eigner: Mechanismen, S. 639-640.

Donaubrücken nach Festlegung des neuen Flussverlaufes.[267] Diese Brückenschläge trugen maßgeblich zur Stadtentwicklung am linken Donauufer bei.[268] Durch die Donauregulierung wurden 230 ha neues Bauland in Leopoldstadt und Brigittenau hinzugewonnen[269] und die Erschließung der linksseitigen Donaugebiete verbessert.

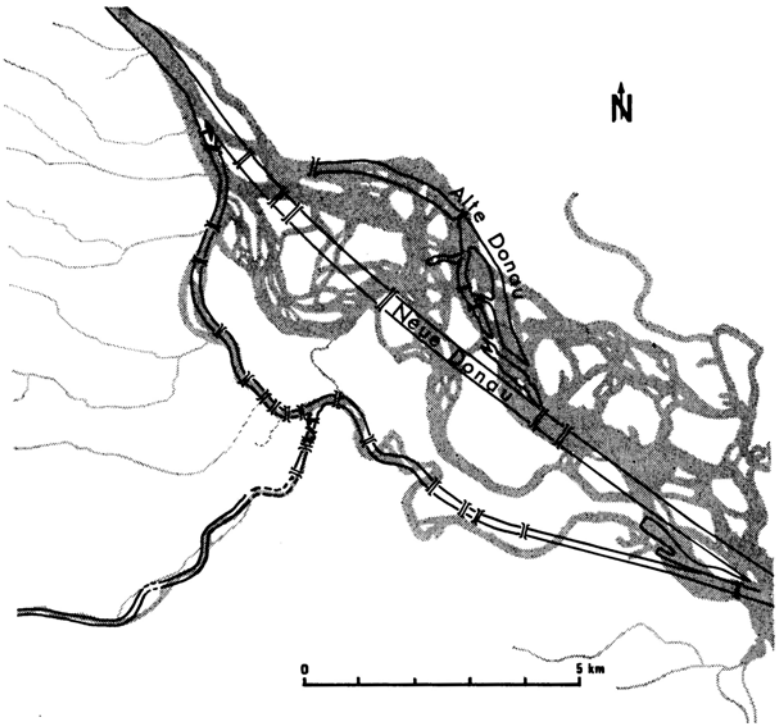


Abb. 7: Schematische Darstellung des alten und neuen Verlauf des Donaubettes mit Donaukanal und Wienfluss. Quelle: Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin – Stuttgart 1978, S. 8.

Nach der Donauregulierung folgte eine Neuordnung des Stadtgebietes zwischen Donaukanal und Donau. Der anfängliche Versuch, den geschlossenen Stadtkörper durch die Errichtung von Wohnbauten bis an die Donau heranzuführen, gelang nicht. Ab 1879 wurde der Bau von Industrieanlagen parallel zu den Anlegeplätzen genehmigt und damit die Möglichkeit wirtschaftlicher Entwicklung eröffnet.[270] Die Erweiterung des Kohlenhofs der Nordbahn, der Bau der Nordwestbahn und die Errichtung der Industrie- und Handelsplätze entlang des Donauufers folgten. Diese Öffnung des Geländes für ökonomische Zwecke griff einer möglichen städtebaulichen Entwicklung Wiens hin zur Donau vor; ein Entfaltungsspielraum der Großstadt zur Donau war nicht mehr gegeben.[271] Die schwierige Verbindung der Stadt mit dem Fluss war damals wie heute ein vieldiskutiertes Problem.[272]

[267] Nach Fertigstellung der Nordwestbahnbrücke 1871, wurden 1873 die Nordbahn-, die Stadlauer Brücke, die Floridsdorfer anstelle der alten Taborbrücke und später die Reichsbrücke errichtet. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 66.
[268] Eigner: Entwicklung, S. 32.
[269] Banik-Schweitzer, Renate: Wien, wie es wurde. Die Entwicklung einer Stadt, in (Banik-Schweitzer, Renate u.a.): Wien wirklich. Der Stadtführer, Wien 1992, S. 18.
[270] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 43.
[271] Schartelmüller: Wien, S. 20.
[272] Aus heutiger Sicht bedeutet die Donauregulierung nicht nur eine städtebauliche Maßnahme, sondern auch einen Eingriff in die Natur durch die Zerstörung der Donaulandschaft mit ihren Nebenflüssen und Auen. Rainer, Roland: Die Stadt – Leben oder Gehäuse? In (Swoboda, Hannes): Wien. Identität und Stadtgestalt, Bd. 20 Reihe Kulturstudien, Bibliothek der Kulturgeschichte, Wien-Köln 1990, S. 172. Zur städtebaulichen Diskussion siehe auch Rainer: Rand, S. 24-27.

III.1.5.4 Ausbau der Stadt um die Jahrhundertwende

Reformen der gemeinwirtschaftlich orientierten christlichsozialen Partei federten nach deren Wahl 1895 die negativen Begleiterscheinungen des Liberalismus der Hochgründerzeit ab.[273] Aus dieser Phase stammen – als Teile des Generalregulierungsplanes – Eingriffe in den Stadtkern, in das Stubenviertel und in das Erscheinungsbild des Karlsplatzes.[274] In die Ära des „Munizipalsozialismus“ fällt der durchgreifende Ausbau der sozialen und technischen Infrastruktur mit Krankenhaus- und Schulbauten, die Errichtung des Hauptsammelkanals, die zweite Hochquellenwasserleitung und die Wienflussregulierung. Die Stadt gründete Versicherungsanstalten und Sparkassen. 1896 und 1900 wurden die städtischen Gas- und Elektrizitätswerke in Simmering errichtet.[275] Die Übernahme des öffentlichen Personenverkehrs durch die Gemeinde war ein weiterer Schritt zur Modernisierung der Stadt. Der Architekt Otto Wagner wurde mit der Anlage der Stadtbahn betraut.[276] Großzügige Investitionen aus der Spätgründerzeit, die auf Prognosen starken Bevölkerungswachstums basierten, bestimmten bis über die Wiederaufbauära hinaus die Struktur der Stadt.[277]

Insgesamt befand sich Wien in den letzten Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg in einer Phase zügiger Modernisierung. Wettbewerbe zur Stadtentwicklung beschleunigten die Entfaltung der Stadt. Die Einsetzung der „Commission für Verkehrsanlagen in Wien“ nach der zweiten Stadterweiterung war ein wesentlicher Schritt, durch den bestehende Defizite aufgearbeitet werden konnten. Hinzu kam der großzügige Infrastrukturausbau während der christlichsozialen Ära. Die Bereitstellung der Infrastruktur begünstigte wiederum den Wirtschaftsstandort. Verbesserungen in den Bereichen Verkehr und Energie sicherten die Konkurrenzfähigkeit des Standorts Wien.[278] Vor dem Hintergrund günstiger Wettbewerbsbedingungen – etwa hinsichtlich des Investitionsklimas und des Arbeitskräftereservoirs – konnte sich die Wiener Industrie bis zum Ersten Weltkrieg außerordentlich entfalten und moderne Branchen entwickeln.[279]

[273] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 30, 44.
[274] Durch ihre absolute Mehrheit im Stadtrat hatten die Christlichsozialen freie Hand: Ohne Abstimmung mit anderen Parteien konnten sie sowohl die Parzellierung von Baugründen als auch die Baulinien- und Niveaubestimmung vornehmen. Die Regulierungsversuche in der Inneren Stadt führten meist nur zur Verbreiterung von Straßenzügen. Das Areal im Bereich der veralteten Franz-Josephs-Kaserne wurde ab 1898 umgestaltet. Ein Wettbewerb 1892/93 hatte zum Ziel, die Flächennutzung zu optimieren und eine architektonisch-formale wie auch verkehrstechnische Verbindung zu angrenzenden Bezirken herzustellen. Die Kritik an dem endgültig umgesetzten Entwurf klingt wie aus heutiger Zeit: Zugunsten renditemaximierender Flächennutzung wurde auf eine ästhetisch-kulturelle Gestaltung verzichtet - beispielsweise hätte der Grund neben dem Museum für einen eindrucksvollen Vorplatz reserviert werden können. Zur Neugestaltung des Karlsplatzes ließ der Gemeinderat im September 1898 einen Wettbewerb ausschreiben, der keine allseits befriedigende Lösung brachte. Entwürfe für eine endgültige Gestaltung arbeiteten später unter anderem die Architekten und Städtebauer Josef Hoffmann (1929), Roland Rainer und Sven-Ingvar Andersson (1971) aus. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 22-23, 28-31.
[275] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 44; Eigner/Resch: Entwicklung, S. 35-36.
[276] Eigner: Entwicklung, S. 34.
[277] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 27.
[278] Eigner: Entwicklung, S. 34.
[279] Banik-Schweitzer: Wien, S. 20.

III.2. Erster Weltkrieg und Zwischenkriegszeit: Urbane Stagnation

III.2.1 Anpassungsschwierigkeiten

Das Ende des Krieges bedeutete für den Vielvölkerstaat wie auch für die Hauptstadt eine Zäsur im Sinne eines ausgeprägten politischen Wendepunkts.[280] Der neu gebildete Kleinstaat stand vor großen Anpassungsschwierigkeiten: Der Verlust der Großmachtstellung änderte mit dem Ende des Ersten Weltkrieges den Charakter Wiens. Die Funktion der Metropole als prunkvolle Haupt- und Residenzstadt eines Vielvölkerstaates war verloren. Nach der Aufspaltung der Monarchie wandelte sich Wien zur Hauptstadt eines kleinen europäischen Staates, deren politischen und administrativen Aufgaben ein anderer Maßstab zu Grunde lag.[281] Die radikale Verkleinerung des Staatsgebietes reduzierte die Einwohnerzahl von 52 Mio. auf ein Achtel. Die zentrale Position der Kapitale innerhalb des monarchischen Staatengefüges wandelte sich um in eine „exzentrische Lage" im neuen Kleinstaat.[282] Unmittelbare Folge des Zusammenbruchs der Monarchie war ein Umsturz der bisherigen Gesellschaftsordnung: Adel und Besitzbürgertum verarmten, Offiziere und Beamte der Reichsbehörden verloren ihre Existenz. Der Umschwung bewirkte eine generelle Nivellierung der Sozialstruktur.[283]

Im Verlauf und nach Ende des Ersten Weltkrieges änderten sich die Einwohnerzahlen durch Migrationsbewegungen drastisch. Wirtschaftliche Not in Verbindung mit der neuen staatlichen Souveränität der früheren Kronländer führte zur Abwanderung nicht-österreichischer Bevölkerungsteile. Etwa 340.000 Menschen verließen Wien; dieser Zahl stand eine quantitativ viel geringere Rückwanderung von deutschen Beamten und Offizieren aus den Kronländern gegenüber. Insgesamt verminderte sich die Population Wiens um 433.000 Menschen von 2.275.000 Einwohner (mit Flüchtlingen, 1915) auf 1.842.000 Einwohner (1919). Dieses Niveau blieb bis zu den Gebietsveränderungen 1938 konstant. Zu dieser Bevölkerungsstagnation trug der Ausgleich zwischen leicht positiver Wanderungsbilanz und wachsendem Geburtendefizit bei. In der Zwischenkriegszeit sank die Geburtenrate bis auf geringe 5,5‰ ab.[284]

Völlig veränderte Bedingungen gegenüber der Spätgründerzeit charakterisierten neben der politischen und gesellschaftlichen auch die wirtschaftliche Lage. Restrukturierungsprobleme entstanden nach dem Ersten Weltkrieg wegen des – im Verhältnis zum neuen Staat Deutschösterreich – überdimensionierten Verwaltungs- und Dienstleistungssektors.[285] Große

[280] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 27.
[281] Opll: Wien (Stand 10.07.2007) und Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 27-28.
[282] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 34. Jäger verglich die Lage Wiens in den Phasen vor 1918, 1918-38 und 1945-55 hinsichtlich ihrer Zentralität. Jäger, Werner: Das Leitbild fehlt, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 3(1957), S. 85-90, hier S. 86-88.
[283] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 84-85.
[284] Bobek/Lichtenberger erklären die geringe natürliche Reproduktionsrate unter anderem mit der andauernden Wohnungsnot und der psychologischen Nachwirkung des Zerfalls der Monarchie. Die Zahl der in Wien geborenen Einwohner stieg angesichts der verringerten Zuwanderung (1890: 34,5%, 1934: 57,6%) an. Eine geringere durchschnittliche Haushaltsgröße, bedingt durch Faktoren wie einem veränderten Heirats- und Erwerbsverhalten, Veränderungen in der generativen Struktur (abnehmende Kinderzahl, Zunahme der älteren Bevölkerung), gesetzlich bestimmte Niedrigmieten (Reduzierung familienfremder Personen innerhalb der Haushalte) und soziale Nivellierung (Abnahme des Hauspersonals) ließ die Zahl der Haushalte ansteigen. Dadurch verstärkte sich der Druck auf den Wohnungsmarkt. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 28, 129-131.
[285] Kretschmer, Helmut: Ende und Anfang. Wien um 1918, Wiener Geschichtsblätter, Heft Nr. 40, Wien 1993, S. 3.

Teile der vorhandenen administrativen Strukturen wurden überflüssig. Der Verwaltungsapparat war für die alte Reichsgröße ausgelegt und bedurfte tief greifender Reformen.[286]

Die nach dem Zerfall der Donaumonarchie souveränen Nachfolgestaaten betrieben zunächst eine Politik forcierter Emanzipation vom österreichischen Kernland. Diese nach Autonomie strebende Wirtschaftspolitik führte zu ökonomischen Schwierigkeiten, besonders da die zwischenstaatliche Zusammenarbeit übergangslos beendet wurde. Es war anfangs ungewiss, ob der neu entstandene Kleinstaat Österreich die Abhängigkeiten von den früheren Kronländern überwinden können würde.[287] Die einzelnen Teilstaaten waren vor der Spaltung durch Arbeitsteilung und Spezialisierung organisiert. Daher entstanden in verschiedenen Branchen Überkapazitäten sowie Versorgungsengpässe und -ausfälle.[288] Der Zerfall der Monarchie bedingte den Verlust der Verbindung mit den traditionellen Rohstoff- und Absatzmärkten.[289] Unterbrochen wurde der Austausch der Maschinenbau-, Textil- und Zuckerindustrie mit Produktionsstandorten und Vertriebsgebieten in Böhmen, Mähren und in den Sudetenländern. Berg- und Hüttenwerke im oberschlesischen Industrierevier wurden durch die neuen Grenzen von ihren Eigentümern, der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn, abgetrennt. Die zur Hälfte in Österreich verbliebene Papierindustrie hatte mit hohen Importzöllen der Nachfolgestaaten zu kämpfen.[290] Die fehlenden Absatzmärkte und der gravierende Energiemangel (Kohle) führten zur Schließung einer Reihe von Industriebetrieben.[291] Ein Vergleich der Betriebsgrößen des sekundären Sektors der Jahre 1913 und 1930 von Meißl zeigt, dass es in Wien nach dem Ersten Weltkrieg statt 25 Betrieben mit über 1.000 Mitarbeitern nur noch elf gab, die Zahl der mit der Eisenbahn in Verbindung stehenden Betriebe der Größenordnung über 1.000 Beschäftigte fiel im gleichen Zeitraum von siebzehn auf acht.[292]

Die Hochkonjunktur der Banken war verflogen. Nach einer Phase der inflationsbedingten Aufblähung wirtschaftlicher Grunddaten verringerten sich Kennzahlen wie die Zahl der Bankinstitute sowie deren Bilanzsummen drastisch, eine sich abzeichnende Besserung wurde durch die Weltwirtschaftskrise 1929 gestoppt.[293] Durch den Abbau vieler Niederlassungen und Büros setzte ein Schrumpfungsprozess in der City ein.[294]

Die Zwischenkriegszeit wurde nicht nur aus ökonomischer, sondern auch aus städtebaulicher Sicht – mit Ausnahme des Wohn- und Siedlungsbaus – eine Phase der Stagnation. Im Gegensatz zur Gründerzeit als Phase flächenhafter Ausdehnung des Stadtkörpers folgte in der Periode 1918-38 keine Vergrößerung des Stadtkörpers: „Die strukturell wichtige äußere Grenze des geschlossenen gründerzeitlichen Stadtkerns einschließlich seines lückenhaften Randes

[286] Vgl. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 126-127.
[287] Vgl. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 126-127.
[288] OpII: Wien (Stand 10.07.2007). Einen Sonderfall hoher Überkapazitäten bildet die während des Ersten Weltkrieges aufgeblühte Rüstungsindustrie mit ihren Metall verarbeitenden Betrieben. Meißl: Industrie, S. 10.
[289] Meißl: Industrie, S. 10.
[290] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 84-85.
[291] Kretschmer: Ende, S. 10.
[292] Meißl: Industrie, S. 11.
[293] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 127.
[294] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 84-85.

blieb in der Zwischenkriegszeit nahezu unverändert."[295] Durch Bauten der Gemeinde wurde der geschlossene Baukörper etwas erweitert. Es resultierte daraus eine Verdichtung des Siedlungskörpers im lückenhaften Bereich. Eine Ausnahme bildete der südliche Stadtrand, an dem durch Großwohnanlagen die „Bebauungsfront" bis auf den Wienerberg vorrückte. Die größten Veränderungen der Zwischenkriegszeit fanden im Weichbild statt durch Übergangsnutzungen und Siedlungsbau.[296]

Die unter Lueger getätigten Investitionen in die Infrastruktur konnten nicht mehr weiter betrieben werden. Städtebauliche Konsequenz war ein nur geringfügiger Ausbau öffentlicher Einrichtungen, der sich auf die Neuerrichtungen von Schulen, Kindergärten, Bäder und Sportanlagen beschränkte.[297] Mangels Finanzierungsmöglichkeiten wurden Großbauprojekte verschoben: Dazu gehörten der U-Bahnbau, der Donau-Oder-Kanal, der Hochwasserschutz mit Hafenanlagen und der Zentralbahnhof.[298] Die Verfolgung des Generalregulierungsplanes für das linksseitige Donaugebiet gestaltete sich als undurchführbar, da die zugrunde gelegten Prämissen nicht dem wirklichen Verlauf entsprachen. Der vorgesehene Siedlungsraum auf linksseitigem Donaugebiet erwies sich als überdimensioniert.[299] Für Industriegebiete reservierte Flächen wurden umgenutzt, da ihre Größe in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Bedarf stand.[300] Allgemein erfuhr der gründerzeitliche Industriegürtel in der Zwischenkriegszeit keinen oder nur einen geringfügigen Zuwachs.[301]

Den großen kommunalen Bauleistungen der Zwischenkriegszeit ging ein politischer Wechsel voraus: Am 21. Oktober 1918 wurde eine „Provisorische Nationalversammlung für Deutschösterreich" gebildet und damit das Fundament für einen neuen Staat gelegt. Ein politischer Neubeginn fand auch in der Hauptstadt statt: Bei der Gemeinderatswahl vom 4. Mai 1919 errang die Sozialdemokratische Partei eine klare Mehrheit (100 von 165 Sitzen), die die folgenden sozialpolitischen Reformen des „Roten Wien" ermöglichte.[302] Wien wurde „zum international renommierten Modellfall einer sozialdemokratisch geführten Stadtverwaltung […]".[303] Die sozialdemokratische Partei führte eine neue Umverteilungspolitik zum Vorteil sozial-, bildungs- und gesundheitspolitischer Ziele ein. Über die Hälfte des städtischen Steueraufkommens wurde besitzenden Bevölkerungsteilen abverlangt. Diese Transfers zugunsten unterer Einkommensschichten wurden durch eine radikale Neuerung in der Einnahmen- und Ausgabenpolitik der Stadt möglich.[304] Die neue Kommunalpolitik kam besonders im Bereich der Wohnungswirtschaft zu tragen.

[295] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 162-163.
[296] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 162-163.
[297] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 142, 162.
[298] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 34.
[299] Im Generalregulierungsplan wurden unter anderem Trassen für eine spätere S-Bahn vorbehalten, eine Erweiterung des Flugfeldes Aspern war vorgesehen. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 35.
[300] Beispielsweise das zwischen Leopoldau und der Nordbahn projektierte Industriegebiet wurde in einen Siedlungsraum umgewandelt. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 35.
[301] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 162.
[302] Kretschmer: Ende, S. 9, 13. Die neue Ära der Politik sollte bis 1934 andauern. Eigner: Entwicklung, S. 34 und Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 36.
[303] Opll: Wien (Stand 10.07.2007).
[304] Opll: Wien (Stand 10.07.2007).

III.2.2 Wiener kommunaler Wohnbau

Die Grundlagen der Wohnbaupolitik beruhten auf sozialdemokratischem, sozialistisch-marxistischem und kommunistischem Ideengut. Die für den kommunalen Wohnungsbau zentrale Forderung nach staatlichen Transfers zur Besserung der Verhältnisse der Arbeiterklasse geht unter anderem auf den Politiker und Publizisten Ferdinand Lasalle zurück. Ursprünge der Wohnbaupolitik des „Roten Wien" stammen aus dem ersten Kommunalprogramm der österreichischen Sozialdemokratie von 1896.[305]

Die Bauaufgaben der Zwischenkriegszeit unterschieden sich deutlich von jenen der Gründerzeit: Anstatt Repräsentationsbauten mächtiger Individuen und Zweckwohnkomplexen für die Massen wurden hauptsächlich Gemeindewohnanlagen mit gemeinschaftlichen Einrichtungen geschaffen. Dieser „Wandel in der Programmatik des Bauens"[306] wurde in erster Linie durch die Folgen der Mieterschutzbestimmungen ab 1917 mit seinen tief greifenden Wirkungen auf die Wohnungssituation bedingt.[307] Im „Roten Wien" wurden diese Kriegsverordnungen beibehalten und damit der Wohnungsmarkt vom marktlichen Geschehen abgekoppelt:

> *„Das immer wieder erneuerte Mieterschutzgesetz zog zwangsläufig eine ganze Kette von weiteren Maßnahmen nach sich, die eine völlige Umkehr der Prinzipien und Organisationsformen der liberalistischen Wohnungswirtschaft der Gründerzeit herbeiführten."*[308]

Durch den Mietenstopp war es für private Investoren nicht mehr lukrativ, Mietwohnungen zu erstellen.[309] Der private Wohnungsbau kam zum Erliegen.[310] Dadurch kam der Gemeinde Wien als Bauträger gesteigerte Bedeutung zu. Der Wohnbau wurde zum wichtigsten Anliegen der sozialdemokratischen Kommunalpolitik der zwanziger Jahre.[311]

Wohnbauprogramme

Das Spektrum der Bauaufgaben der Stadt Wien (vor allem Kanalisation, Straßen- und Wassernetz) konnte auch deswegen in der Zwischenkriegszeit um den Gemeindewohnbau erweitert werden, da eine ausreichende Infrastruktur an technischen Einrichtungen und öffentlichen Gebäuden vorhanden war.[312] Die Anfänge der Wohnbautätigkeit nach dem Krieg

---

[305] Bauböck, Rainer: Wohnungspolitik im Sozialdemokratischen Wien 1919 – 1934, Salzburg 1979, S. 109.
[306] Novy, Franz: 25 Jahre sozialer Wohnungsbau in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1(1949), S. 1-4, hier S. 1.
[307] Die Mieterschutzgesetze haben ihren Ursprung im Ersten Weltkrieg: Alle Krieg führenden Staaten schützten so die Familien der Soldaten vor Delogierung. Der „Friedenszins" war kein Wiener Spezifikum. Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 82. Zur Entwicklung des Mieterschutzes siehe Stampfer, Michael: Die Entwicklung des Mieterschutzes in Österreich bis zur Erlassung des Mietengesetzes 1922, phil. Diss., Wien 1994.
[308] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 133.
[309] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 34.
[310] Eigner: Entwicklung, S. 35. 1922 wurde die Mieterschutzverordnung in das Mieterschutzgesetz umgewandelt. Die wichtigsten Beschränkungen und deren Folgen für den Wohnungsmarkt waren:
- Eine rigide Einschränkung der Kündigungsmöglichkeit durch den Vermieter, was zu einer geringen Mobilität am Wohnungsmarkt führte.
- Die Festsetzung eines gesetzlich bestimmten, äußerst niedrigen Mietzinses. Dadurch unterblieben Investitionen von Seiten der Wohnungseigentümer mit entsprechenden Folgen für die Bauzustand. Der Mietshausbau von Seiten privater Unternehmen wurde unrentabel, da durch die geringen Mieten keine ausreichenden Renditen erzielt werden konnten.

Das Mieterschutzgesetz bewirkte ferner:
- Durch die niedrigen Mieten konnten die Industrielöhne auf niedrigem Niveau gehalten werden; die Wettbewerbsfähigkeit stieg.
- Die Umgehung der staatlichen Beschränkungen des Wohnungsmarktes durch Ablöse und Untervermietung wurde zur weit verbreiteten Praxis. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 133-135.

[311] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 35.
[312] Novy: 25 Jahre, S. 2 und Bernard/Feller: Amt, S. 13.

waren geprägt von Provisorien. Teile von Kasernen wurden zu Wohnungen umgebaut.[313] Erste Wohn- und Siedlungsanlagen, die das Stadtbauamt in den Jahren 1920-23 durchführte, konnten nur durch Einsparungen realisiert werden.[314] Zu Beginn forcierte die Gemeinde neben dem Bau von Wohnungen die Errichtung von Siedlungen in den äußeren Stadtgebieten. Es entstanden Häuser mit Gärten zur Selbstversorgung.[315] Übergangsnutzungen wie Schrebergärten, Behelfs- und Kleinhausgebiete verbreiteten sich.[316]

1922 änderte die Stadtverwaltung die Wohnbaupolitik. Um die Ressourcen zu bündeln, wurden die finanziellen Mittel für das kommunale Siedlungsprogramm gestrichen und dem Massenwohnungsbau zugewiesen. Die Gemeinde konzentrierte sich auf die Erstellung großer Wohnkomplexe auf Kosten von Siedlungshäusern. Maßnahmen wie die Einrichtung einer zentralen Stelle für die Beschaffung des Baumaterials oder die Modernisierung der im Besitz der Stadt befindlichen Baustoffwerke (z. B. die Wienerberger Ziegeleien) bildeten die Grundlage für das industriell-gewerbliche Erstellen der Wohnung als Massenprodukt. Einsparungen wurden durch die Normierung von Wohnungen in Größe und Grundriss, die Vereinheitlichung der Baustoffe und der Bautechnologie sowie durch die Einführung neuer Normen für Baustoffe erreicht.[317]

Die Finanzierung wurde durch das allgemeine Steueraufkommen der Gemeinde getragen, das auf dem Breitnerschen Finanzsystem basierte.[318] Es sah eine zusätzliche, sehr progressiv gestaltete Wohnbausteuer im Sinne eines sozialen Transfers von reich nach arm vor, die einen Beitrag von etwa vierzig Prozent an den Gesamtkosten der kommunalen Bautätigkeit lieferte.[319] Neben dem städtischen Steuersystem trugen auch die Landessteuern zur Finanzierung des Wohnbaus bei, über die Wien seit der Stellung als Bundesland verfügen konnte.[320] Im Gegensatz zu privaten Bauunternehmen legte die Kommune den Wohnbau nicht auf Amortisierung des Baukapitals aus.[321]

Erst nachdem eine Stabilisierung der Währung und eine Konsolidierung des städtischen Haushalts erreicht worden war, konnte der kommunale Wohnungsbau mit einer groß angelegten Offensive beginnen.[322] Das erste Wohnbauprogramm der Gemeinde Wien vom September 1923

[313] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 138.
[314] Erste Projekte dieser Wohn- und Siedlungsanlagen der Jahre 1920-1923 waren (Beispiele): Franz-Kurz-Hof und Otto-Blum-Hof (Erich Leischner), Viktor-Adler-Hof (Engelbert Mang), Gemeindesiedlung Hermeswiese und Wohnhausanlage Balderichgasse in Hernals (Karl Ehn), Schuhmeierhof (Gottlieb Michal, Karl Schmalhofer), Erdberger Hof (Karl Schmalhofer), Gemeindesiedlung auf der Schmelz und Wachauerhof (Hugo Mayer). Bernard/Feller: Amt, S. 13-14 und Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 138.
[315] Opll: Wien (Stand 10.07.2007).
[316] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 28. Die nachträgliche Genehmigung erfolgte als Kleingarten- und Siedlungszone durch den Gemeinderat am 4. Mai 1921 unter Berücksichtigung wilder Siedlungen. Mayer: Gebietsänderungen, S. 487 und Kapfinger: Städtebauliche Entwicklung, S. 33.
[317] Das kleinere deutsche Ziegelformat zur Verringerung der Mauerstärken gilt als Beispiel für realisierte, wesentliche Kostensenkungen. Tabor, Jan: Details versus Massen. Zur ideologischen Ikonographie der kommunalen Architektur Wien, in (Architektur Zentrum Wien): Amt Macht Stadt. Erich Leischner und das Wiener Stadtbauamt, Salzburg - München 1999, S. 30-31. 1938 wurde das kleine Ziegelformat vorgeschrieben. Georgeacopol-Winischhofer, Ute: Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, Wien 1998, S. 86.
[318] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 137-138. Zur Finanzierung wurde die zweckgebundene Wohnbausteuer 1923 eingeführt (Stadtrat für Finanzen war Hugo Breitner). Kapfinger: Städtebauliche Entwicklung, S. 33.
[319] Steiner: Wohnbau, S. 27.
[320] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 138. Durch das „Trennungsgesetz“ erhielt Wien mit Wirkung zum 1. Januar 1922 den Status eines eigenständigen Bundeslandes. Kretschmer: Ende, S. 14. Dadurch konnte die Stadt eine eigenständige Steuerpolitik betreiben. Novy: 25 Jahre, S. 2.
[321] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 138.
[322] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 138.

sah für die kommenden fünf Jahre ein Volumen von 25.000 Wohneinheiten vor.[323] Diese Vorgaben wurden schon nach vier Jahren erfüllt.[324]

Abb. 8: Wohnhausbauten der Gemeinde Wien im Jahr 1926. Zeichnung von E. Leischner und V. Weixler. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Signatur K 20060.

Kritik auf dem internationalen Städtebaukongress von 1926 bezüglich der Durchschnittsgröße der Wiener Kommunalwohnungen bewog die Verantwortlichen, die Grundrisstypen etwas zu vergrößern.[325] Diese Maßstäbe fanden ihren Niederschlag in dem folgenden zweiten Wohnbauprogramm, durch das 30.000 Wohnungen zwischen 1927 und 1932 errichtet wurden.[326] Im Rahmen des kommunalen Wohnbaus ließ der Stadtrat zwischen 1919 und 1934 insgesamt 63.071 Wohnungen erbauen. Darin enthalten sind 5.917 Wohneinheiten in Form von Siedlungsbauten, die mit Hilfe der Gemeinde errichtet wurden.[327] Der Anteil der kommunalen Wohnbauten belief sich in dieser Phase auf achtzig Prozent der gesamten Wohnbauleistung.[328] Planer des Stadtbauamtes konzipierten etwas mehr als 15.000 Wohnungseinheiten.[329] Ein Vergleich der quantitativen Bauleistung von Gründer- und Zwischenkriegszeit offenbart ein Zurückfallen nach dem Ersten Weltkrieg: In den Jahren 1918 bis 1938 betrug die

[323] Bernard/Feller: Amt, S. 14.
[324] Bramhas: Gemeindebau, S. 37.
[325] Marchart, Peter: Wohnbau in Wien 1923-1983, Wien 1984, S. 30.
[326] Novy: 25 Jahre, S. 3 und Koller: Rückblick, S. 9.
[327] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 138.
[328] Kainrath, Wilhelm: Der kommunale Wohnbau 1919-1934, in (Steiner, Dietmar): Architektur in Wien, Wien 1984, S. 27.
[329] Bernard/Feller: Amt, S. 21.

durchschnittliche jährliche Bauleistung knapp 5.000 Wohneinheiten, im Gegensatz zu 10.300 Wohneinheiten während der gründerzeitlichen Baukonjunktur. Die Gemeinde konnte trotz der enormen Anstrengungen den Ausfall des privaten Wohnungsbaus (vgl. Mieterschutzbestimmungen) nicht ausgleichen.[330]

Durch den massiven Eingriff in den Wohnungssektor von Seiten der Gemeinde wurde jedoch der qualitative Standard der neu errichteten Wohneinheiten deutlich gehoben.[331] Eine Steigerung der Wohnqualität bezüglich der Belichtung, Besonnung, Belüftung und des Komforts wurde realisiert, „Bassena"-Wasserstellen und Toiletten am Gang dagegen zu Relikten. Jede Wohnung erhielt Anschlüsse für Gas, Strom und Wasser. Eine weitere wesentliche Neuerung betraf die Belichtung: Anstelle minimaler Lichthöfe traten großzügige Gartenanlagen. Eine neue Bauvorschrift, die den Lichteinfallswinkel auf ein Minimum von 45 Grad festlegte, garantierte im Vergleich weitaus großzügigere Gebäudeabstände und verhinderte beengende Hinterhäuser.[332] Damit wurden gegenüber der bisherigen Bassena-Wohnung deutliche Fortschritte erzielt. Die Struktur kleiner Wohneinheiten (bestehend aus Zimmer und Küche) blieb weiterhin dominant.[333] Gebaut wurden in erster Linie bescheidene Wohnungsgrößen für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen.[334] Eine Gegenüberstellung von Grundrissen einer gründerzeitlichen Mietkaserne und eines Gemeindewohnbaus der Zwischenkriegszeit veranschaulicht, wie etwa 300 m² Grundfläche in der (spätgründerzeitlichen) privatwirtschaftlichen Blockverbauung aus der Zeit um 1900 auf sieben bis zehn Wohnungen in Form des sehr einfachen „Zimmer-Küche" Standardtyps aufgeteilt wurden. Die kommunalen Bauten mit höherer Wohnqualität sahen nur drei Wohnungen auf etwa 200 m² Grundfläche vor, wodurch die Anzahl der Wohneinheiten pro Geschoß und Stiege deutlich sank.[335]

In der Zwischenkriegszeit wurde eine Bautradition weitergeführt, die an den Jugendstil anknüpfte und durch internationalen Einfluss sowie politische Bedingungen verändert wurde.[336] Der resultierende „Wiener Stil" mit seinen Wurzeln aus der Gründerzeit ist keinem gängigen Stilbegriff zuordenbar.[337] Stiftungshäuser und öffentliche Gebäude aus der Hoch- und Spätgründerzeit bildeten die Vorgängerbautypen der kommunalen Architektur der Zwischenkriegszeit.[338] Im Zusammenhang mit dem kommunalen Wohnbau erlassene Normierungen halfen zur Kosteneinsparung, sie trugen aber auch im Sinne von Vereinheitlichungen zur Entstehung einer architektonischen Identität bei: Bestimmte standardisierte Bauelemente wie Fenster, Türen, Stiegen und Baumaterialien gaben den Wohn- und Siedlungsbauten eine gemeinsame Prägung. Aus der Kombination von Baupolitik, Richtlinien und gestalterischen Freiräumen resultierte eine eigene Ästhetik.[339]

[330] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 142.
[331] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 34.
[332] Novy: 25 Jahre, S. 2.
[333] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 28, 143. Der Anteil an Substandardwohnung blieb bis in die 1970er Jahre hoch.
[334] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 35.
[335] Novy: 25 Jahre, S. 2.
[336] Tabor: Details, S. 34.
[337] Bernard/Feller: Amt, S. 9.
[338] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 146.
[339] Charakteristische Elemente des kommunalen Bauprogramms sind an Gebäudeteilen wie Sockel, Dächer, Balkonen zu finden. Ein

Grundsätzlich betrachtet, unterschieden sich die Vorstellungen über Bauformen bei Politikern und Architekten nur bezüglich Details. Die Breite der Gestaltung war beschränkt durch begrenzt verfügbare und weitgehend gleichartige Materialien sowie durch einen geschlossenen Personenkreis von Architekten und Baumeistern.[340] Nach dem Wiener Architekturtheoretiker Jan Tabor lassen sich dennoch verschiedene Gruppierungen von Architekten in der Zwischenkriegszeit unterscheiden; die folgenden Kategorien sind als Anhaltspunkte zu verstehen, die den Rahmen aufzeigen, in dem sich die Vorstellungen über die Ziele und Gestalt des kommunalen Wohnbaus bewegten:

- Die *„Fraktion der proletarischen Sachlichkeit"*, die der internationalen Moderne, der Kunstgewerbeschule und dem Biedermeier nahe stand. Hauptanliegen war die Verbesserung der Wohnverhältnisse im Massenwohnbau.[341]
- Die *„Fraktion des bürgerlichen Pathos"* hingegen, größte und einflussreichste der Gruppierungen, zielte auf eine „eindrucksvolle Baumasseninszenierung" ab und betrachtete die Verwendung von Balkonen, Erkern und anderer, die Fassade gliedernder Elemente als Diktat der äußeren Gestaltung.[342]
- Eine weitere Gruppierung, die *„Fraktion der romantischen Heimatbaukunst"*, war eng verbunden mit der *„Fraktion des bürgerlichen Pathos"* und hatte zu Anfang des Wohnbauprogramms deutlichen Einfluss.[343]

Die Zuordnung einzelner Architekten zu den jeweiligen Fraktionen ist nicht immer eindeutig möglich. Zu berücksichtigen bleibt, dass sich der Stil einzelner Planer im Laufe ihrer Tätigkeit veränderte. Architekten des Wiener Gemeindebaus, also Planer des Stadtbauamts und freie Architekten, wiesen durchaus Spezialisierungen auf bestimmte Bautypen auf.[344]

Weniger die Architektur, sondern die funktionellen Einrichtungen traten beim Gemeindebau in den Vordergrund. Wesentliches Merkmal der Wohnanlagen der Zwischenkriegszeit war ihre umfangreiche Ausstattung an Gemeinschaftsanlagen. Abhängig von der Größe der Wohnanlage handelte es sich dabei um zentrale Waschküchen, Badenlagen, Kindergärten und -horte, Büchereien, Postämter, Geschäfte für den täglichen Bedarf und Einrichtungen des Gesundheitssektors etc.[345] Für eine Beurteilung des Gemeindebaus ist weniger der Baustil von

einschlägiges graphisches Gestaltungsprogramm der Fassaden erleichtert die Zuordnung zum Gemeindebau. Bernard/Feller: Amt, S. 17-18. Vergleiche hierzu die kritischen Äußerungen von Ermers, Max: Der Abbaudirektor abgebaut! In (Schreier, Maximilian/Koller, Josef): Der Tag, 11.01.1925, o. S., abgedruckt bei Posch, Wilfried: Die Wiener Gartenstadtbewegung. Reformversuch zwischen erster und zweiter Gründerzeit, Wien 1981, S.64.

[340] Tabor: Details, S. 33-34.

[341] Die Verwendung von Bauteilen, welche die Wohnverhältnisse aufwerten, sollte sich nicht nur an einer prestigeträchtigen Fassadengestaltung orientieren, sondern die Wohnungen insgesamt aufwerten (im Sinne des Schlagwortes „Demokratisierung des Balkons"). Die Vertreter dieser Stilrichtung waren von der Vergabe von Projekten, die das Stadtbild prägten, weitgehend ausgeschlossen. Josef Frank, Oskar Strnad, Ernst Lichtblau, Fritz Judtmann und Egon Riss waren Vertreter dieser Gruppe. Tabor: Details, S. 33, 36.

[342] Dahinter standen viele Mitglieder des Stadtbauamtes und Vertreter der Lokalpolitik. Ökonomische Einschränkungen in den Jahren 1930-1932 zwangen diese Gruppe, zu deren Vertreter Erich Leischner und Hugo Mayer gehörten, zur Anwendung von Prinzipien der „proletarischen Sachlichkeit". So erklären sich grundsätzlich ungewollte Stilmischungen wie beispielsweise am Appelhof aus den Jahren 1931/32 von Leischner. Tabor: Details, S. 33.

[343] Tabor: Details, S. 33.

[344] Engelbert Mang, Konstantin Peller, Karl Schmalhofer, Erich Leischner und Karl Ehn konzentrierten sich auf Superblocks. Siedlungen stammen aus der Feder von Karl Schartelmüller, Hugo Mayer, Heinrich Schlöß und Wilhelm Peterle. Bäder wurden geplant von Otto Nadel, Karl Schmalhofer und Erich Leischner. Einen Sonderfall stellen die städtischen Feuerwachen von Konstantin Peller dar, für die er ab 1910 alle Entwürfe fertigte. Er ging von einem Grundtypus aus, den er den jeweiligen Anforderungen anpasste. Bernard/Feller: Amt, S. 18, 19. Zu den Architekten siehe auch Achleitner, Friedrich: Pragmatisierte Architektur? In (Architektur Zentrum Wien): Amt Macht Stadt. Erich Leischner und das Wiener Stadtbauamt, Salzburg - München 1999, S. 42-48.

[345] Marchart: Wohnbau, S. 30.

Bedeutung; vielmehr sind Kriterien wie Platzwahl, Versorgung, städtebauliche Anlage und die genannten Gemeinschaftseinrichtungen vorrangig.

Ausgehend vom gründerzeitlichen Block wurde eine neue, lockerere Form der Wohnverbauung entwickelt: Auf größeren Grundflächen entstanden weniger dicht angelegte Blöcke mit großzügigen Höfen und Grünflächen.[346] In der Zwischenkriegszeit wurde der Verbauungsgrad deutlich gesenkt, wie die Entwicklungsstufen der Grundrissgestaltung kommunaler Wohnbauten zeigen: Bis 1923 knüpfte die Bebauung an Straßenhöfe der Spätgründerzeit an. Es entstanden Wohnanlagen mit maximal sechzig Prozent verbauter Fläche (z. B. Sandleitenhof). In der zweiten Stufe wurden die Innenhöfe um die Wohntrakte vergrößert, wodurch sich der Verbauungsgrad auf etwa dreißig bis vierzig Prozent reduzierte (z. B. Karl-Marx-Hof, Rabenhof). Es entwickelte sich die Form des aufgelockerten Superblocks mit aufgelockerter Randverbauung.[347] Mit den Veränderungen im Grundriss einher ging eine Umstellung im Umfang der Anlagen. Den quantitativen Erfordernissen folgend erreichte der kommunale Wohnbau ab 1923 eine neue Größenordnung: Mega- oder Superblocks mit teilweise über 1.000 Wohneinheiten wurden erstellt.[348] Während die Anstrengungen zur Rationalisierung im Wohnungsbau in Wien zur Errichtung von Großwohnanlagen wie der aufgelockerten Superblocks führten, wurde beispielsweise in Berlin der Bau von Großsiedlungen beschlossen. Im Stadtteil Britz entstand 1925-26 als erste Berliner Großsiedlung die „Hufeisensiedlung“, die von dem Bauherrn Gehag als Musterbild und Modellfall der Rationalisierung präsentiert wurde.[349]

Ein internationaler Städtebaukongress fand 1926 in Wien statt. In der damaligen Diskussion wurde das Gegensatzpaar Gartenstädte – Superblocks debattiert. Weitere Schwerpunkte des Meinungsaustausches waren die „Planbarkeit von Nachbarschaften“, „funktionale Entmischung“ und „erste Hochhäuser“. Im Roten Wien wurden die diskutierten Anregungen und Vorschläge nicht realisiert:

> *„Kaum etwas von diesen Ideen des modernen, funktionalistischen Städtebaus wurde damals in Wien baulich umgesetzt. Was die Architektur betrifft, blieb das Rote Wien konservativ: Fast überall wurden die Baulinien und Bauhöhen der Gründerzeit gewahrt. Der Qualitätssprung fand im Inneren der Baublöcke statt, bei der sanitären Ausstattung der Wohnungen und den Grünflächen und Gemeinschaftseinrichtungen der Wohnhöfe“.*[350]

Die Gemeinde verharrte bei ihrer Baupolitik der „Bevorzugung von Geschoßwohnungen gegenüber Gartenstädten“. Ohne eine mit Axiallinien ausgebaute Stadtbahn erschien eine an verbautes Gebiet anschließende Wohnbauverbauung bzw. die Füllung bestehender Baulücken

[346] Mayer: Gerlach, S. 6. Zur Entwicklung der Blockform und deren wohnungspolitischen Hintergrund siehe auch: Tafuri, Manfredo/Dal Co, Francesco: Architektur der Gegenwart, Stuttgart/Mailand 1977, S. 189-193.
[347] Weihsmann, Helmut: Rotes Wien 1919-34. Kommunaler Wohnbau in der Zwischenkriegszeit, Wien 1984, S. 11; Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 145. In der Spätgründerzeit war das Ausreizen der in der Bauordnung zulässigen 85% Verbauung üblich. Novy: 25 Jahre, S. 2.
[348] Eigner: Entwicklung, S. 35 und Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 34.
[349] Scarpa, Ludovica: Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik, Braunschweig - Wiesbaden 1986, S. 36.
[350] Matznetter: Grundherrschaft, S. 71.

zweckmäßiger als Siedlungsbau am Stadtrand. Aus wirtschaftlicher Sicht konnte man so die Erschließungskosten am Stadtrand umgehen.[351]

Die Errichtung des Karl-Marx-Hofes (1927-30) stellte einen baulichen Höhepunkt des Wiener Gemeindebaus dar. Die äußere Form des Symbolbaus des „Roten Wien" zielte auf die Vermittlung von Monumentalität ab, die durch gestalterische Mittel wie Erker, Balkone, Turmaufbauten und Tore erlangt wurde.[352] Das mit vielen sozialen Einrichtungen konzipierte monumentale Bauwerk von 1.200m Länge bietet Platz für 5.000 Menschen in 1.325 Wohnungen.[353] Der zur Zeit seiner Errichtung größte Wohnbau Europas diente als Prestigeobjekt zur Veranschaulichung der sozialdemokratischen Leistungen, wie auch als Stütze der Bauwirtschaft in der ökonomisch instabilen Phase.[354]
Der im Stadtraum neu eingeführte Bautyp „Superblock" entfaltete seine eigene architektonische Wirkung, die mit dem politischen Selbstverständnis des „Roten Wien" korrespondierte: „In der Gliederung der Baumassen spürt man, bei aller betonten Sachlichkeit, das Streben nach Monumentalität als Ausdruck eines politischen Machtbewußtseins".[355] Die Architektur der Zwischenkriegszeit wurde zwar von bürgerlichen Planern der Otto-Wagner-Schule entworfen, strahlte aber „kämpferischen Pathos mit symbolischer Ausdruckskraft aus".[356] Die Gestaltung des Superblock als groß angelegte Einheit stand im Gegensatz zur bis dato konventionellen Reihenhausblockverbauung.[357] Architekturhistorikerin Eve Blau macht auf den Gegensatz zwischen den verschiedenen politischen Ordnungen aufmerksam, die räumlich als Wohnblock des Kapitalismus und Superblock des „Roten Wien" aufeinander treffen:

> *„Wie schon Otto Wagners Stadtbahn, so führen die Superblocks überall in Wien eine neue Ordnung ein, obwohl sie die historisch gewachsenen Strukturen der Stadt scheinbar zu bewahren suchen. Obwohl zutiefst verwoben mit den Räumen des 'alten' Wien, stellen die Räume des 'neuen' Wien nicht nur die Autorität des Alten in Frage, sondern lassen einen diskursiven Raum in der Stadt entstehen, der öffentlich, begreifbar und unvermeidlich präsent im Leben der Bewohner ist."*[358]

Die Standorte der großen Wohnhöfe, diese „Räume des neuen Wiens", wurden vorzugsweise im Bereich des lückenhaften Stadtrandes nahe dem geschlossenen Stadtkern gewählt.[359]. Bis dato unverbaut verbliebene Grundstücke der inneren Bezirke (wie die Erdberger Gemüsefelder oder Lagerplätze zwischen Matzleinsdorf und Meidling), aber auch Grundstücke im Anschluss an gründerzeitliche Arbeiterbezirke (v. a. Südrand Favoriten, Simmering, Norden der Brigittenau,

[351] Eigner/Schneider nennen diese Standortwahl „Nachverdichtung" - im Gegensatz zu „flächenintensiver Stadterweiterung". Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 46-47.
[352] Bernard/Feller: Amt, S. 19.
[353] Mayer: Gerlach, S. 8.
[354] Pohanka, Reinhard: …und da haben gelegt den ersten Stain… Die räumliche und kulturelle Entwicklung Wiens im Lichte historischer Bauten, in (Schreiber, Manfred): Bauen in Wien. Das Wiener Baugewerbe und sein Umfeld in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, Festschrift der Landesinnung Bau Wien, Wien 2001, S. 15.
[355] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 145.
[356] Kainrath, Wilhelm: Die gesellschaftspolitische Bedeutung des kommunalen Wohnbaus im Wien der Zwischenkriegszeit, in (Mang, Karl/Mang-Frimmel, Eva): Kommunaler Wohnbau in Wien. Aufbruch – 1923 bis 1934 – Ausstrahlungen, Begleitschrift zur gleichnamigen Ausstellung, Wien o. J., o. S.
[357] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 145. Für Abbildungen vieler Originalpläne siehe Tafuri, Manfredo: Vienna Rossa. La politica residenziale nella Vienna socialistica, 1919-1933, Mailand 1980.
[358] Blau, Eve: Die polyzentrische Metropole: Otto Wagners Großstadt revisited, in (Banik-Schweitzer, Renate/Blau, Eve): Urban Form. Städtebau in der postfordistischen Gesellschaft, Wien 2003, S. 37.
[359] Blau: Metropole, S. 37.

Floridsdorf, westlicher Stadtrand von Meidling bis Ottakring) wurden für die Gemeindebauten genutzt. Die Bautätigkeit der Zwischenkriegszeit schloss – in verringertem Maß – an die Bautätigkeit der Gründerzeit an, die durch den Ersten Weltkrieg abgerissen war.[360] Dies hatte den Vorteil, dass die bereits bestehende, großzügige Infrastruktur genutzt werden konnte und keine zusätzlichen Investitionen notwendig wurden. Zudem konnten öffentliche Einrichtungen durch die räumliche Nähe leichter erreicht werden. Die Fortführung der geschlossenen Reihenhausverbauung begleitete auch die Entscheidung für den Hochbau, der günstigere Kosten pro Quadratmeter Wohnfläche versprach.[361]

III.2.3 Siedlungsbau

Nach dem Ersten Weltkrieg setzte der Siedlungsbau schlagartig ein. Der erhebliche Wohnungsbedarf resultierte aus der relativ hohen Einwohnerzahl, einer wachsenden Zahl von Haushalten[362] sowie aus dem späten Einsetzen des kommunalen Wohnbaus. Gleichzeitig war die gesamte Siedlerbewegung – unabhängig von ihrem offiziellen oder illegalen Charakter – eine Reaktion auf die katastrophale Nahrungsmittelsituation, die zu Anfang der Ersten Republik in Wien vorherrschte. Die amtlichen Stellen des Magistrats und speziell des Bauamtes waren nicht auf einen derartigen und überraschenden Siedlungsbauboom eingestellt und dementsprechend überlastet. Das Hauptproblem für die Siedler bzw. deren Organisationen stellte sowohl die notwendige Widmung entsprechender Flächen dar als auch das Erlangen von Baugenehmigungen. Die geltende Bauordnung sah in Stadtrandgebieten in vielen Fällen entweder keine bauliche Widmung oder eine mehrgeschossige Zonierung vor.[363] Ein kaum geregeltes, nicht mit der städtischen Verwaltung abgesprochenes Bauen in Form von „wilden" Siedlungen entwickelte sich, das nicht im Flächenwidmungsplan vorgesehen war und daher von administrativer Seite als kontraproduktiv gewertet werden musste. In der 1921 von der Gemeinde nachträglich ausgewiesenen „Kleingarten- und Siedlungszone" wurde ein Teil der rechtlichen Mängel nachträglich beseitigt.[364]

Zum Zwecke der Selbsthilfe im Siedlungsbau bildete sich nach dem Ersten Weltkrieg eine Fülle von Genossenschaften und Vereinen.[365] Ergebnisse des Einflusses dieser breiten Interessensgruppe waren die Bildung des „Bundes-, Wohn- und Siedlungsfonds" sowie die Gründung der „Gemeinwirtschaftlichen Siedlungs- und Baustoffanstalt" (Gesiba) am 22. Juli

[360] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 142, 144-145.
[361] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 86.
[362] Zu den Faktoren, die zu einer Abnahme der durchschnittlichen Personenzahl pro Haushalt führten vgl. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 131-132.
[363] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 139-141, 148, 155. Die Bauordnung von 1883 wurde 1920 zweimal novelliert bezüglich Maßnahmen zur Behebung der Wohnungsnot und Förderung der Bautätigkeit sowie in Verbindung mit der neuen Verfassung. Schmid, Hugo: Die Baugesetzgebung für Wien, in (Stadtbauamt Wien): Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt. Festschrift herausgegeben anlässlich der Hundertjahrfeier des Wiener Stadtbauamtes, Wien 1935, S. 225.
[364] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 141.
[365] Der „Zentralverband der gemeinnützigen Bauvereinigungen Österreichs", der etwa für die Hälfte der Siedlungs- und Baugenossenschaften und sonstigen baulichen Vereinigungen einen Dachverband bildete, wurde erst 1928 gegründet, als der Höhepunkt des Siedlungsbaus überschritten war. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 139.

1921.[366] Die Gemeinde stand im ständigen Konflikt mit der Siedlung, da die Siedler ein breites politisches Spektrum vertraten. Allerdings entwickelte sich eine finanzielle Abhängigkeit der Siedlungsbewegung von der Gemeinde. Die Bauleistung der Gruppierungen blieb hinter den Erwartungen zurück.[367] Schwierigkeiten wie die unzureichend strukturierte innere Organisation, unzulängliche Durchführung, die schwache Kapitalbasis und später die Weltwirtschaftskrise führten dazu, dass die Gemeinde einen Großteil der Siedlungsbauprojekte übernahm und fertig stellte.[368]

Diese Integration der Siedlerbewegung erreichte der Magistrat durch die Aufwendung von zehn Prozent des Wohnbaubudgets für Siedlungen.[369] Neben den oben angesprochenen Problemen war die internationale Tendenz zum Flachbau, wie sie auch auf dem Städtebaukongress 1926 präsentiert wurde, ein weiterer Grund für das kommunale Engagement. Daraufhin übernahm die Gemeinde in „Eigenregie" den Siedlungsbau beziehungsweise ließ ihn durch die Gesiba fortführen. Diese genossenschaftlichen Anstrengungen und privaten Initiativen zur Realisierung der Gartenstadtidee wurden sukzessive von der Gemeinde Wien institutionalisiert. Der Baufortschritt stockte ab 1926 aus Kapitalmangel, da die kommunalen Mittel für den genossenschaftlichen Siedlungsbau gekürzt wurden.[370]

Gründe für die Streichung finanzieller Hilfen lagen in der Gemeinschaftsideologie des „Roten Wien". Die sozialdemokratische Lokalpolitik war mit den Selbsthilfeideen der Siedlerbewegung konfrontiert. Zwischen großen Wohnhöfen und dem Gartenstadt-Gedanken entschied sich die Gemeinde programmatisch eindeutig zugunsten der „Volkswohnpaläste". Das Konzept der Siedlung im Grünen galt in der roten Kommunalpolitik als „konservatives Vorbild des Kleinbürgers"; die Arbeiter sollten „von der ehemaligen Habsburger-Metropole Besitz ergreifen und nicht in idyllische, liebliche und anachronistische Kleingartensiedlungen verstreut werden".[371] Diese ablehnende Haltung erfasste auch der Wiener Architekt Karl Mang; er spielte auf steigenden Individualismus durch Besitz an:

> *„Für ein Leben in der Gemeinschaft im Sinne der Sozialdemokratie war die Bebauung des eigenen Bodens, wenn auch im kleinsten Ausmaß, sicherlich nicht die ideale Voraussetzung – der Faktor der Ablenkung von der Gemeinschaft war zu groß."*[372]

Der extensive Siedlungsbau – als improvisierte, ungeregelte wilde Siedlung oder als genossenschaftliche, strukturierte Siedlung – war neu im Erscheinungsbild der Stadtperipherie und führte durch hohen Flächenverbrauch zur Verdrängung anderer Bautypen. Die Standorte der Siedlungen wurden im Weichbild außerhalb des geschlossenen Stadtkerns gewählt. Sie

[366] Der Zweck der Gesiba lag in der Unterstützung der Siedlungsbewegung auf breiter Ebene: Bereitstellung von Baumaterialien, Beschaffung und Verleihung von Baumaschinen, Vermittlung von Grundstücken und Finanzierungsmittel gehörten zum Repertoire der Gesiba, die sich schnell zu einem florierenden Unternehmen entwickelte. Feller, Barbara: 75 Jahre Bauen für Wien. Die Geschichte der Gesiba, Wien 1996, S. 7, 12-13.
[367] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 139-140.
[368] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 87.
[369] Bezogen auf das Jahr 1922. Swoboda, Hannes/Veit, Wolfgang: Wohnbau. Historische Entwicklung, in (Institut für Gesellschaftspolitik): Wien – Alternativen der Stadtentwicklung, Mitteilungen des Instituts für Gesellschaftspolitik in Wien Nr. 23(1978), S. 53.
[370] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 140.
[371] Weihsmann, Helmut: Volkswohnungen oder Sozialpaläste, in (Banik-Schweitzer, Renate u.a.): Wien wirklich. Der Stadtführer, Wien 1992, S. 266.
[372] Mang, Karl: Kommunaler Wohnbau in Wien, Wien 1978, o. S., zitiert nach Weihsmann: Volkswohnungen, S. 268.

waren in erster Linie von der Möglichkeit des Bodenerwerbs abhängig. Bei spontanen Siedlungen gab ein möglichst geringer Bodenpreis den Ausschlag für eine Besiedlung. Illegale Okkupationen, also die Bebauung ohne Bodenerwerb, fanden vor allem auf dem Gelände geistlicher und öffentlicher Eigentümer statt, dabei wurden „überwiegend marginale Lagen" besiedelt. Für Plansiedlungen stellte die Gemeinde Grundstücke zur Verfügung. Die Standortwahl peripherer Siedlungen erfolgte oft ohne Anschluss an ältere Siedlungen oder Verkehrsinfrastruktur.[373] Wilde Siedlungen entstanden beispielsweise im Auengelände Bretteldorf und im Gebiet Kleehäufel. Verschiedene Siedlungen erhielten nachträgliche Genehmigungen.[374] Neben illegalen Siedlungen, legalen Behelfssiedlungen und Kleinhaus- und Schrebergartensiedlungen wurden auf privaten und gemeindeeigenen Gründen Gemüsegärten zur Selbstversorgung angelegt. Ihre Standorte lagen vor allem „östlich der Donau, in der Lobau, im Wienerwald".[375]

Aus Mitteln des vom Bund unterstützten „Bundes-, Wohn- und Siedlungsfonds" wurden 4.500 Wohnungen in Wien in der Zwischenkriegszeit errichtet. Das Wohnbauförderungsgesetz von 1929 hatte wegen der unzureichenden finanziellen Ausstattung keine nachhaltige Wirkung: Bis 1932 wurden in Wien aufgrund dieser gesetzlichen Bestimmung nur etwas über 5.000 Wohneinheiten, meist Kleinwohnungen, erstellt.[376] Genossenschaftliche Bauträger errichteten in Zwischenkriegszeit etwa 6.000 Einfamilien(reihen)häuser.[377]

[373] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 142, 148.
[374] Die Siedlung Biberhaufen entwickelte sich beispielsweise weniger günstig als Bruckhaufen, das im Flächenwidmungsplan von 1929 die rechtliche Anerkennung erhielt. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 190.
[375] Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 46.
[376] Dazu zählen 2.570 Gemeindewohnungen. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 139.
[377] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 140.

III.2.4 Umwälzungen in Politik und Bauwesen

Die Weltwirtschaftskrise bedeutete für Österreich viele Fabrikschließungen und eine stark steigende Arbeitslosenquote zwischen 1929 und 1933. Der Staat befand sich in finanzieller Not; eine neue Völkerbundanleihe musste 1932 aufgenommen werden.[378] Der Zusammenbruch im Bankensektor spiegelt die wirtschaftliche Situation um das Jahr 1930 wieder.[379] Mit Einsetzen der Weltwirtschaftskrise und ihren Folgen wurden auch die Wohnbauinvestitionen drastisch gekürzt. Die verbleibenden Projekte bearbeiteten die Architekten des Stadtbauamtes.[380]

Nach dem Fehlurteil im Schattendorfer Prozess 1927 kam es zur Wiener Julirevolte mit Stürmung und Brand des Justizpalastes.[381] Im Verlauf der Ersten Republik manifestierte sich eine zunehmende Polarisierung zwischen den beiden österreichischen bzw. Wiener Großparteien:[382] „Strikter Antimarxismus und strikter Antikapitalismus standen sich damals erbittert gegenüber."[383]

Am 4. März 1933 wurde der österreichische Nationalrat durch den Rücktritt der drei Nationalratspräsidenten Karl Renner (SDAP), Rudolf Ramek (CS) und Josef Straffner (Großdeutsche Volkspartei, GDVP) handlungsunfähig. Durch Berufung auf das „Kriegswirtschaftliche Ermächtigungsgesetz" aus dem Jahr 1917 verhinderte Bundeskanzler Engelbert Dollfuß (CS) Neuwahlen und stellte die Weichen für den „Ständestaat".[384] Die Spannungen, die durch die politische Auseinandersetzung zwischen der Regierung Dollfuß und der linken Opposition entstanden, kulminierten in einer „bürgerkriegsartige[n] Auseinandersetzung" in Form von „Straßenkämpfen, Barrikaden, Hinrichtungen und Verwundeten".[385] Während der Ereignisse des Februars 1934 erlangten die Superblocks eine erweiterte politische Bedeutung. Wohnburgen wie der Sandleiten-, Schlinger- oder der Karl-Marx-Hof dienten als Stützpunkte sozialdemokratischer Kämpfer.[386] Mit ihren wuchtigen Baukörpern wurden sie zum Symbol für den Widerstand gegen den Austrofaschismus, nachdem es während der bewaffneten Auseinandersetzungen zwischen dem Wehrverband der Sozialdemokraten, dem Republikanischen Schutzbund, und den Einsatzkräften des Dollfuß-Regimes (Polizei, Heimwehren und Bundesheer) zu Artilleriebeschuss und zur gewaltsamen Einnahme der Verschanzungen der Schutzbündler kam.[387]

---

[378] VHS Simmering/VHS Brigittenau/Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien: Februar `34. Gemeinsames Forschungsprojekt mit Datenbank zu den Ereignissen des Februars 1934, abrufbar unter http://titan.gis.univie.ac.at/project/kna-wien/feb34/htdocs/prototyp/ (Stand 06.08.2007).

[379] Melichar, Peter: Der österreichische Bankensektor, in (Eigner, Peter/Köhler, Ingo): Privatbankiers in Mitteleuropa zwischen den Weltkriegen, Reihe Geld und Kapital Bd. 7, Stuttgart 2003, S. 135-191, hier S. 173.

[380] Bernard/Feller: Amt, S. 20.

[381] Hierzu siehe das Schattendorf-Urteil im Spiegel der Presse vom 15. Juli 1933, Zusammenstellung der Österreichischen Nationalbibliothek, abrufbar unter http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?apm=0&datum=19270715&zoom=2 (Stand 03.08.2007).

[382] Opll: Wien (Stand 10.07.2007).

[383] VHS Simmering/VHS Brigittenau/Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien: Februar `34 (Stand 06.08.2007).

[384] Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 47 und Opll: Wien (Stand 10.07.2007).

[385] VHS Simmering/VHS Brigittenau/Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien: Februar `34 (Stand 06.08.2007).

[386] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 145; Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Schlingerhof, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11618 (Stand 19.07.2007).

[387] Reppé, Susanne: Der Karl-Marx-Hof. Geschichte eines Gemeindebaus und seiner Bewohner, Wien 1993, S. 7, 73; VHS Simmering/VHS Brigittenau/Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien: Februar `34 (Stand 06.08.2007).

Nachdem der unorganisierte Aufstand, bei dem ein geplanter Generalstreik nicht zustande kam, innerhalb weniger Tage niedergeschlagen war, folgte eine Welle von Verhaftungen im ganzen Land. Die Regierung verhängte das Standrecht und ließ Agitatoren des Aufstandes hinrichten. Im Frühjahr 1934 wurde die ständische Maiverfassung als Ersatz der demokratische Verfassung eingeführt. Gleichzeitig wurde die Vaterländische Front (VF) als überparteiliche, antimarxistische politische Organisation und Nachfolgepartei der Christsozialen (CS) zum "alleinigen Träger der politischen Willensbildung" erkoren. Durch Parteiverbote (KPÖ, NSDAP, SDAP) folgte die schrittweise Abschaffung des Mehrparteiensystems zwischen März 1933 und Februar 1934; auch wurden parteinahe Organisationen, allen voran der Republikanische Schutzbund, aufgelöst. Das faktische Ende des Roten Wien trat durch die Auflösung von Wiener Gemeinderat und Bezirksräten ein. Neuer Bürgermeister wurde – als Nachfolger von Karl Seitz (SDAP) – Richard Schmitz (VF).

Österreich stand nun in einer Reihe mit den faschistisch regierten Nachbarländern. Durch das Vorgehen gegen die Opposition war die Chance auf eine gemeinsame Stellung zum Schutz staatlicher Eigenständigkeit gegen machtpolitische Ambitionen des Dritten Reiches vertan. Das von der NSDAP regierte Nachbarland verhängte die „Tausend-Mark-Sperre“ für deutsche Österreich-Touristen, die als gezielter Schlag im Sinne einer Sanktion gegen die österreichische Wirtschaft erlassen wurde (27. Mai 1933). Der Druck, den die NSDAP ausübte, stieg in den Folgejahren ständig: Gewaltakte zur Einschüchterung häuften sich; einen vorläufigen Höhepunkt stellte der so genannte Juliputsch dar, bei dem Bundeskanzler Dollfuß durch umstürzlerische Nationalsozialisten ermordet wurde (25. Juli 1934). Es folgte das Juliabkommen als österreichisch-deutsche Verständigung, mit der sich u. a. die österreichische Außenpolitik der Regierung Schuschnigg an die des Dritten Reiches annäherte (11. Juli 1936). Knapp zwei Jahre später lenkte Bundeskanzler Kurt Schuschnigg nach mehreren Ultimaten Adolf Hitlers ein und übergab die Regierung dem Nationalsozialisten Arthur Seyß-Inquart. Es folgte der Einmarsch der Wehrmacht und die Verkündung des „Anschlusses“ durch Hitler (11.-13. März 1938).[388]

Anstatt der Bereiche Wohnbau und Fürsorge führten neue politische Prioritäten zur Aufwertung der technischen Infrastruktur. Kirchenbauten, Nebenerwerbssiedlungen und Familienasyle wurden dominierende Bauvorhaben.[389] In dieser Phase des "Ständestaates" war die Reduzierung der Arbeitslosigkeit eine der dringendsten Aufgaben. Durch die Realisierung kommunaler Großprojekte konnten viele Arbeitskräfte – zumindest vorübergehend – im Sinne sozialen Friedens beschäftigt werden.[390] Aus dieser Zeit der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen stammen die großen Straßenbauten auf den Kahlen- und Leopoldsberg, die Wiener Höhenstraße, und der Ausbau wichtiger Straßenzüge wie die Wientaleinfahrt.[391] Die Zeit der

[388] VHS Simmering/VHS Brigittenau/Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien: Februar `34 (Stand 06.08.2007).
[389] Bernard/Feller: Amt, S. 20.
[390] Opll: Wien (Stand 10.07.2007).
[391] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 36. Den Bau der Höhenstraße, das einzige mehrjährige Großprojekt dieser Zeit, wurde mit hohem Einsatz an menschlicher Arbeitskraft durchgeführt. Der Ausschreibungstext sah ausdrücklich vor, dass zur Bewegung des Erdaushubs keine Baumaschinen eingesetzt werden sollten. Das Projekt diente folglich in erster Linie der Beschäftigung. Koller: Rückblick, S. 9.

großen Gemeindebauten des Roten Wien war etwa mit dem Ende der sozialdemokratischen Ära im Februar 1934 vorbei. In der folgenden Periode sollte in erster Linie private Bautätigkeit Lücken in der Verbauung schließen.[392] Die kommunale Bautätigkeit kam durch den politischen Kurswechsel und die wirtschaftliche Baisse nahezu zum Erliegen. Nur am Stadtrand entstanden noch neue Nebenerwerbssiedlungen.[393] Von 1934 bis 1938 wurden nur etwa 3.600 kommunale Wohnungen erstellt; zwischen 1935 und 1937 errichtete die Stadt sieben Familienasyle mit 850 einfachen Wohneinheiten.[394] Durch die Bereitstellung eines Assanierungsfonds und eines Hausreparaturfonds konnten baufällige oder verkehrsbehindernde Gebäude durch Neubauten ausgetauscht und die Sanierung bestehender Häuser gefördert werden.[395] Diese Fonds blieben aber ohne größere Wirkung.[396]

In der Gesiba[397] herrschte nach dem „Anschluss“ im März 1938 Aufbruchstimmung: Weitläufige Umbaupläne der Stadt ließen eine Belebung der Baukonjunktur erwarten; zusätzlich wurde die Unterstützung des in der Zwischenzeit zum Wiener Bürgermeister avancierten, ehemaligen Generaldirektors der Gesiba, Neubauer, erhofft. Im folgenden Zeitraum bis 1945 wurden jedoch – entgegen den Annahmen – nur etwa 2.000 bis 3.000 Wohnungen erstellt.[398]

[392] Koller: Rückblick, S. 9.
[393] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 141.
[394] Koller: Rückblick, S. 9.
[395] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 36.
[396] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 135.
[397] bzw. deren Nachfolge-Unternehmen „Wiener Siedlungsgesellschaft m.b.H.“ (ab 1934), „Gesellschaft für Siedlungsförderung und Baustoffbeschaffung Gesellschaft m.b.H./Gesiba“ (ab 1938) und deren Abspaltung WIWEBA (ab 1941). Feller: Gesiba, S. 45-46, 48.
[398] Feller: Gesiba, S. 46.

III.3. Nationalsozialistische Herrschaft

III.3.1 Folgen der Machtübernahme durch das NS-Regime

Die Machtübernahme der Nationalsozialisten durch den „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich 1938 hatte weit reichende politische Konsequenzen. Der Staat Österreich wurde aufgelöst und das Territorium in Form reichsunmittelbarer Gaue in das Dritte Reich eingegliedert. Der Status Wiens litt unter der NS-Domäne: Die Hauptstadt wurde zur „Freien Reichsstadt“ degradiert.[399]

Neben verwaltungspolitischen Maßnahmen wurden nach dem Anschluss eine Reihe von Umwälzungen in der Wirtschaft losgetreten, allem voran ein umfangreicher Ausbau der Rüstungsindustrie. Zum Zeitpunkt des Machtwechsels wurde die reichsdeutsche Rüstungsindustrie sehr gefördert; dementsprechende Investitionen, Fusionen und andere Eingriffe wurden unter dem wirtschaftspolitischen Ziel der Aufrüstung verfolgt.[400] Die Rüstungskonjunktur setzte ab 1938 ein. Sie bewirkte eine Erholung der Industrie.[401]

Die Bevölkerungspolitik des Dritten Reiches wirkte sich in Form steigender Geburtenraten und Vertreibung unerwünschter religiöser und politischer Bevölkerungsteile aus. Neben der Zahl der Geburten stieg auch die der Hochzeiten an. Die Entfernung jüdischer Geschäftsleute wirkte sich nachhaltig auf die Wiener Wirtschaft aus. Etwa 180.000 bis 190.000 Wiener Juden waren von der Verfolgung betroffen.[402]

Der Verlust des herausragenden Status der Stadt ging einher mit Umstrukturierungen des Magistrats.[403] Mehrmalige strukturelle Änderungen betrafen das Stadtbauamt, dessen Verwaltungsaufbau dem deutschem Muster angeglichen wurde.[404] Dem Machtwechsel folgten nur geringe personelle Änderungen; durch Reorganisation der Abteilungen wurden die Führungspositionen neu verteilt. Die Besetzung erfolgte nach ideologischen Kriterien.[405] Darüber hinaus wurde das Stadtbauamt durch viele Einberufungen zur Wehrmacht personell geschwächt.[406] Unter der nationalsozialistischen Herrschaft wurden im Stadtbauamt groß dimensionierte Neugestaltungspläne ausgearbeitet.[407]

[399] Marchart: Wohnbau, S. 30 und Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 165.
[400] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 165.
[401] Meißl: Industrie, S. 11.
[402] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 165.
[403] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 165.
[404] Maetz: Enquête, S. 17-18 und Koller: Rückblick, S. 9, 11.
[405] Bernard, Erich/Feller, Barbara: Amt macht Stadt. Das Wiener Stadtbauamt, in (Architektur Zentrum Wien): Amt Macht Stadt. Erich Leischner und das Wiener Stadtbauamt, Salzburg - München 1999, S. 7-29, hier S. 20.
[406] Maetz: Enquête, S. 17-18
[407] Bernard/Feller: Amt, S. 21.

III.3.2 Stadterweiterung unter nationalsozialistischer Führung

Die engen Stadtgrenzen waren seit Ende des Ersten Weltkriegs Diskussionsthema.[408] Im Oktober 1938 wurde eine umfangreiche Erweiterung des Gemeindegebiets Wien „nach dem Vorbild von Groß-Hamburg" vorgenommen und 97 Gemeinden der Großstadt zugeschlagen. Für den Magistrat bedeutete diese Erweiterung einen erheblichen Verwaltungsmehraufwand.[409] Die äußerst umfangreichen Eingemeindungen erfassten durch den formalen Ausgriff der Stadt Gemeinden mit ländlich geprägter Bau-, Sozial- und Wirtschaftsstruktur, die funktionell in keiner Verbindung zum Stadtgebiet standen. In Zahlen bedeutete die Eingemeindung des Jahres 1938 rund eine Verfünffachung des Stadtgebietes von 278,4 km² auf 1215,4 km².[410]

Abb. 9: Veränderung der Wiener Stadtgrenze in den Jahren 1938-1946. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Signatur K1111 SW.

Diese Neuordnung war nicht Ergebnis einer kontinuierlichen Siedlungspolitik,[411] sondern hatte strategisch-politische und wirtschaftspolitische Hintergründe:

> *„Wien sollte für tausend Jahre zur prominenten Großstadt, zum kulturellen Bollwerk und wirtschaftlichen Umschlagplatz zwischen Ost und West werden; um den großzügigen Umbau der Stadt und ihre Anpassung an die neuen Aufgaben einwandfrei, in soziologischer und technischer*

[408] Zwischen 1910 und 1938 wurde das Stadtgebietes nur durch eine Erweiterung beim Südwestfriedhofs vergrößert. Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 55.
[409] Weihsmann: Architektur, http://www.wienerzeitung.at/Desktopdefault.aspx?TabID=3946&Alias=wzo&lexikon=Architektur&letter=A&cob=7451, (Stand 31.01.07), Opll: Wien (Stand 10.07.2007) und Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 36.
[410] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 36, 55.
[411] Mayer: Gebietsänderungen, S. 213-214.

Vollendung zu bewirken, stellte man umfangreiche Untersuchungen an und arbeitete Idealpläne für die Erneuerung der Stadt aus.“[412]

In hochtrabenden Planungsvisionen der NSDAP wurde Wien wegen der Lage an der Donau als Verbindungsglied Deutschlands nach Südosteuropa vorgesehen. Die Stadt sollte eine führende Rolle als „Weltumschlagsplatz“ einnehmen. Zu diesem Zweck war die Verwirklichung der Kanalverbindungen Rhein-Main und Donau-Oder bis etwa 1945 projektiert. Hafenanlagen sollten in Großenzersdorf und von Schwechat bis Fischamend entstehen und tief genug für hochseetüchtige Güterschiffe sein. In dem Umfeld der Häfen war Platz für Industrieansiedlungen einkalkuliert.[413] Unter der nationalsozialistischen Herrschaft wurden groß dimensionierte Neugestaltungspläne ausgearbeitet. Mitarbeiter des Stadtbauamtes entwarfen die „Vision für den 'Aufbau Wiens im Großdeutschen Raum'“[414]: Für eine Modernisierung der Stadt war eine Reihe von Großprojekten vorgesehen: Schwerpunkte waren Planungen für eine neue Verkehrsinfrastruktur (mit Verlängerung von Gürtel und Ring, Autobahnen, Flughafen, Häfen, Kanäle) und neue, groß angelegte Wohngebiete mit 'Wohnstadt Nord' und 'Südstadt'.[415] Alleine die „Wohnstadt Nord“, zwischen Kagran und Floridsdorf gelegen, sollte Platz für 150.000 Bewohner bieten.[416]

Ein wichtiges, in dieser Zeit faschistischen Regiments neu aufgegriffenes Anliegen betraf das Vorhaben, Wien „näher an die Donau“ zu bringen.[417] Diese städtebauliche Idee war eines der Leitmotive für die Neuplanungen. Der zwischen Innerer Stadt und Donaustrom gelegene und bevorzugt von Anhängern jüdischen Glaubens bewohnte II. Bezirk[418] sollte zu diesem Zweck ohne große Rücksichten auf bestehende Bausubstanz umgestaltet werden. Für das Gelände des Nordbahnhofs wurde eine Nutzungsänderung vorgesehen, daneben sollten Aufmarschplätze eine Prachtstraße vom Zentrum zur Donau ausgestalten.[419] Entwürfe von den Professoren Erwin Ilz, Franz Schuster, Roman Heiligenthal und Hermann Stroebel basierten auf einer Doppelachse, die am Donaukanal die Ringstraße aufnahm und bis über den Donaustrom führte. Wenngleich diese Vorschläge auf klar umrissenen städtebaulichen Vorstellungen basierten, so wirken die Details der Entwürfe, wie die zu planenden NS-Bautypen „Gauanlage“ und „Parteihalle“, unbeholfen.[420] Weitere gigantomanische, jedoch geheim gehaltene Planungen wurden unter Federführung von Baureferent Hanns Dustmann (Schwager des zweiten Wiener Gauleiters Baldur von Schirach) mit seinen Mitarbeitern in dem beschlagnahmten Palais Rothschild in der Prinz-Eugen-Straße 7 vorgenommen, das zu einem großen Planungsatelier

[412] Brunner, Karl: Ein Jahr Stadtplanung für Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau, 4. Jg., Dezember 1949, S. 499.
[413] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 36.
[414] Steiner: Planungen, in (Historisches Museum der Stadt Wien): Wien 1938, S. 430-450, hier S. 433, zitiert nach Bernard/Feller: Amt, S. 21.
[415] Die traditionell von Juden bewohnte Leopoldstadt sollte für neue Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur geschliffen werden. Bernard/Feller: Amt, S. 21.
[416] Eigner/Resch: Wirtschaftliche Entwicklung, S. 37.
[417] Eigner: Entwicklung Wiens, S. 35.
[418] Etwa 40% der Bevölkerung der Leopoldstadt war zum Zeitpunkt des „Anschlusses“ jüdisch. Tabor, Jan: Wien, die Perle des Großdeutschen Reiches, in (Historisches Museum der Stadt Wien): Das ungebaute Wien 1800 bis 2000. Projekte für die Metropole, 256. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien vom 10. Dezember 1999 bis 20. Februar 2000, Wien 1999, S. 336-367, hier S. 340.
[419] Eigner/Resch: Wirtschaftliche Entwicklung, S. 37.
[420] Tabor: Perle, in (Historisches Museum der Stadt Wien): Das ungebaute Wien, S. 340.

umgenutzt wurde. Es handelte sich dabei mitunter um eine „flächendeckende Umstrukturierung des II. Bezirkes in eine repräsentative Zentrumserweiterung“, um eine neue Achse zwischen angedachtem Zentralbahnhof (am Südtirolerplatz) und um eine Reihe von Projekten im Bereich der Ringstraße/Heldenplatz.[421] Die Planungen Dustmanns nahmen keine Rücksicht auf bestehende Strukturen.[422]

Auch der Wiener Geograph Walter Strzygowski beschäftigte sich mit Planungen, die Stadt näher an die Donau zu rücken: In Verlängerung der Praterstraße sollte ein neues Zentrum an der Donau entstehen mit Parteieinrichtungen, einem „Haus des Donauraumes“, Sportanlagen und ähnlichem. Weiter wurde ein Hochwasserschutz durch die Wiedereröffnung der Alten Donau oder durch einen Seitenkanal projektiert, daneben ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch radiale und kreisförmig verlaufende Schnell-, Untergrund- und Fernbahnverbindungen. Teile dieser Planungen wie die Forderung „Wien näher an die Donau“ wurden in der Nachkriegszeit wieder aufgenommen.[423]

Aus denkmalpflegerischer Sicht hätte die Umsetzung der nationalsozialistischen Pläne eine „weitgehende“ Zerstörung der Leopoldstadt bedeutet.[424]

Im Vergleich zu den von der Kommune gesetzten Standards des Roten Wien fiel die Qualität des Wohnbaus nach 1938 deutlich ab. Marchart kritisiert den „Asylcharakter“ der nach 1938 entstandenen Familienunterkünfte.[425] Ein Wohnbauplan zur Verbesserung der Wohnsituation vom Dezember 1939 des Stadtbauamtes sah die Errichtung von insgesamt 60.000 „Volkswohnungen“ vor, davon sollten 12.000 Einheiten Teil eines Sofortprogrammes werden.[426] Die Ansätze zur Verbesserung der Wohnungssituation wurden nach Kriegsausbruch schnell wieder verworfen.[427] In den Jahren des Zweiten Weltkrieges war der Wohnbau eingestellt worden, bereits ab Oktober 1939 wurde kaum mehr gebaut.[428] Eine Ausnahme bildet der Baubeginn der Wienerfeldsiedlung 1941 mit einem Volumen von 500 Wohneinheiten.[429] 1942 verhängte das Regime ein generelles Neubauverbot.[430] Von der NS-Propaganda wurden hohe Zahlen für neu gebaute Wohnungen verkündet. Verfügbar wurden die Wohnungen jedoch zu einem Großteil durch die Enteignung jüdischen Haus- und Wohnungseigentums. Botz rechnet mit einer Zahl in der Größenordnung von 70.000 Wohnungen vormals jüdischer Bewohner, die durch die rassistische Bevölkerungspolitik durch Vertreibung von Juden frei wurden.[431]

[421] Weihsmann: Hakenkreuz, S. 1028-1029.
[422] Tabor: Perle, in (Historisches Museum der Stadt Wien): Das ungebaute Wien, S. 340.
[423] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 36-37, siehe auch die Veröffentlichung Strzygowski, Walter: Die städtebauliche Zukunft Wiens (Die Neugestaltung der Stadt Wien), Wien 1948 und Kapitel IV.2.3.
[424] Klein: Abriss, S. 27.
[425] Marchart: Wohnbau, S. 30.
[426] Bernard/Feller: Amt, S. 22. Diese „Volkswohnungen“ blieben leere Versprechungen. Koller: Rückblick, S. 9.
[427] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 165.
[428] Eigner/Resch: Wirtschaftliche Entwicklung, S. 37.
[429] Marchart: Wohnbau, S. 30.
[430] Eigner/Resch: Wirtschaftliche Entwicklung, S. 37.
[431] Botz, Gerhard: Wien vom „Anschluß“ zum Krieg, Wien-München 1978, S. 463, zitiert nach Feller: Gesiba, S. 46. Der Enteignung von jüdischen Liegenschaftswerten ging die systematische Existenzvernichtung von Juden (durch Berufsverbote etc.) voraus. Die Historikerkommission hat ermittelt, dass in Wien die meisten Vermögensentziehungen mittels Kaufvertrag erreicht wurden, wobei die Verkäuferseite mit fortschreitender Verfolgung zunehmend durch Eigentumsbevollmächtigte vertreten wurde. Anzumerken ist, dass das Deutsche Reich als neue Eigentümerin die „erworbenen“ Wiener Liegenschaften nicht an Dritte weiterveräußerte (mit einer Ausnahme in der vorgenommenen Stichprobe). Österreichische Historikerkommission: Schlussbericht der Historikerkommission der Republik Österreich. Vermögensentzug während der NS-Zeit sowie Rückstellungen und Entschädigungen seit 1945 in Österreich,

Eine Erhebung im Jahr 1939 ergab eine Gesamtzahl von 706.047 Wohnungen in Groß-Wien.[432] Eine Sondererhebung von 1941 ergab, dass ein beträchtlicher Teil der Wiener Wohnungen (52.121 Fälle) Mängel bezüglich der Lage, der Belichtung oder Feuchtigkeitsprobleme aufwiesen. Grundsätzlich bestand der Studie zufolge ein erheblicher Bedarf an Austausch alter Bausubstanz.[433]

III.3.3 Schnelles Ende der Planungen des nationalsozialistischen Regimes

Die nach der Machtübernahme 1938 projektierten Vorhaben zur Umgestaltung kamen in Folge der dramatischen Entwicklung transnationaler Politik noch in der Planungsphase zum Erliegen. Nennenswerte Bauleistungen wurden vielmehr im Zusammenhang mit dem Krieg erbracht: Beispiele bilden die überdimensionierte Kaserne mit Wohngebäuden im Fasangarten des Schlosses Schönbrunn und die insgesamt sechs Flaktürme in Augarten, Arenberg- und Esterhazypark sowie in der Stiftskaserne. Diese autarken Türme waren Teil der gegen Ende der nationalsozialistischen Regierung errichteten Luftschutzeinrichtungen, die in den inneren Bezirken gebaut wurden, aber nur etwa einem Zehntel der Bevölkerung Schutz boten.[434] Eine Marmorverkleidung war für die Zeit nach dem „Endsieg“ vorgesehen. Bis heute sind die Leit- und Gefechtsturmpaare immer wieder Anlass zu Diskussion über Abriss oder Nutzung. „Die monströsen Betonblocks sind Mahnmale brutaler und unausgegorener urbanistischer Großmannssucht […]“.[435] Neben Luftschutzbunkern wurden Ersatzquartiere für zerstörte Wohnungen erstellt. In der Phase der Bombenangriffe kam dem Stadtbauamt die Aufgabe zu, die Schäden nach Möglichkeit zu beseitigen. Die Arbeiten des Stadtbauamtes beschränkten sich auf Vorkehrungs- und Behelfsmaßnahmen.[436]

Ein Grund, warum nur wenige Baumaßnahmen durchgeführt werden konnten, war der Status der Stadt, der die Bereitstellung „reichdeutscher“ Mittel maßgeblich beeinflusste. Wien wurde lange (bis zum 20.1.1943) die Einstufung als „Neugestaltungsstadt“ vorenthalten. Diese späte Neueinordnung der Stadt durch Hitler ist weniger auf die persönliche Einstellung des “Führers“ gegenüber Wien als auf machtpolitische Überlegungen zurückzuführen, da Spannungen zwischen Gauleiter und Bevölkerung bestanden.[437]

Die Bilanz bestehender Bausubstanz und Infrastruktureinrichtungen und deren Zustand nach Ende der Kriegshandlungen wäre unvollständig ohne die unvollendeten Bauprojekte, die unter dem NS-Regime begonnen wurden. Im Wesentlichen handelt es sich bei den Projekten um ein

Wien – München 2003, S. 108-109.

[432] 11% davon stammten aus dem kommunalen Wohnbau der ZKZ. Marchart, Peter: Wohnbau in Wien 1923-1983, Wien 1984, S. 30.

[433] Marchart: Wohnbau, S. 30.

[434] Koller: Rückblick, S. 9-10. Zu den Flaktürmen siehe Achleitner, Friedrich: Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert, Bd. III/1, Salzburg – Wien 1990, S. 91-92, 120-122 und http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/flaktuerme/, (Stand 22.08.06).

[435] Klein: Abriss, S. 27.

[436] Maetz: Enquête (Teil 1), S. 17-18 und Bernard/Feller: Amt, S. 22.

[437] Weihsmann: Hakenkreuz, S. 1029. In diesem Werk sind die während der NS-Zeit in Wien hergestellten Neubauten zusammengefasst: Objektliste S. 1037-1054.

Teilstück des Donau-Oder-Kanals mit dem Lobauer Ölhafen, eine in Teilen aufgebaute Industrieansiedlung im Süden, verschiedene Stadtrandsiedlungen und das Projekt einer Donaustaustufe der Alpen-Elektro-Werke auf Höhe der Ostbahnbrücke. Die Trassen für die West- und Südautobahn waren festgelegt. Mit dem Bau war teils schon begonnen worden.[438]

[438] Matznetter: Grundherrschaft, S. 74 und Koller: Rückblick, S. 12.

IV. Theoretischer Hintergrund:
PLANUNGSTHEORIE UND STÄDTEBAULICHE LEITBILDER 1860 - 1960

Um langfristige Tendenzen im Städtebau erkennen zu können, werden in dieser Arbeit frühe städtebauliche Konzepte des 19. Jahrhunderts mit einbezogen. Ein entscheidender Schnitt fand mit dem Eintritt in die Moderne statt. Dementsprechend gliedert sich der Theorieteil in städtebauliche Theorien der Gründerzeit und in die Planungstheorie, die erst nach Ende des Ersten Weltkrieges entstand. In die Planungstheorie der Gründerzeit fällt die Phase der Anpassungsplanung (etwa 1860-1910). Die folgende Phase der Auffangplanung (etwa 1910-1960) erfasst sowohl die Perioden vor als auch nach dem Zweiten Weltkrieg und dessen Zerstörungen.[439]

Das Kapitel konzentriert sich auf thematisch relevante Leitbilder im Zeitraum 1860-1960 und beleuchtet in einem tiefer gehenden Schritt die Vorstellungen einzelner Planer. Aufgezeigt werden die Konzeptionen und Weichenstellungen, die für den Wiederaufbau bereit standen. Grundsätzlich Von den verschiedenen Planungsaspekten steht in diesem Rahmen die Theorie der Leitbilder im Vordergrund, um am Ende der Arbeit unter Einbeziehung von Baubeispielen abwägen zu können, inwiefern während der Wiederaufbauphase diese Vorstellungen verfolgt werden konnten. Es ergeben sich mitunter inhaltliche Überschneidungen bei den einzelnen Leitbildern, die in ihren Grundzügen dargestellt werden.

Neben den jeweils herrschenden Leitbildern hat sich das Planungsverständnis in Bezug auf die Aufgabe der Planung und deren Wirkungsbereich im Zeitablauf verändert.[440]

IV.1. Gründerzeit: Allgemeiner Überblick über Planungsverständnis und Leitbilder

IV.1.1 Planungsphase der Anpassungsplanung

Vor dem gesellschaftlichen Hintergrund der „Industrialisierung, des rasanten Stadtwachstums und der sozialen Frage“ wurde die Lebensqualität in den Städten immer fragwürdiger: Im Vordergrund der Kritik standen „Größe, Dichte und unhygienische Verhältnisse der Stadt“.[441]

> *„In der ersten Phase (der Anpassungsplanung, Anm. d. Verf.) verfolgte man zunächst Einzelfragen und begann dann nach dem Idealplan zu suchen, der den Anforderungen der neuen Zeit ein für allemal gerecht werden sollte […].*[442]

Der Stadtplaner Gerd Albers charakterisiert den Planungsfortschritt der Gründerzeit:

[439] Es folgen die Entwicklungs- (1960–1980) und Perspektivenplanung ab 1980. Walter, Gerd: Standortbestimmungen der Planungstheorie - Wandel im Planungsverständnis, Vorlesung an der TU Berlin im WS 2003/04, Institut für Stadt- und Regionalplanung/Fachgebiet Planungstheorie, abrufbar unter http://www.tu-berlin.de/fb7/isr/fachgebiete/planungstheorie/download/07_albers.pdf#search=%22AUFFANGPLANUNG%20Nachkriegsst%C3%A4dtebau%22, S. 5 (Stand 28.08.2006) und Dangschat, Jens: Planungstheorie und Leitbilder in der räumlichen Planung (VO 273.019), historische Entwicklung der Planungsbegriffe und des planerischen Selbstverständnisses 1860-1945, abrufbar unter http://isra.tuwien.ac.at/lehre/LVA05/Planungstheorie%20und%20Leitbilder%20der%20r%C3%A4umlichen%20Planung/PlaTheo_02_Hist%20I.pdf#search=%22isra%20Stadtkonzeptionen%20%20%22, S. 1 (Stand 28.08.2006). Die zeitliche Einteilung differiert je nach Autor.

[440] Walter: Planungstheorie, S. 4.

[441] Walter: Planungstheorie, S. 6.

[442] Albers, Gerd: Über den Wandel im Planungsverständnis, in: Raumplanung Nr. 61, Jg. 1993, S. 97.

> *„Die Entwicklung der Stadtplanung folgte der drängenden Dynamik der Stadtentwicklung; das Schwergewicht lag bei den stadthygienischen Maßnahmen, vor allem im technischen Bereich: Straßenbefestigung, Abwasserkanäle, Trinkwasserversorgung. Aber auch die Schaffung von freien Plätzen und Grünanlagen wurde vor allem mit hygienischen Argumenten begründet; früh erkannte man, dass hier eine öffentliche Aufgabe vorlag, zu der der Markt keinen Beitrag leisten werde."*[443]

Nach Albers lässt sich die Entwicklung der Planungstheorie anhand verschiedener Merkmale bestimmen.[444] Demnach erstreckte sich das „Selbstverständnis des Planers" in der Phase der Anpassungsplanung sowohl auf „technische Verbesserung" wie auch „Verschönerung"; je nach Aufgabenstellung wurden konstruktive wie künstlerische Lösungen verfolgt. Die Instrumente der Planung waren im Wesentlichen auf „öffentlich-rechtliche Fluchtlinienpläne" beschränkt.[445]

IV.1.2 Leitbilder der Gründerzeit

Frühe städtebauliche Gedankenspiele zur Verbesserung der urbanen Umwelt stammen aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Viele der zukunftsgerichteten Wunschbilder erwiesen sich in der Folgezeit als nicht realisierbar. Diese Versuche zur Umsetzung neuer Siedlungsstrukturen standen im Gegensatz zur dominierenden liberalen Stadt und waren als Auswege vor den wuchernden Städten und deren Lebensbedingungen gedacht. Ein gemeinsames Motiv dieser Modelle war das Leben im Kollektiv, weshalb sie auch als „Sozialistische Utopien" bezeichnet wurden.[446] Der englische Fabrikant *Robert Owen* (1771-1858) entwarf um 1820 eine quadratisch angelegte Industriesiedlung für 1.200 Einwohner. Von *Charles Fourier* (1772-1837) wurde eine Gemeinschaft („Phalanx") von 1.620 Menschen in einem großen Gebäudekomplex, der „Phalanstère", untergebracht. Diese Siedlungsvision fand international breiten Anklang: Es wurde etwa fünfzig Mal versucht, den Entwurf zu realisieren.[447] Ideen dieser Visionen wurden im paternalistischen Siedlungsbau übernommen.[448]

In der Phase der *industriellen Stadt* wurden als erste Instrumente der Stadtplanung Bodenordnungen und Baureglementierungen eingeführt. Großindustrielle betrieben aktive Wohnungspolitik, um ihre Arbeiter an den Betrieb zu binden und sozialdemokratische Einflüsse zu mindern.[449] In der nachfolgenden Phase der *postliberalen Stadt* wurde durch staatliche Eingriffe die „absolute" unternehmerische Freiheit eingegrenzt. Die Verfügungsgewalt über private Parzellen und öffentlichen Raum für die Infrastruktur teilte sich zwischen dem Grundbesitzer einerseits und der Verwaltung andererseits auf.[450] Als Kontrast zur „alten" Stadt entstanden neue Stadtkonzeptionen im räumlichen Kontext Stadt-Land. Auch bei der

[443] Albers: Wandel, S. 98.
[444] Dangschat: Planungstheorie, S. 2.
[445] Albers: Wandel, S. 100. Ein für den Stand der Planungstheorie stellvertretendes Beispiel ist der Hobrechtplan für Berlin aus dem Jahr 1862. Dargestellt wurden hauptsächlich Fluchtlinien; keine Festsetzungen wurden dagegen bezüglich der Nutzungsart getroffen. Walter: Planungstheorie, S. 10.
[446] Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt/Main – New York 2000, S. 807.
[447] Benevolo: Geschichte der Stadt, S. 805-807.
[448] Dangschat: Planungstheorie, S. 4.
[449] Dangschat: Planungstheorie, S. 3.
[450] Benevolo: Geschichte der Stadt, S. 813.

Gartenstadt-Idee bestand der Leitgedanke in der Verbindung eines natürlichen grünen Umfeldes mit den Vorteilen der Stadt.[451] Sie wurde von Planungstheoretikern wie *Theodor Fritsch* (1852-1932) und *Ebenezer Howard* (1850-1928) vertreten.[452] Die „Stadt der Zukunft" (Fritsch 1895) gilt als Versuch der Verbindung von Stadt und Natur. Die urbane Agglomeration sollte ein „organisches Wesen sein mit vernünftiger Gliederung. […] Eine Stadt muss etwas mehr sein als ein Konglomerat von Gebäuden und Menschen".[453] Neu an den kurz gehaltenen Ausführungen von Theodor Fritsch über die „Stadt der Zukunft" war das Engagement für „die Gründung neuer und planmäßig angelegter Städte" – als Gegenentwicklung zu wucherndem, unplanmäßigen Stadtwachstum. Einen ähnlichen Grundtenor verfolgte Ebenezer Howard in seinem 1898 erscheinenden Werk „A Peaceful Path to Real Reform" (1902 neu aufgelegt als „Garden Cities of To-morrow"), das als Auslöser der Gartenstadtbewegung gilt und die „geplante Kleinstadt" als „Synthese von Stadt und Land" favorisierte.[454]

> *„Das Konzept der „Garden Cities" von Ebenezer Howard gründet sich auf sozialreformerischen Überlegungen verschiedener Autoren, die auf die unmenschlichen Lebensbedingungen in den Städten des 19. Jahrhunderts reagiert hatten. Er [Howard, Anm. d. Verf.] kann als Initiator einer modernen Entwicklung von neugeplanten Städten gelten, die in ihrer Größe und Dichte im Gegensatz zur großstädtischen Ausuferung und Überfüllung begrenzt und kontrolliert sind."*[455]

Von einem abstoßenden Bild der Großstadt geprägt, zeigte Howard mit seinen Vorschlägen zur Gründung durchgrünter „Landstädte" einen neuen Weg auf („A Peaceful Path to Real Reform"). Gegliederte Siedlungen von 30.000 Einwohnern sollten die Verwirklichung des Wohnideals Einfamilienhaus im Rahmen genossenschaftlichen Wohnungsbaus ermöglichen.[456] Die Vorschläge Howards gehen über den Städtebau hinaus und betreffen soziologische Aspekte (Lebensreformbewegung, Volkserziehung).[457] Die Umgebung des Menschen hätte Auswirkungen auf sein ganzes Leben; der Mensch könnte jedoch zwischen den Polen Stadt- und Landleben (in der Abbildung die „Magneten" „Town" und „Country") wählen. Howard sieht in der Kombination beider Lebensstile die gelungene Mischung („Town-Country").[458]

[451] Reinborn, Dietmar: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1996, S. 48 und Dangschat: Planungstheorie, S. 6.
[452] Dangschat: Planungstheorie, S. 5.
[453] Fritsch, Theodor: Die Stadt der Zukunft, Leipzig 1896, S. 5.
[454] Albers: Trend und Leitbild, S. 5.
[455] Reinborn: Städtebau, S. 46.
[456] Dangschat: Planungstheorie, S. 5.
[457] Dangschat: Planungstheorie, S. 5.
[458] Howard, Ebenezer: Garden Cities of To-Morrow, Reprint der Zweitausgabe von 1902, London 1970, S. 45-46.

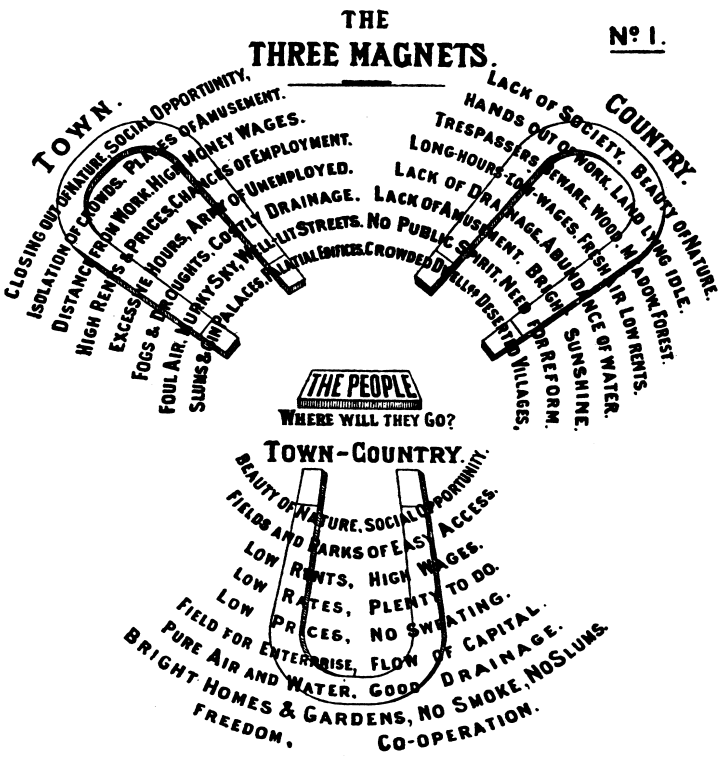


Abb. 10: The three magnets. Quelle: Howard, Ebenezer: Garden Cities of To-Morrow, London 1970, S. 46.

Industriedörfer wie Bourneville oder Port Sunlight sind Vorläufer der englischen Garden Cities.[459] Unternehmersiedlungen wie die Kruppschen Siedlungsanlagen Margarethenhof bei Rheinhausen (ab 1903) und die Wohnstiftung Margaretenhöhe in Essen-Rüttenscheidt/ Frohnhausen (ab1906) gelten als frühe Gartenstädte, wenn auch ohne genossenschaftliche Organisation.[460]

IV.1.3 Theorien führender Städtebauer

Frühe „allgemeine und technische Grundsätze“ deutschsprachiger Autoren aus der Zeit vor der Wende ins zwanzigste Jahrhundert stammen von Reinhard Baumeister, Josef Stübben, Camillo Sitte und Otto Wagner. Städtebauliche Impulse gingen daneben von Architekten- und Ingenieurvereinen sowie vom deutschen „Verein für öffentliche Gesundheitspflege“ aus.[461]

Reinhard Baumeister (1833-1917)**:** Der „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ veröffentlichte 1874 „Grundzüge für Stadterweiterungen“, die sich an Vorschlägen des Städtebauers Reinhard Baumeister orientierten. Eine Besonderheit stellt die Unterordnung ästhetischer Aspekte dar.[462] Auf dieser Grundlage basiert das Werk „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ von Baumeister, das auch den Wohnungsbau als soziale Frage behandelte.[463] Es erschien 1876 als erstes städtebauliches Lehrbuch. Das Problem des „übermäßigen Wachstums der Städte“ wurde erkannt, aber „nicht konsequent erörtert“.[464] Dieses Standardwerk von 1876 beeinflusste den deutschen Städtebau maßgeblich. Nicht die herrschende regelmäßige Rasterfeldplanung, sondern die kleinteiligen Strukturen mittelalterlicher Städte bezeichnet Baumeister als wünschenswert. In seinem Werk

[459] Reinborn, Dietmar: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1996, S. 42-43.
[460] Reinborn: Städtebau, S. 44-46.
[461] Albers: Wandel, S. 97.
[462] Die sieben Punkte der „Grundzüge für Stadterweiterungen“ gelten als erstes städtebauliches Manifest in Deutschland und sind abgedruckt bei Reinborn: Städtebau, S. 30-31.
[463] Reinborn: Städtebau, S. 31.
[464] Albers: Trend und Leitbild, S. 5.

äußerte er sich detailliert zu den Themengebieten Gebäude- und Verkehrsregelungen, Wasserversorgung, Grünanlagen, Gesundheitswesen und Stadterweiterungen.[465] In einem allgemeinen ersten Abschnitt griff der Autor Ursachen und Probleme des Städtebaus der Hochgründerzeit auf: Thematisiert wurden unter anderem die Bevölkerungszunahme, Wohnungsknappheit, Verkehrsorganisation, regulierende Eingriffe durch die Gemeinde und die Gestaltung eines verbindlichen Bebauungs- oder Regulierungsplanes.[466] Baumeister ging davon aus, dass ein vorausschauender Städtebau nicht ohne Flächennutzungspläne und Richtlinien für Gebäude möglich wäre. Er stellte sich die „Stadt der Zukunft" mit drei Zonen vor: Das Dienstleistungszentrum im Kern, ein Industriegebiet mit Großhandel und einen Wohnbezirk. Alle großen Städte der Zukunft sollten von Anfang an nach dieser Aufteilung strukturiert werden. Diese Planung sollte langfristig als Steuerungsmechanismus für die Bodennutzung dienen.[467] Baumeister hatte also eine Gliederung des Stadtraumes angedacht, wie sie später in der Charta von Athen (vgl. Funktionstrennung) weiterentwickelt wurde.

*Camillo Sitte (*1843-1903): Großen Einfluss auf die geltende Planungstheorie hatte der Wiener Camillo Sitte mit seiner Abhandlung „Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" von 1889.[468] Es fand große (wenn auch sehr unterschiedliche) Resonanz und beherrschte die Planungsdebatte der Spätgründerzeit.[469] Die unerwartete Abhandlung wurde international aufgenommen und fand ihren Niederschlag im Städtebau der Folgezeit.[470] Sie war als Lehrbuch gedacht und sollte praxisnahe Lösungen bieten. Im Zentrum der Ausführungen Sittes stand die Wahrnehmung des Raumes durch den Betrachter.[471] Der Autor fasste den Städtebau vorrangig als künstlerisches Problem auf; technische Herausforderungen traten in den Hintergrund.[472] Die Arbeit nahm eine ausgleichende Stellung zwischen Tradition und Moderne ein, wirkte aber für die Avantgarde nicht ausreichend zukunftsorientiert.[473] Die Ideen Sittes zählen zum sozialreformerischen Städtebau: Als Gegenreaktionen zur liberalen Stadt wurde versucht, die Lebensbedingungen in der Stadt durch technische und hygienische Maßnahmen zu verbessern.[474] Neben einem historischen Rückblick über den Städtebau erfasste das Werk zeitgemäße Problemstellungen, die durch Industrialisierung und Stadterweiterungen hervorgerufen wurden. Fragen der Hygiene und der Verkehrsführung wurden erörtert.[475] Nach

[465] Reps, John W.: Reinhard Baumeister, Department of City and Regional Planning, Cornell University (Ithaca, New York State), http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/baumeist.htm (Stand 20.09.2006).
[466] Baumeister, Reinhard: Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirthschaftlicher Beziehung, Berlin 1876, S. VII.-X.
[467] Reps: Baumeister (Stand 20.09.2006).
[468] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 32.
[469] Mönninger, Michael: Naturdenken und Kunstgeschichte. Camillo Sitte und die ästhetische Theorie im 19. Jahrhundert, in (Semsroth, Klaus/Jormakka, Kari/Langer, Bernhard): Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien-Köln-Weimar 2005, S. 35.
[470] Semsroth, Klaus: Vorwort, in (Semsroth, Klaus/Mönninger, Michael/Crasemann Collins, Christiane): Camillo Sitte. Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Reprint der Erstausgabe von Mai 1889, Wien 2003, S. 11, 15.
[471] Reiterer, Gabriele: Wahrnehmung – Raum – Empfindung, in (Semsroth, Klaus/Jormakka, Kari/Langer, Bernhard): Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien-Köln-Weimar 2005, S. 225, 226.
[472] Amann: Wien, S. 63.
[473] Semsroth: Vorwort, S. 11, 15.
[474] Dangschat: Planungstheorie, S. 7.
[475] Semsroth, Klaus/Jormakka, Kari/Langer, Bernhard: Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien-Köln-Weimar 2005, S. V.

Sitte sollten neben wirtschaftlichen auch technische Aspekte der Kunst im Städtebau untergeordnet werden:

> *„An einer solchen Stelle begreifen wir auch die Worte des Aristoteles, der alle Grundsätze des Städtebaues dahin zusammenfasst, dass eine Stadt so gebaut sein solle, um die Menschen sicher und zugleich glücklich zu machen. Zur Verwirklichung des letzteren dürfte der Städtebau nicht blos eine technische Frage, sondern müsste im eigentlichsten und höchsten Sinne eine Kunstfrage sein.*[476]

Diese und ähnliche Äußerungen im „Städte-Bau“ bewirkten eine Zuordnung Sittes zu einem ästhetischen Traditionalismus[477] und brachten ihm den Ruf als Begründer der Stadtmorphologie ein.[478] Inhaltlich warb Sitte für eine Schönheitslehre in der Stadtplanung. Er übte Kritik an der Art der Regulierung, die nicht mit der von ihm geforderten städtebaulichen Ästhetik, wie der Einbindung natürlicher Gegebenheiten (z. B. Wege und Wasserläufe), korrespondierte:[479]

> *„Moderne Systeme! – Jawohl! Streng systematisch Alles anzufassen und nicht um Haaresbreite von der einmal aufgestellten Schablone abzuweichen […] ist das Zeichen unserer Zeit. Wir besitzen drei Hauptsysteme des Städtebaues und noch etliche Unterarten. Die Hauptsysteme sind: das Rechtecksystem, das Radialsystem und das Dreiecksystem. […] Das Ziel, welches bei allen dreien ausschließlich in`s Auge gefasst wird, ist die Regulirung des Strassennetzes. Die Absicht ist daher von vorneherein eine rein technische. Ein Strassennetz dient […] niemals der Kunst, weil es niemals sinnlich aufgefasst, niemals überschaut werden kann, ausser am Plan.“*[480]

Seiner Ansicht zufolge unterstrich die Bebauungsform nach dem Schachbrettmuster den Vorrang ökonomischer Interessen, zerstöre aber das humane Gefüge einer Stadt. Als Beispiel führte er gewachsene Stadtplätze an, die stimmungsvolle Eindrücke erzielen würden.[481] Rationalismus mit mathematisch-linearen Anordnungen lehnte Sitte ab. In Bezug auf die Vereinnahmung der Natur als Ornament meinte er:

> *„Kann es denn etwas Abgeschmackteres geben, als die freie Naturform eines Baumes, die ja gerade in der Großstadt uns die freie Natur phantastisch vorzaubern soll, in gleicher Größe, in mathematisch haarscharf gleichen Abständen … und noch obendrein in schier endloser Länge immer wiederholt aufstellen? Man bekommt ja förmlich Magendrücken vor beklemmender Langeweile. Und das ist die Haupt-'Kunstform' unserer Städtebauer geometrischer Observanz!“*[482]

Sitte sprach sich in seinem Standardwerk für eine unregelmäßige Straßen- und Gebäudeanordnung sowie für geschlossene, monumentale Platzanlagen und die Randstellung der Denkmäler aus. Der Grundtenor der Schrift Sittes war gegen die zentrale und symmetrische Anordnung oder die Freilegung von Bauten gerichtet; gleichzeitig aber schätzte er den

[476] Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Reprint der 1. Auflage von 1889, in (Semsroth, Klaus/Mönninger, Michael/Craseman Collins, Christiane): Camillo Sitte Gesamtausgabe, Bd. 3, Wien 2003, S.2, zitiert nach Semsroth/Jormakka/Langer: Kunst, S. VI.
[477] Vergleiche Schorske, Carl E.: Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle. München u. a. 1997, S. 67, zitiert nach Semsroth: Vorwort, S. 13.
[478] Vergleiche Choay, Françoise: Das architektonische Erbe, eine Allegorie. Geschichte und Theorie der Baudenkmale, Braunschweig, Wiesbaden 1997, S. 137, zitiert nach Semsroth: Vorwort, S. 13. Bemerkenswert ist auch eine Bewertung der Städtebautheorie Sittes als interdisziplinär fundierte Kulturtheorie mit Augenmerk auf Sinneswahrnehmungen. Vergleiche Wilhelm, Karin: Städtebautheorie als Kulturtheorie – Camillo Sittes 'Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen', in (Musner, Lutz/Wunberg, Gotthart/Lutter, Christian): Cultural turn. Zur Geschichte der Kulturwissenschaften. Wien 2001, S. 89-109, zitiert nach Semsroth: Vorwort, S. 13.
[479] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 32.
[480] Sitte, Camillo: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Reprint der Erstausgabe von Mai 1889, Wien 2003, S. 97.
[481] Semsroth: Vorwort, S. 9.
[482] Schorske: Fin de Siècle, S. 94.

gleichmäßigen französischen Städtebau.[483] Er gilt als Bewunderer italienischer Platzanlagen, deren gewachsene Unregelmäßigkeit für Sitte ein Zeichen von Natürlichkeit war.[484]

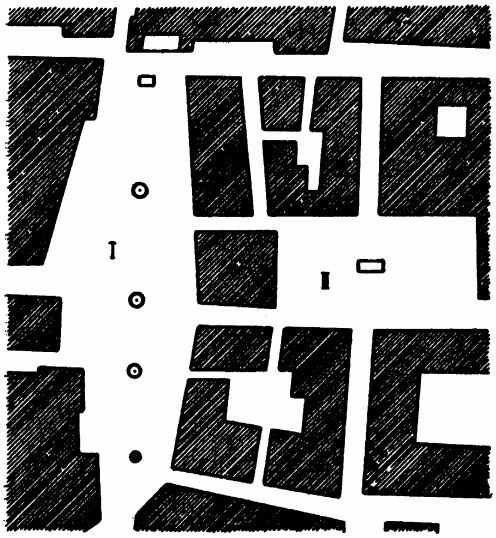


Abb. 11: Piazza d`Erbe (I.) und Piazza dei Signori (II.) in Verona, schematische Darstellung. Quelle: Sitte, Camillo: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Reprint der vierten Auflage von 1909, Braunschweig – Wiesbaden 1983, S. 60.

Die Aufwertung urbanen Raums durch eine die Sinne ansprechende Gestaltung war eines der Hauptanliegen Sittes:

„[…] es sollen alte und neue Städte rein kunsttechnisch analysirt werden, um die Motive der Composition bloszulegen, auf denen dort: Harmonie und sinnberückende Wirkung, hier: Zerfahrenheit und Langweiligkeit beruhen; und das Ganze zu dem Zweck, womöglich einen Ausweg zu finden, der uns aus dem modernen Häuserkastensystem befreit, die Vernichtung der immer anheim fallenden schönen Altstädte nach Thunlichkeit rettet und schliesslich auch selbst den alten Meisterleistungen Aehnliches hervorbringen liesse.“[485]

Schon zu Ende der Hochgründerzeit gibt Sitte die Schutzwürdigkeit der Altstädte zu bedenken – was ihn als Vordenker auszeichnet. Sitte vergleicht den Städtebau mit einem durchkomponierten Gemälde; seine Absicht erklärt er mit der Terminologie eines Künstlers. Die Äußerungen Sittes können als „Appell an die labilen Stimmungs- und Gefühlslagen des modernen Städters“ verstanden werden.[486] Im Gegensatz zu schnurgeraden Fluchten hält Sitte Störungen für willkommene Abwechslungen.[487] Das „Malerische“ dominiert als Leitmotiv in den städtebaulichen Vorstellungen Sittes.[488] Nach Semsroth besteht die Leistung Sittes darin, „die Formprinzipien des traditionellen Städtebaus zu rekonstruieren und dadurch Kriterien für aktuelle Planungen aufzustellen“. Ein sich wiederholendes Anliegen Sittes betrifft die „Geschlossenheit“ und „Überschaubarkeit“ räumlicher Situationen.[489]

Camillo Sitte und Otto Wagner nahmen gegensätzliche Standpunkte in der Städtebaudiskussion ein. Eine prägnante Zusammenfassung zum Wollen und Werk Sittes verfassten Semsroth/Jormakka/Langer:

> *„Die Kritik Sittes richtete sich vor allem gegen rasterförmige, auf bloße Wirtschaftlichkeit und Rationalität orientierte Bebauung, wie sie von vielen Planern für Stadterweiterungen empfohlen wurde. Nach Sittes Meinung unterstrich eine Rasterbebauung lediglich den Vorrang der wirtschaftlichen Interessen. Platzgestaltungen, öffentlicher Raum und Kunst kamen in diesem Fall zu kurz. Die Präferenz wirtschaftlicher Interessen zerstört, wie Sitte ausführte, die humane Struktur der Stadt.“*[490]

[483] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 32.
[484] Sitte, Camillo: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Reprint der vierten Auflage von 1909, Braunschweig - Wiesbaden 1983, S. 58.
[485] Sitte: Städte-Bau, S. 97.
[486] Wilhelm: Städtebautheorie, in: Musner/Wunberg/Lutter: Cultural turn, S. 89-109, hier S. 103.
[487] Moravánszky, Ákos: Erzwungene Ungezwungenheiten. Camillo Sitte und das Paradox des Malerischen, in (Semsroth, Klaus/Jormakka, Kari/Langer, Bernhard): Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien-Köln-Weimar 2005, S. 49-52. Siehe im Original beispielsweise im Kapitel V. über die „Unregelmäßigkeit alter Plätze“. Sitte: Städte-Bau, Braunschweig - Wiesbaden 1983, S. 58.
[488] Moravánszky: Ungezwungenheiten, in (Semsroth, Klaus/Jormakka, Kari/Langer, Bernhard): Kunst, S. 49.
[489] Semsroth/Jormakka/Langer: Kunst, S. VII.
[490] Semsroth/Jormakka/Langer: Kunst, S. VI.

Der renommierte Historiker Carl E. Schorske charakterisiert Sitte als „romantischen Archaiker", während er Wagner als „rationalen Funktionalisten" bezeichnet.[491]

Otto Koloman Wagner (1841-1918): Der Wiener Städtebauer und Architekt Otto Wagner hinterließ ein umfangreiches Œuvre.[492] Daneben veröffentlichte Wagner eine Reihe architekturtheoretischer Schriften, die seine Öffentlichkeitswirkung förderten. Er war sich seiner herausragenden Stellung als bedeutender Architekt und Architekturtheoretiker der Wiener Sezession bewusst und unterstrich seine Leistungen durch zahlreiche Vorträge.[493] Ein zentrales Prinzip der Architekturtheorie Otto Wagners lautete „arte sola domina necessitas", wie der Architekt 1895 formulierte. Die Unterordnung der Kunst unter die Notwendigkeit stellte – wie Roland Rainer etwa ein halbes Jahrhundert später beschrieb – die (Wieder-) Geburt der modernen Architektur dar. Durch diesen Grundsatz wurde die Erfüllung von Alltagsbedürfnissen gegenüber klassischen Architekturstilen in den Vordergrund gehoben. Der Lehrsatz fiel zeitlich mit Forderungen nach sozialen Kriterien im Städtebau zusammen.[494]
Wagner veröffentlichte sieben Jahre nach dem „Städtebau" Sittes die „Moderne Architektur".[495] Als Ausgangspunkt künstlerischen Schaffens nannte Wagner das „moderne Leben".[496] Damit vertrat er eine zum Zeitgenossen Sitte grundsätzlich unterschiedliche städtebauliche Anschauung. Die radikale Modernität spiegelte sich in einem Fatalismus wieder, der zukünftige Entwicklungen als gegeben akzeptiert:

> *„Unser demokratisches Sein in welches die Allgemeinheit mit dem Schrei nach billigen und gesunden Wohnungen und mit der erzwungenen Ökonomie der Lebensweise eingepresst wird, hat die Uniformität unserer Wohnhäuser zur Folge, deshalb wird auch diese im künftigen Stadtbilde stark zum Ausdruck kommen."*[497]

Der Architekt setzte sich in seiner 1911 erschienenen Studie „Die Großstadt" mit der zur Weltstadt anwachsenden Agglomeration auseinander, die innerhalb eines Zeitraumes von dreißig bis fünfzig Jahren ihre Bevölkerung verdoppelt und räumlich ohne Einschränkung wachsen kann.[498]

---

[491] Schorske: Fin de Siècle, S. 94
[492] Darunter der Umbau des Dianabades (1878-79), das Amtsgebäude der k. k. Priv. Österreichischen Länderbank (1882-84), das Nußdorfer Nadelwehr im Donaukanal (1894-1898), Anlagen der Wiener Stadtbahn (1894-1900), Kaianlagen am Donaukanal (1896-1901), die Kirche am Steinhof (1902-1907), das k. k. Postsparkassen-Amtsgebäude (1903-1907, 1910-1912) und eine Reihe von Wohnbauten (z. B. die beiden Villen des Architekten, die Wohnhausanlage Garnisongasse / Alserstraße, die Gebäude in der Wiedner Hauptstraße, Harmoniegasse oder an der Linken Wienzeile). Von den Werken ist bis heute der Großteil erhalten. Lunzer, Christian/Seemann, Helfried (Hrsg.):Otto Wagner. Sakral-, Verkehrs- und öffentliche Bauten, Wien 2002, S. 86-88; nextroom - architektur im netz: Otto Wagner, abrufbar unter http://www.nextroom.at/actor_project.php?actor_id=4167&kind_id=1 (Stand 19.07.2007); Asensio, Paco (Hg.): Otto Wagner, Barcelona 2002, S. 37. Eine Chronologie der Werke Otto Wagners siehe in ebd. S. 78-79. Eine Übersicht zu den noch bestehenden Wagner-Bauten ist abgedruckt bei Geretsegger, Heinz/Peintner, Max: Otto Wagner 1841-1918, Salzburg – Wien 1983, S. 326-327.
[493] Lunzer/Seemann: Wagner, S. 6. Eine Kostprobe seiner gewandten Ausdrucksweise gibt Otto Wagner in den Vorworten seines Werkes „Moderne Architektur", zweite Auflage Wien 1898, S. 7-13, wieder.
[494] Rainer: Prosa, S. 195.
[495] Wagner, Otto: Moderne Architektur, Wien 1896.
[496] Wagner, Otto: Die Baukunst unserer Zeit. Wien 1914, S. 10.
[497] Wagner: Baukunst, S. 77.
[498] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 33-34.

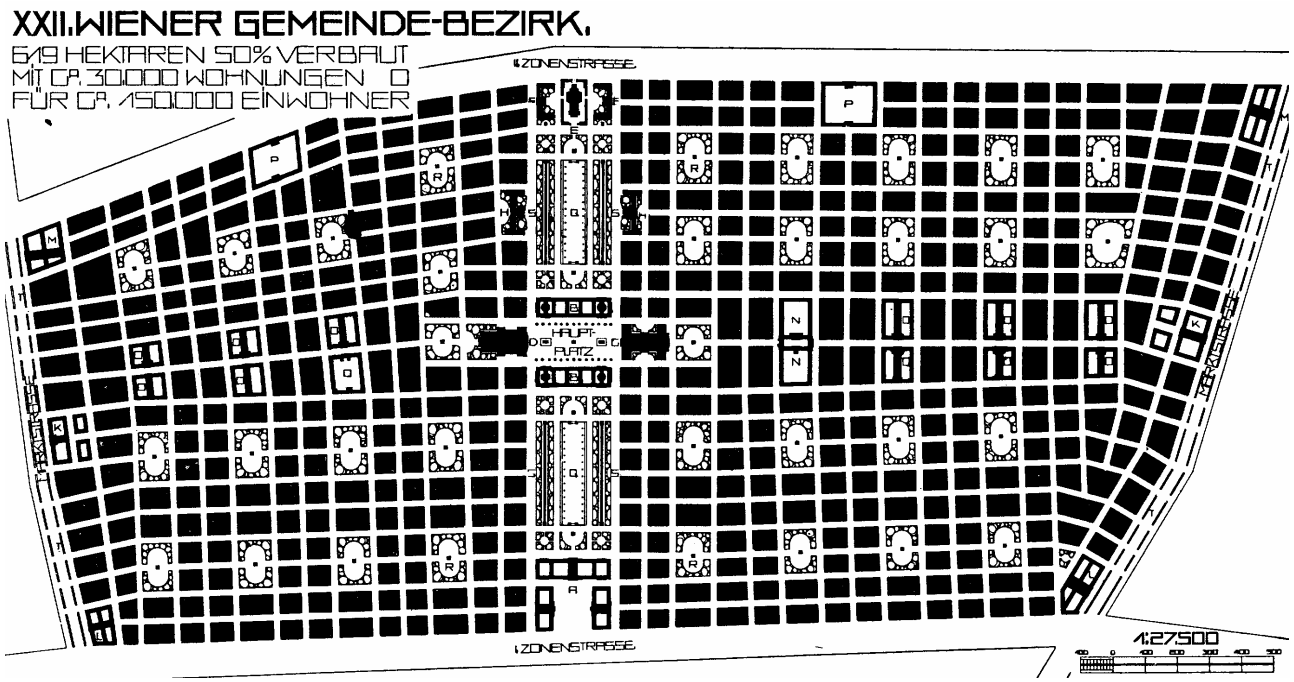


Abb. 12: Vorschlag von Otto Wagner aus dem Jahr 1911 zur Verbauung des 22. Bezirks, der 150.000 Einwohner aufnehmen sollte. Quelle: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 21.

Grundlage seiner modernen Städtebauvorstellungen bildeten Verkehr, Hygiene und wirtschaftliche Erfordernisse. Wagner war Verfechter der „unbegrenzt ausdehnbaren Stadt", die mit axial angelegten Hauptverkehrswegen in die Peripherie vorstoßen sollte.[499] Parallel zu den Hauptstraßen waren Schnellbahnen, unterirdisch oder in Form von Hochbahnen, als leistungsfähige Massenverkehrsmittel eingeplant. Wagner machte den Vorschlag, durch Kontrolle des Bodeneigentums an der Stadtgrenze die Stadterweiterung zu steuern, Bodenspekulationen zu vermeiden und öffentliche Einrichtungen sowie Wohnbauten aus Bodenpreissteigerungen zu finanzieren. Die Stadtplanung nach Wagner sollte ohne Rücksicht auf topographische Gegebenheiten verfolgt werden; ein Straßennetz aus Ring- und Radialstraßen verband die Stadtteile untereinander, trennte sie aber gleichzeitig in Zonen auf. Jeder der so entstehenden einzelnen „Stadtbezirke" sollte über ein großes Maß an Autonomie verfügen und etwa 100.000 - 150.000 Menschen beherbergen.[500] Mit einem „Luftzentrum" in der Mitte, gedacht für kulturelle und öffentliche Einrichtungen, war die Planung eine funktionelle, dem Schachbrettmuster untergeordnete Großstadt-Utopie.[501]

Hermann Joseph Stübben (1845-1936): Ähnlich wie die Werke von Sitte und Wagner zählt „Der Städtebau"[502] des Kölner „Stadt-Bauraths" Joseph Stübben von 1890 zu den Klassikern der deutschsprachigen Städtebauliteratur. Das Buch enthält umfangreiche und detaillierte Aussagen über die Grundlagen des Städtebaues, Entwurf und Ausführung des Stadtplanes, bauliche

[499] Die Veröffentlichung „Die Großstadt" wurde von einem internationalem Kongress für städtische Künste an der Columbia University in New York angestoßen, für dessen Teilnahme Wagner seine Vorstellungen ausgearbeitet hatte. Schorske: Fin de Siècle, S. 90-92.
[500] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 33-34.
[501] Der Plan eines Stadtbezirks für Wien ist bei Schorske: Fin de Siècle, S. 93 wiedergegeben.
[502] Stübben, Joseph: Der Städtebau, Reprint der Erstauflage von 1890, Braunschweig – Wiesbaden 1980.

Anlagen unter- und oberhalb der Straße und die städtischen Bepflanzungen. Inhaltlich auffällig ist der Vorrang der Ästhetik: Viele Erklärungen wurden durch fein gezeichnete Grundrisse untermalt, als Beispiele dienten meist ausgewählte Gebäude, Straßenzüge und Plätze. Stübben bezog sich in „Der Städtebau" wiederholt auf Sitte und übernahm dessen Vorschläge und Lösungen zu Platzanlagen und Straßenkreuzungen.[503] Er definierte in der Einleitung seines Werks von 1890 die Aufgabe des Stadtplaners:

> *„Der Städtebau in unserem Sinne hat alle diejenigen baulichen Anlagen zum Gegenstand, welche dazu bestimmt sind, einerseits der städtischen Bevölkerung die Errichtung zweckmäßiger Wohnungen und Arbeitsstätten, den Verkehr untereinander und die Erholung im Freien, andererseits dem Gemeinwesen die Errichtung der Baulichkeiten für Verwaltung, Gottesdienst, Unterricht, Gesundheits- und Krankenpflege, Lebensmittelversorgung, Sicherheit und Vergnügungen, Kunst und Wissenschaft, Verkehr und sonstige öffentliche Zwecke zu ermöglichen."*[504]

Stübben erläuterte den Städtebau als räumlichen Rahmen für Bautätigkeit und Verkehr:

> *„Das städtische Wohnen, das bürgerliche Erwerbsleben, der Fern- und Ortsverkehr, die städtischen Gemeinschaftsanlagen sind daher die Ausgangs- und Zielpunkte alles dessen, was unter den Begriff des Städtebaus fällt."*[505]

Zur Sicherstellung dieses Aufgabenspektrums forderte Stübben die Einführung von „Bauzonen- oder Baustaffelplänen".[506] Stübben unterschied zwischen offener Bebauung („Villenbau", freistehend) und geschlossener Bebauung („Reihenbau").

> *„Die Vorzüge der geschlossenen Bebauung bestehen darin, dass weniger Bodenfläche für ein Wohnhaus erforderlich ist, dass die Baulichkeiten sich mehr zu Geschäfts- und Gewerbezwecken eignen, dass endlich das nur von der Vorderseite zugängliche Grundstück in der Regel mehr Sicherheit gewährt. Es wäre also Thorheit, wollte man in einer Stadt die offene Bauweise zur allgemeinen Regel machen. Das Wünschenswerthe ist vielmehr, dass gewisse, nach der Oertlichkeit geeignete Bezirke für offene Bebauung bestimmt und dass gleichzeitig die Nachtheile des geschlossenen Reihenbaues durch Ortsgesetze und Polizei-Vorschriften nach Möglichkeit gemildert werden."*[507]

Zu den Nachteilen der geschlossenen Bebauung zählte Stübben: ästhetische Bedenken verschiedener Fassadengestaltung, eingeschränkte Belichtung, Besonnung und Belüftung.[508]
Bemerkenswert (im Zusammenhang mit Abwägungen über ideale Bauformen) ist die soziale Komponente des Werkes. Stübben erkannte die große gesamtgesellschaftliche Wirkung des Städtebaus auf die Gesellschaft:

> *„Der Städtebau ist nicht bloß die Gesammtheit derjenigen Bauanlagen, welche der städtischen Bevölkerung, den Wohnungsbau und den Verkehr, so wie dem Gemeinwesen die Errichtung der öffentlichen Gebäude ermöglichen; der Städtebau schafft nicht bloss den Boden und den Rahmen für die Entwickelung der baulichen Einzelthätigkeit: sondern er ist zugleich eine umfassende, fürsorgende Thätigkeit für das körperliche und geistige Wohlbefinden der Bürgerschaft; er ist die grundlegende praktische öffentliche Gesundheitspflege; er ist die Wiege, das Kleid, der Schmuck der Stadt. Einem sehr grossen Theile der Bevölkerung wird erst durch das, was wir Städtebau nennen, ein grosser Theil der äusseren Annehmlichkeiten des Lebens zugeführt; seine Schöpfungen sind für den Armen eben so, wie für den Reichen. Wir erblicken im Städtebau eine*

[503] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 32.
[504] Stübben: Städtebau, S. 655, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 61.
[505] Stübben: Städtebau, S. 655, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 61.
[506] Reinborn: Städtebau, S. 61.
[507] Stübben: Städtebau, S. 9.
[508] Stübben: Städtebau, S. 10-11.

Bethätigung der ausgleichenden Gerechtigkeit, eine Mitwirkung an der Beseitigung socialer Missstände und somit eine einflussreiche Mitarbeit an der socialen Beruhigung und Wohlfahrt.“[509]

Aus diesem Bemühen um das Gemeinwesen resultierte Stübbens Widerstand gegen Massenwohnbauten. Er lehnte den mehrgeschossigen Wohnbau in Außenbereichen strikt ab: So bezeichnete er die Wohnqualität in Mietshäusern als „schlechtere und kulturell niedrigere Form des Wohnens“, die bedingt durch hohe Grundpreise eine wirtschaftliche Notwendigkeit in Innenstädten darstelle. Seiner Ansicht nach sollten Massenmiethäuser an den Stadträndern mit mäßigen Grundpreisen polizeilich nicht zugelassen werden.[510]

[509] Stübben: Städtebau, S. 514-515.
[510] Stübben, Joseph: Die Bedeutung der Bauordnungen und Bebauungspläne für das Wohnungswesen, Göttingen 1902, S. 8.

IV.2. Moderne: Allgemeiner Überblick über Planungsverständnis und Leitbilder

IV.2.1 Planungsphase der Auffangplanung

In der Phase der Auffangplanung flachte das Stadtwachstum gegenüber der Gründerzeit ab. Der Zeitraum von etwa 1910 bis 1960 gilt als die „Hochphase industrieller Massenproduktion". In diesen Abschnitt fällt die Epoche der Moderne, den Städtebau dominieren die Ideen des Congrès Internationaux d`Architecture Moderne (CIAM).[511]

> *„[…] in der zweiten [Phase der Auffangplanung, Anm. d. Verf.] ging es um den Entwurf eines – in gewissen Grenzen flexiblen – räumlichen Rahmens für die Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft, die als autonomer, dem Einfluß des Planers nicht zugänglicher Prozeß begriffen wurde."*[512]

Das „Selbstverständnis des Planers" in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts beschreibt die Metapher des „Arztes der kranken Stadt" und des „missionarischen Anwalts des allgemeinen Wohls". Als wesentliche Funktion der Planung wurde die Erstellung eines „Entwicklungsrahmens" definiert. Allgemein kennzeichnend für die Auffangplanung ist der – im Vergleich zur nachfolgenden Entwicklungs- oder Perspektivenplanung der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts – geringe Austausch zwischen Planung und Politik. Schwerpunkte wurden bis 1960 auf die Fachkompetenz zur Erstellung „angemessener" Planungen gelegt; von politischer Seite resultierten zeitliche Verzögerungen.[513]

IV.2.2 Leitbilder der Zwischenkriegszeit

Die Periode des „Neuen Bauens" stellt einen Höhepunkt und Wendepunkt zugleich in der Baugeschichte dar.[514] Den städtebaulichen Leitbildern aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg ist gemein, dass sie als Reaktion auf die gründerzeitliche Stadt aufkeimten. Neben dem sozialreformerischen Städtebau des ausgehenden 19. Jahrhunderts kontrastierten weitere Vorstellungen das Bild der zeitgenössischen Stadt, darunter die Stadtutopien der Frühsozialisten: Autarke Siedlungen mit effizienten „Wohnmaschinen" und kollektiven Produktions- und Versorgungseinrichtungen sollten den „sozio-ökonomischen Ungerechtigkeiten" und der „Verelendung der Arbeiterschaft" entgegengesetzt werden.[515] Die Moderne war ein Gegenmodell zur liberalen Stadt im Sinne einer Antithese: Im Vordergrund standen Verbesserungen der Wohnqualität; deshalb traten die modernen Leitbilder ein für

- *„Gliederung und Auflockerung durch Licht, Luft, Grün*
- *Absonderung störender Nutzungen*
- *Begrenzung der Wohndichte*
- *Orientierung an öffentlichen Nahverkehrsmitteln*

[511] Walter: Planungstheorie, S. 11.
[512] Albers: Wandel, S. 97.
[513] Albers: Wandel, S. 98-100. Als Beispiel für Auffangplanung kann der Bauzonenplan von Berlin aus dem Jahr 1925 herangezogen werden. Verschiedene Instrumente (Bauklassen, Freiflächenschutz und Zonierung) wurden zur Regulierung herangezogen. Walter: Planungstheorie, S. 14.
[514] Benevolo: Stadt, S. 228. Jens Dangschat (TU Wien) beschreibt das „Neue Bauen" mit knappen Worten: „Einfache, asketische Gestaltung, klare Linien. Funktionalität, Einfachheit, Objektivität. Baumaterial Stahlbeton. Idee der Moderne und Technikbegeisterung." Dangschat: Planungstheorie, S. 11-12.
[515] Dangschat: Planungstheorie, S. 7, 9.

- *'Nachbarschaftseinheiten' gegen großstädtische Anonymität*
- *Städtebau und Wohnungsbau als kommunale Aufgabe.“*[516]

Diese modernen Leitbilder brachten grundsätzliche Veränderungen des Städtebaus und Wohnungsstandards mit sich. Der Architekt und Stadtplaner Martin Wagner (1885–1957) resümierte für den Zeitraum zwischen 1900 und 1950:

> *„Kann sich z. B. ein Städtebauer eine grundsätzlichere Veränderung in der Zuteilung von Bauraum und Freiraum vorstellen, als sie sich in allen Großstädten zwischen 1900 und 1950 vollzog? Man vergleiche doch nur einmal den Bauraum dieser beiden Jahre, wie er dem „Volk“ in Berlin, New York, London oder Wien zugeteilt wurde. Wer hätte es im Jahre 1900 dem Volke je glaubwürdig machen können, dass man ihm im Jahre 1950 Wohnraum geben werde, der nicht mehr auf „Lichtschächte“ blicke, der sogar ein Bad haben werde und vielleicht auch mit einem „Auslauf“, einem Gärtchen, versehen sei?“*[517]

Wagner führt die Fortschritte im Wohnungsbau der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts auf Einführung und Ausbau effizienter Massenverkehrsmittel zurück. Durch den resultierenden größeren verfügbaren Stadtraum habe das Individuum für sich selbst mehr Privatraum einnehmen können, der 1950 vielmehr dem natürlichen Maßstab des Menschen entsprochen hätte als 1900.[518]

Die Grundlagen der Leitbilder der funktionellen Stadt lagen in den Ideen des Bauhauses, waren in den radikalen Stadtentwürfen Le Corbusiers vorweggenommen worden und rührten von den Kongressen der *CIAM ("Congrès International d'Architecture Moderne")* ab 1928 mit der *Charta von Athen* 1933 her.[519] Diese Einflüsse waren entscheidende Antriebe für die Moderne und deren Entwicklung.[520]

Die Auswirkungen des Bauhauses sind umstritten; der Begriff „*Bauhaus*“ wird im Bereich des Städtebaus verbunden mit Eigenschaften wie Eintönigkeit und Unwirklichkeit; er ist gleichzeitig ein Schlagwort der Moderne: „Bauhaus steht […] für die radikale Modernisierung des Lebens mit ihren positiven wie negativen Begleiterscheinungen“.[521] Nachdem *Mies van der Rohe* (1886-1969) im August 1930 die Leitung des Bauhauses übernahm, folgte eine stärkere Ausrichtung des Lehrplans auf die Architektur.[522] Im Seminar für Wohnungs- und Städtebau des Architekten und Stadtplaners *Ludwig Hilbersheimer* (1885-1967) wurden grundsätzliche Aspekte des Siedlungsbaues erörtert. Dahinter stand Hilbersheimers Vision von der „Neuen Stadt“: Mit einer durchdachten Planung sollten die Probleme der Städte gelöst werden. Es wurden folgende Anforderungen im Seminar erarbeitet und gestellt:

- Orientierung und Anordnung der Wohnungen: Die Wohneinheiten sollten durch entsprechende Ost-West-Ausrichtung morgens und nachmittags von der Sonne beschienen werden.[523]

[516] Walter: Planungstheorie, S. 15.
[517] Wagner, Martin: Wirtschaftlicher Städtebau, Stuttgart 1951, S. 20.
[518] Wagner: Städtebau, S. 21. Mit den Veränderungen des Transportwesens dehnten sich die Städte flächenhaft aus, wie Wagner 1929 am Beispiel US-amerikanischer Städte erkannte. Wagner, Martin: Städtebauliche Probleme in amerikanischen Städten und ihre Rückwirkungen auf den deutschen Städtebau, Sonderheft zur Deutschen Bauzeitung, Berlin 1929, S. 5.
[519] Dangschat: Planungstheorie, S. 11-13.
[520] Walter: Planungstheorie, S. 16.
[521] Hahn, Peter: Bauhaus 1919 bis 1933. Eine Einführung, in (Bayerische Vereinsbank): Leben am Bauhaus. Die Meisterhäuser in Dessau, München 1993, S. 8-13. Zu Stilbildung und Architektur der Bauhaus-Schule siehe Engels/Mayer: Bauhaus, S. 9-15.
[522] Der neue Direktor versuchte, das Bauhaus zu entpolitisieren. Nicht mehr die soziale Ausrichtung, sondern die künstlerisch-architektonische Auseinandersetzung mit Raum, Proportion und Material stand im Vordergrund. Es folgte eine allgemeine Theoretisierung und eine stärkere Betonung der Architektur im Lehrplan; man entfernte sich von dem bisherigen Bauhaus-Grundsatz des Ineinandergreifens von Theorie und Praxis. Droste, Marianne: Bauhaus 1919-1933, Berlin 1991, S. 204-206, 214, 216.
[523] Diese Orientierung nach den Lichtverhältnissen ist eine zentrale Forderung des „neuen Bauens“ der Zwischenkriegszeit. Von ihr

- Mischbebauung in Siedlungen: Um eine ausgewogene Zusammensetzung der Wohnbevölkerung in neuen Siedlungen zu erreichen, sollten Hoch- und Flachbauten eingesetzt werden.
- Unterschiedliche Hausformen: Grundsätzlich wurden verschiedene Hausformen im Architekturunterricht des Bauhauses intensiv diskutiert. Eine wiederkehrende Aufgabenstellung von Mies van der Rohe betraf den Entwurf eines „Flachbaus im Wohnhof". Verschiedene Haustypen sollten einem eintönigen Charakter in neuen Siedlungen entgegenwirken. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Hochbauten wie das service-orientierte Boardinghaus, das Etagenmietshaus und das Laubenganghaus wie auch Flachbauten (L-förmig miteinander verkettete Einzelhäuser und Reihenhäuser und freistehende Einzelhäuser) entworfen. In der damaligen Phase der Armut und Wohnungsnot stand das „wachsende Haus" im Mittelpunkt der Diskussion. Rohe entwarf eine „low-cost"-Wohnung für das Existenzminimum mit fünfzig Quadratmetern für sechs Personen.
- Anordnung der Siedlungsstruktur: Die Wege innerhalb der Siedlung sollten möglichst kurz gehalten und Rücksicht auf den Wohnstandort genommen werden. Arbeiterwohnungen sollten außerhalb schädlicher Umwelteinwirkungen von Fabriken und doch in deren räumlicher Nähe liegen.[524]

Hilbersheimer forderte Fordismus im Hausbau; die industrielle Massenproduktion zur Kostensenkung freistehender Einzelhäuser sollte deren Mehrkosten gegenüber der Blockbebauung reduzieren. Vorteile des freistehenden Hauses lägen in der freien Gestaltung des Grundrisses und der Optimierung der Besonnung. Auch wäre – ein Pluspunkt für die Massenanfertigung – die Konstruktion unabhängig von anderen Wohneinheiten.[525]

Hilbersheimer erkannte die Nachteile des Reihenhauses, das durch ungünstige Raumaufteilung über mehrere Geschosse gegenüber der Wohnung in einem Stockwerk benachteiligt war. Er plädierte deshalb für ein treppenloses Haus mit Raumanordnung auf einer Ebene in Form von Reihenhäusern, L-förmigen und freistehenden Häusern. Durch einfache Konstruktionsweise hielt er den Mietpreis auch für die breite Masse für erschwinglich, zumal er das Reihenhaus als die kostengünstigste Gebäudeform favorisierte. Im Siedlungsverbund hielt er eine Mischform aus Reihen- und vier- bis fünfgeschossigen Etagenhäusern für ideal, da dann eine umfassende Infrastruktur bereitgestellt würde.[526]

Die Entwicklungen der Bauabteilungen des Bauhauses fanden in der Phase 1931/32 mit Entwürfen wie der Junkers-Siedlung einen Höhepunkt. Eine breite Palette sozialer Einrichtungen, Einfamilienhäuser und eine Variante des Boardinghauses wurden vorgesehen.[527]

Einen Anhaltspunkt zur Erklärung des Zeitgeistes in Bezug auf die technische Rationalisierung des Wohnungsbaues lieferte *Walter Gropius* (1883-1969):

> *„die zeit der manifeste für das neue bauen, die die geistigen grundlagen klären halfen, ist vorüber. es ist höchste zeit, in das stadium nüchterner rechnung und exakter auswertung praktischer erfahrung zu treten […] während der ingenieur seit langem bewusst für die fabrik und das erzeugnis, das aus ihr hervorgeht, die knappste lösung sucht, die mit möglichst geringem aufwand an mechanischer und menschlicher arbeitskraft, an zeit, material und geld ein maximum an leistung ergibt, beginnt die bauwirtschaft erst seit kurzem ihren kurs auf ein gleiches ziel für den bau von wohnhäusern zu richten."*[528]

---

wurde die Zeilenbauweise abgeleitet, die die städtische Blockbebauung ablösen sollte. Vgl. Droste: Bauhaus, S. 210, 212.

[524] Vgl. Droste: Bauhaus, S. 210-212, 216.

[525] Droste: Bauhaus, S. 213.

[526] Hilbersheimer, Ludwig: Die Kleinstwohnung im treppenlosen Hause, in: Bauhaus 1(1931), Titelblatt und S. 1-2, zitiert nach Wingler, Hans: Das Bauhaus 1919-1933. Weimar - Dessau - Berlin und die Nachfolge in Chicago seit 1937, Köln 2002, S. 178.

[527] Dieser Entwurf gilt als gelungene Verbindung der städtebaulichen Vorstellungen Hilbersheimers und Mies van der Rohes. Wingler: Das Bauhaus und seine Wohnarchitektur, Wien o. J., o. S.

[528] Gropius, Walter: Systematische Vorarbeit für rationellen Wohnungsbau, in: Bauhaus 2(1927), S. 1, zitiert nach Wingler: Bauhaus und Wohnarchitektur, o. S.

Gropius hielt es für sinnvoll – gemäß den großteils gleichen menschlichen Bedürfnissen – den Hausbau für die Massenfertigung zu standardisieren.[529] Diese Industrialisierung des Bauens wirkte sich in Wien erst mit der Gründung der Montagebau AG im Jahre 1962 aus. Die Massenfertigung nach Gropius hielt also erst nach Ende des Wiederaufbaus Einzug in Wien.

Le Corbusier (Charles Edouard Jeanneret-Gris, 1887-1965) sticht unter der Masse der Architekten vor allem durch die Radikalität seiner Vorstellung modernen Städtebaus hervor. Er hielt im Jahr 1929 einen Vortrag an der Fakultät der Exakten Wissenschaften in Buenos Aires zum Thema „Architektur überall, Städtebau überall". Darin erklärt er, dass die „ungeheuren städtebaulichen und architektonischen Probleme der Zeit [...] – was Höhe und Ausdehnung anbelangt – der Stadt neue Elemente in neuem Maßstab zuführen".[530] In diesem Zitat zeichnet sich ab, dass in den städtebaulichen Konzepten des einflussreichen französisch-schweizerischen Architekten und Künstlers große Dimensionen – ähnlich der „unbegrenzten Großstadt" Otto Wagners - zugrunde gelegt wurden. In den folgenden, aus Schriften von Le Corbusier zusammengefassten Konzepten wird die Stadtvision des Architekten nachvollzogen und damit der ihr zugrunde liegende Maßstab und die umfassende Tragweite der Vorschläge deutlich.

Die räumliche Konzentration von Wohnungen auf einen Punkt brachte im städtebaulichen Gedankenkonzept Le Corbusiers beträchtliche Vorteile: Gewinn an Bodenfläche, das Wohngebiet wurde dadurch großzügiger; durch Bodengewinn sollten die Fußgänger profitieren, dem motorisierten Verkehr wurde eine gesonderte Fahrbahn zugedacht. Die Landschaft konnte in das Gesamtkonzept miteinbezogen werden und wurde durch „Glaswände" Teil der Wohnung (möglich durch Skelettbau mit Stahlbeton).[531] Die Stadt sollte in der Konzeption Le Corbusiers zum Park werden, was durch die Konzentration von Wohnungen auf kleinstem Raum möglich wurde. Er schlug die Errichtung von Wohneinheiten[532] mit 1.000, 1.500 oder 2.700 Bewohnern vor. Die große Anzahl der Menschen gestatte den wirtschaftlichen Betrieb von Dienstleistungseinrichtungen für Verpflegung, Hauswirtschaft, Sport und ärztliche Beratung.[533] Schon früh, ab dem Jahr 1920, hatte Le Corbusier seine Vision des Wohnens postuliert mit dem Leitsatz: „Das Haus ist eine Maschine zum Wohnen".[534]

Die grundsätzlichen Vorstellungen Le Corbusiers von einer funktionalistischen Anlage der Stadt lassen sich an der Vision „Stadt der Gegenwart" ablesen. Das Konzept wurde 1922 auf dem

[529] Wingler: Bauhaus und Wohnarchitektur, o. S. Eine ausführliche Dokumentation zur Geschichte des Bauhauses stellte Hans Maria Wingler mit seiner Veröffentlichung „Das Bauhaus 1919-1933. Weimar – Dessau - Berlin und die Nachfolge in Chicago seit 1937", Vierte Auflage Köln 2002, zusammen.

[530] Le Corbusier: Feststellungen zu Architektur und Städtebau, Band 12 der Reihe „Bauwelt Fundamente", Braunschweig - Wiesbaden 1987, S. 84-86.

[531] Le Corbusier: Grundfragen des Städtebaus, Neuauflage des Originals „Propos d`Urbanisme" von 1945, Stuttgart 1958, S. 54.

[532] Die Bezeichnung „Unité d´habitation de grandeur conforme" wurde in der folgenden Auflage mit „Wohneinheit" übersetzt: Le Corbusier: Grundfragen, S. 92.

[533] Le Corbusier: Grundfragen, S. 70.

[534] Le Corbusier: Ausblick auf eine Architektur, (Neuauflage des Originaltitels Le Corbusier: Vers une architecture, Paris 1923), Band 2 der Reihe Bauwelt-Fundamente, Braunschweig 1963, S. 80.
Der Begriff „Wohnmaschine" ist umstritten durch die Kombination der Wörter „Wohnen" und „Maschine", mit denen äußerst unterschiedliche Vorstellungen verknüpft werden. Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt: Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe. Band 48 der Reihe „Bauwelt Fundamente", Braunschweig 1978, S. 95.

Pariser Herbstsalon der Öffentlichkeit erstmals vorgestellt.[535] Diese „Ville Contemporaire“ richtete Le Corbusier streng geometrisch auf einem „orthogonalen Grundrissraster“ aus.[536] Das Schachbrettmuster wurde durch regelmäßige Straßenkreuzungen in einer Entfernung von 400m gestaltet. In den entstehenden Vierteln mit sechzehn Hektar Grundfläche sollen – je nach Zweckbestimmung der Carrées – etwa 50.000 bis 60.000 Menschen leben. Le Corbusier forderte – hier im Zusammenhang mit der Gartenstadt – eine geometrische Anlage der Bauten auf „regelmäßigen Baugrund“ mit Hilfe der Standardisierung und Industrialisierung des Bauens. Dadurch erwartete er eine deutliche Kostenreduzierung und eine Vollkommenheit in der Gestaltung. Die Stadtplanung folgte vier Grundgedanken: Entlastung der Stadtzentren, Vergrößerung der Bevölkerungsdichte, der Verkehrsmittel und der begrünten Flächen. Die „Stadt der Gegenwart“ war für drei Millionen Einwohner konzipiert und sollte als kompromissloses „Theoriegebäude“ zur Festsetzung neuer Grundprinzipien für den Städtebau dienen. Dabei ging Le Corbusier von idealisierten Bedingungen aus: Seine „Stadt der Gegenwart“ lag in ebener Fläche und war in drei Einheiten geteilt: Zentrum, davon durch einen Grüngürtel getrennte Industrie- und Gartenstädte mit täglichem Pendelverkehr. Er forderte eine hohe Bevölkerungsdichte in der City, um die Entfernungen innerhalb der Stadt gering zu halten und wollte für die Qualität der Luft die Grünflächen in der Stadt vergrößern. Die moderne Straße sollte völlig neu konzipiert werden: Der Verkehr wurde dreigeteilt durch getrennte Fahrbahnen für Warentransport, Pendel- und Durchgangsverkehr. Im Bereich unter der Erde sollte die Lieferung der Waren an die Gebäude erfolgen. Darüber das normale Straßensystem mit seiner Verästelung; hinzu kamen „Durchgangs-Autobahnen für den Blitzverkehr in einer Richtung“ auf Betondämmen (in deren Inneren verschiedene Arten von Bahnen), die entlang der vier Himmelsrichtungen verlaufen sollten.[537]

In enger Verbindung mit der Person Le Corbusiers stehen der *Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM)* und die *Charta von Athen:* Vom 25.-29. Juni 1928 wurde im schweizerischen La Sarraz ein „Internationaler Kongress für Moderne Architektur" abgehalten. Dabei erfolgte die Gründung der CIAM mit ihrem Leitungsausschuss CIRPAC (Comité International pour la Realisation des Problèmes Architecturaux Contemporains).[538] Bei den Versammlungen der CIAM wurden Prinzipien eines modernen Städtebaus wie die Kritik an der liberalen Stadt und das Verwerfen von Formen des Historismus diskutiert.[539] Die Suche nach einer neuen Formensprache stand in enger Verbindung mit Bauhaus-Vertretern wie

[535] Le Corbusier: Städtebau, Stuttgart, Berlin und Leipzig 1929, S. 139.
[536] Dangschat: Planungstheorie, S. 11-13.
[537] Le Corbusier: Städtebau, S. 133-134, 137, 139, 141-143. Zu den Vorstellungen von Le Corbusiers „Ville Contemporaire“ siehe auch Reinborn: Städtebau, S. 98.
[538] Hilpert, Thilo: Le Corbusiers „Charta von Athen“, Texte und Dokumente, Reihe Bauwelt Fundamente Bd. 56, Braunschweig – Wiesbaden 1988, S. 84, 93 und Informationen zur Charta von Athen vom Institut für Städtebau und Landesplanung der TU Karlsruhe,
http://slws1.bau-verm.uni-karlsruhe.de/module/charta_von_athen/charta_von_athen.html (Stand 20.09.2006).
[539] Dangschat: Planungstheorie, S. 13-14.

Hilbersheimer und Gropius, die an der CIAM beteiligt waren.[540] Am Ende des ersten Kongresses wurde eine Erklärung formuliert. Ein Ausschnitt daraus lautet:

> *„Bauen ist eine elementare Tätigkeit des Menschen*
> *Architektur soll den Geist einer Epoche ausdrücken*
> *durch die Umwandlung der sozialen und wirtschaftlichen Struktur*
> *benötigt es auch eine entsprechende Umwandlung der Architektur*
> *Architektur hat eine wirtschaftliche und soziologische Aufgabe im Dienste des Menschen.“*[541]

Auf dem zweiten Kongress der CIAM, der 1929 in Frankfurt am Main stattfand, wurde über „Die Wohnung für das Existenzminimum“ debattiert. Die Diskussionen über die funktionalistische Nutzungstheorie bezogen sich in erster Linie auf den sozialen Wohnbau: „Besonders die Kleinwohnungen sind nicht in erster Linie architektonische Fragen, sondern hauptsächlich soziale Aufgaben“ wird Marcel Breuer im Vorfeld des Kongresses bei einer CIAM-Delegiertensitzung zitiert.[542] Der Zweck dieser Tagung war hoch gesteckt, denn Le Corbusier konstatierte:

> *„Man müsste eher ausdrücklich feststellen, dass der Kongress das Ziel hat, die soziale Krise zu lösen, soweit sie mit der Wohnungsnot zusammenhängt“*.[543]

Die *Charte d‘Athènes* wurde im Umfeld der vierten Konferenz der CIAM (1933) auf einer Schifffahrt zwischen Marseille und Athen formuliert. Inhaltlich ging es um die Auflockerung der Stadt mit „Licht, Luft“ und „Sonne“. Die städtebaulichen Vorstellungen folgen überdies dem Grundprinzip der funktionellen Gliederung.[544]

> *„Hauptanliegen war zunächst eine streng funktionelle Zoneneinteilung der Stadtpläne mit 'Grüngürteln' zwischen den verschiedenen Funktionsgebieten (Wohnen, Arbeiten, Erholung, Verkehr) und die Festlegung auf einen einzigen Typ des Wohnbaus, nämlich eine Bebauung mit hohen, weit auseinanderliegenden Appartmenthäusern in Gebieten mit großer Wohndichte.“*[545]

Eine zentrale Forderung der Charta von Athen, die sich auch bei Le Corbusiers „Modulator“ wieder findet, lautete: „Der menschliche Maßstab ist die Bemessungsgrundlage für den Architekten“.[546] Das Abschlussdokument besteht aus drei Teilen: Einer allgemeinen Beschreibung der Stadt und deren Umland, einer Zustandsbeschreibung der derzeitigen Stadt mit Kritik, schließlich „Lehrsätze“ als Folgerungen aus den erarbeiteten Positionen.[547]
Dieses Manifest der modernen Architektur wurde erst 1941 anonym und 1958 unter dem Namen von Le Corbusier publiziert.[548] Nachdem die Charta lange Zeit weitgehend unbeachtet blieb, wurde sie in der Nachkriegszeit „zum weltweit anerkannten Dogma fortschrittlicher Städteplanung“.[549]

[540] Wingler, Hans: Das Bauhaus und seine Wohnarchitektur, in (Mang, Karl/Mang-Frimmel, Eva): Kommunaler Wohnbau in Wien. Aufbruch – 1923 bis 1934 – Ausstrahlungen, Begleitschrift zur gleichnamigen Ausstellung, Wien o. J., o. S.
[541] Institut für Städtebau und Landesplanung (TU Karlsruhe): Charta von Athen (Stand 20.09.2006).
[542] Protokoll des Internationalen Kongresses für Neues Bauen. Sitzung der Delegierten vom 2. Februar 1929 in Basel, S. 9. Zitiert nach: Hilpert: Stadtvision, S. 96.
[543] Hilpert: Stadtvision, S. 96.
[544] Dangschat: Planungstheorie, S. 11, 13-14.
[545] Institut für Geschichte und Theorie der Landschaftsarchitektur (GTLA) der Hochschule für Technik Rapperswil: Informationen zur Charta von Athen (Stand 20.09.2006).
[546] Dangschat: Planungstheorie, S. 13-14.
[547] Hilpert: Stadtvision, S. 9 und Hilpert: Charta, S. 115. Ebda. siehe auch die 95 Lehrsätze der CIAM S. 155-166.
[548] Dangschat: Planungstheorie, S. 13-14.
[549] In der weiteren Entwicklung wurden die Schwächen der Charta offenbar. Kritik in Bezug auf „auf die in der Charta propagierten Ausmaße“ vor allem bezüglich des Geschosswohnungsbaus wurde in der Folgezeit laut. Siehe GTLA der Hochschule für Technik

IV.2.3 Leitbilder des nationalsozialistischen Regimes

Für die Selbstdarstellung des NS-Regimes wurde dem Städtebau eine zentrale Funktion zugeschrieben. Hitler selbst maß der Wirkung (s)einer Staatsarchitektur hohes Gewicht bei. Sie sollte als Ideologieträger und Werbebotschafter dienen und war geprägt von überdimensionierter Superlative. Helmut Weihsmann bezeichnet die NS-Architektur als „vermessen" – in doppeltem Sinn: Gemeint ist einerseits die ins Maßlose übersteigerte Proportion, andererseits die politische Komponente der NS-Ideologie, die der Architektur eine Rolle als „Bedeutungsträger" zumaß.[550] Diese neue Architektur sollte die Stadtbilder beherrschen und visuell ein „neues Zeitalter" begründen.

> *Die Bauwerke und Denkmäler waren als Dominanten zur Beherrschung des Stadtbildes ausgerichtet, um die gesamte bisherige Baugeschichte der Stadt in einer neuen, gewaltigen Größenordnung zu übertreffen. Deshalb sind die Glockentürme und Gauhallen der ausgeführten Modelle bar jeder Proportion und Grazie, da sie sich protzig und ungelenk über das historisch-gewachsene Stadtbild hervorheben.*[551]

Hackelsberger bezeichnet die NS-Formensprache als eine „Architektur des bereinigten Klassizismus mit Symmetrie, Reihung und regelhaft Formalem".[552] Die NS-Architektur wurde von einem durch Troost und Speer geprägten Neoklassizismus dominiert, der die Machtbasis architektonisch stützen sollte:

> *„Der geschichtliche Rückgriff auf Bauformen historischer, 'legitimer' Herrschaftsstrukturen sollte auch die bestehenden Machtkonstellationen rechtfertigen."*
> *„Der Neoklassizismus hatte die Aufgabe, die bestehende Herrschaftsform zu repräsentieren, sie zu legitimieren und zu ihrer Festigung beizutragen."*[553]

Eine „geistige Revolution" in Form eines „eiligen Rückgriffs auf eine opportunistisch selektierte Vergangenheit" wurde vorgespiegelt.[554] Dieser künstliche, geplante Aufstand hatte die ideologische Füllung einer Machtbasis zum Zweck. Die Architektur fungierte dabei als sichtbarer Träger des neuen nationalen Denkens.

Im Zuge des Anschlusses geriet der Städtebau in Österreich zunehmend unter den Einfluss der neuen Staatsführung. Die Raumplanung basierte auf „Grundlage ökonomischer, rüstungstaktischer und geopolitischer Überlegungen", die Stadtplanungen folgten „ideologischen

Rapperswil: Charta von Athen, (Stand 20.09.2006). Zur Charta von Athen siehe auch Bramer, Robert: Abriss für den Wiederaufbau. Le Corbusier und der moderne Städtebau, Beitrag im Deutschlandradio Berlin, Sendung vom 13.10.2003, abrufbar unter http://www.dradio.de/dlr/sendungen/merkmal/182363/ (Stand 20.09.2006). Zur Geschichte der CIAM siehe Mumford, Eric: The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960, Cambridge (Massachusetts) 2000.

[550] Weihsmann, Helmut: Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs, Wien 1998, S. 20.

[551] Weihsmann, Helmut: Die vermessene Architektur, Artikel aus dem „Extra Lexikon" der Wiener Zeitung vom 03.07.1998, abrufbar unter http://www.wienerzeitung.at/Desktopdefault.aspx?TabID=3946&Alias=wzo&lexikon=Architektur&letter=A&cob=7451 (Stand 31.01.07).

[552] Hackelsberger, Christoph: Wille zur Baukultur, Volkstum und Macht; Weissenhof- und Kochenhofsiedlung: Ein Konflikt wird sichtbar – Anmerkungen zur deutschen Architekturseele (1), in: Süddeutsche Zeitung vom 24.07.1989, o. S., zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 136.

[553] Lampugnani, Vittorio Magnago: Architektur und Städtebau des 20. Jahrhunderts, Stuttgart 1980, S. 134.

[554] Lampugnani: Architektur, S. 133.

und bevölkerungspolitischen Kriterien“. Die Planungen zu Umgestaltungen der Stadtzentren orientierten sich an repräsentativen Kriterien zur Anlage effektvoll platzierter Bauten.[555]

Die städtebaulichen „Leitbilder der nationalsozialistischen Planung“ dienten vorrangig dem politischen Zweck der „Aufrechterhaltung des Führerstaates und seiner totalitären Herrschaft“. Sie wurden aus verschiedenen Planungselementen gebildet mit dem Ergebnis einer

> *„Variabilität und Flexibilität von Leitbildern mit passenden Ideologien und kompatiblen Versatzstücken (Gartenstadt, gegliederte und aufgelockerte Stadt, organische Stadtbaukunst, Nachbarschaftskonzepte)“.*[556]

In der Zwischenkriegszeit galt es als breiter konservativer Konsens, die zunehmende Verstädterung nicht als richtigen Weg zu akzeptieren, sondern „[…] die Zukunft der Nation nur mit der Rückführung weiter Bevölkerungskreise zum Eigentum, zur Kleinsiedlung, zur 'Scholle'“, zu sichern. In diesem Wunsch sammelten sich vorhergehende Bewegungen, die sich gegen die Großstadt richteten.[557] Dieses Ziel wurde in die nationalsozialistische Ideologie aufgenommen und vom „Repräsentationsformalismus des offiziellen 'NS-Städtebaus'“ überlagert.[558] Durch politische Weiterentwicklung der konservativen Einstellung zur Großstadt sollte eine neue Städtebaulehre entstehen, die auf einer Verquickung planungstheoretischer und ideologischer Prinzipien basierte. Gottfried Feder galt als führender Theoretiker:[559]

> *„Die Kunst des Städtebaues, einst in höchster Blüte stehend, ist in den letzten Jahrhunderten verfallen. Sie muß erst neu erarbeitet werden. Eine neue Wissenschaft einer neuen Stadtplanungskunst konnte und kann nur erwachsen auf dem Boden neuer weltanschaulicher Grundgedanken.“*[560]

Von dem NS-Regime wurden die Ressentiments gegenüber der Großstadt angestachelt:[561]

> *„Sie [die NSDAP, Anm. d. Verf.] verstand es, sowohl die Land- wie die Stadtbevölkerung gegen die Großstadt einzustimmen und die kulturelle Avantgarde als Ausdruck der Wurzellosigkeit und Ruchlosigkeit der Großstadt hinzustellen.“*[562]

Als Ideal wurde das Kleinhaus mit Garten, die so genannte „Siedlerstelle“ propagiert. Damit waren aus Sicht des Regimes die Vorteile der Selbstversorgung, die Bindung des Siedlers an die „Scholle“ und die Erziehung zuverlässiger Parteigänger verbunden.[563]
Bedingt durch die Umstrukturierungen hin zur Kriegswirtschaft wurde vermehrt auf den Geschossbau für Wohnungen zurückgegriffen: „Die Architekten der Deutschen Arbeitsfront entwickelten die 'Reichsbauformen', um mit typisierten Grundrissen und genormten Bauteilen

[555] Weihsmann: Architektur (Stand 31.01.07).

[556] Dangschat: Planungstheorie, S. 14-15.

[557] Siehe u. a. Gartenstadtbewegung. Albers: Fluchtlinienplan, S. 201.

[558] Albers: Fluchtlinienplan, S. 201.

[559] Feder war als „Wirtschaftsprogrammatiker“ von Hitler geschätzt und leitete ab 1927 das Amt für „Wirtschaftstechnik und Arbeitsbeschaffung (U III b)“. Er verfasste sozialrevolutionäre Schriften, die von Fachleuten als „wirklichkeitsfremd“ verpönt waren. Teut, Anna: Architektur im Dritten Reich 1933-1945, Reihe Bauwelt-Fundamente Bd. 19, Berlin 1967, S. 16. Feders Werk „Die neue Stadt“ blieb mangels Neuerscheinung das Standardwerk für Stadtplaner bis Ende der Sechziger. Reinborn: Städtebau, S. 150.

[560] Feder, Gottfried: Die neue Stadt, Berlin 1939, S. 3, zitiert nach: Albers, Gerd: Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945: Texte und Interpretationen, Reihe Bauwelt Fundamente Nr. 46, Düsseldorf 1975, S. 226.

[561] Vgl. hierzu die Veröffentlichung des führenden NS-„Antropologen“ Günther, Hans F. K.: Die Verstädterung – Ihre Gefahren für Volk und Staat vom Standpunkt der Lebensforschung und der Gesellschaftswissenschaft, Leipzig - Berlin 1934.

[562] Schneider, Christian: Stadtgründungen im Dritten Reich, Wolfsburg und Salzgitter: Ideologie, Ressortpolitik, Repräsentation, München 1978, S. 13, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 147.

[563] Durth, Werner/Nerdinger, Winfried: Architektur und Städtebau der 30er/40er Jahre, Bd. 46 der Schriftenreihe des deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bonn 1992, S. 42.

das Bauwesen zu verbilligen." Durch den Einsatz ortstypischen Baumaterials sollte der „drohenden Vereinheitlichung" entgegen gewirkt werden.[564]

Die Vorarbeiten Feders zur Stadtgröße und -beschaffenheit sollten für eine Vielzahl von neuen Landstädten genutzt werden. Die Pläne ihrer Gestaltung orientierten sich am Gartenstadtgedanken: In Herbert Rimpls Entwurf zur Hermann-Göring-Stadt sind die Bezüge zu Planungen Bruno Tauts für eine „vergrößerte Gartenstadt" von 1919 augenfällig; auch die Essener Margarethenhöhe diente als Vorlage für NS-Stadtplanungen. Einflüsse der Theorie Ebenezer Howards sind in Idealstadtplanungen von Heinz Killius zu erkennen.[565] Eine „Stadtkrone" mit topografisch exponierten Gebäuden mit Gemeinschaftsfunktionen (die Idee geht wiederum u. a. auf Bruno Taut zurück), allen voran die „Volkshalle", sollte den Mittelpunkt von Neuplanungen bilden (in den Planungen zu Wolfsburg und Salzgitter wurden „Volkshallen" in den Mittelpunkt gestellt).[566]

Die Siedlungen in NS-Planungen stützten sich auf die Gliederung in „Nachbarschaften" (Heinz Wetzel) oder „Volksschuleinheiten" (Gottfried Feder). Im Mittelpunkt der Siedlungen war ein Platz mit „Volkshalle" für Parteifunktionen vorgesehen.[567]

Stadtsanierungsmaßnahmen, die der „Gesundung der deutschen Städte" dienen sollten, wurden in ein politisches Programm eingebunden, das aus verschiedenen Elementen aus den Bereichen Arbeitsbeschaffung, Bevölkerungsselektion und Militärstrategie zusammengesetzt war und damit nicht nur Verbesserungen der Wohnungssituation oder „vordergründigen Verschönerungsmaßnahmen" diente. Die „Neugestaltungen" zielten auf eine höhere Leistungsfähigkeit der Städte hinsichtlich ihrer Verkehrsanlagen und Wirtschaftseinrichtungen ab und waren Teil der Kriegspläne.[568]

Wien sollte vorrangig Binnenhafen und Stützpunkt der Streitkräfte werden, sonst sah Hitler für die Stadt keine größeren Umbaupläne vor. Die (unter Kapitel III.3.2. beschriebenen) Pläne zur Umgestaltung waren Bestandteil einer Planungseuphorie, die im wesentlichen auf privater Initiative beruhte. Nicht nur der Kriegsausbruch verhinderte die Realisierung von Neuplanungen, sondern auch die (ebenfalls in Friedenszeiten) begrenzten Ressourcen. Ungeklärt blieb vor allem die Frage der Finanzierung, die – so Weihsmann – durch Kriegsbeute aus dem Osten gelöst werden sollte. Die Wiener Architekten kamen nur sehr begrenzt zum Zug – entgegen ihrer Erwartungen, die durch ein angekündigtes „Aufbauprogramm" geschürt wurden. Die Vorstellung Hitlers einer „deutschen Architektur" sollte in einem möglichst einheitlichen Erscheinungsbild verwirklicht werden. Dementsprechend wurde auf Planer des „Altreiches" zurückgegriffen.[569]

[564] Durth/Nerdinger: Architektur, S. 42.
[565] Die Planungen von Killius wurden veröffentlicht in Feder: Stadt, S. 459 im Jahr 1939. Reinborn: Städtebau, S. 152.
[566] Reinborn: Städtebau, S. 156-157.
[567] Reinborn: Städtebau, S. 151, 155-156.
[568] Weihsmann, Helmut: Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs, Wien 1998, S. 19-20.
[569] Weihsmann: Architektur (Stand 31.01.07).

IV.2.4 Leitbilder der Nachkriegszeit und des Wiederaufbaus

Noch vor Ende des Zweiten Weltkriegs wurde in Deutschland, der UdSSR und in England versucht, die Kriegszerstörungen im urbanen Raum als Chance für städtebauliche Verbesserungen zu nutzen. Neue, einander ähnliche urbanistische Leitbilder entstanden in politisch völlig unterschiedlicher Atmosphäre. Als Ideale galten die Konzepte der „Nachbarschaft“ und der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“. Systematische Planungsschemata für Großräume mit Satellitenstädten sollten Millionenstädte trotz der ihnen immanenten komplexen Wechselbeziehungen planbar machen. Die idealen Ordnungsbilder zielten auf eine umfassende Darstellung der ganzen Stadt ab.[570] Allerdings bleibt grundsätzlich zu berücksichtigen, dass bis zur Umsetzung der im folgenden aufgeführten Leitbilder ein time-lag von etwa fünfzehn Jahren mit eingerechnet werden muss, wie Prof. Benedikt Huber, Inhaber des Lehrstuhles für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich, erkannte. Beispielsweise auf die Konzepte des „Neuen Bauens“ (rationaler, wissenschaftlicher Städtebau) der dreißiger Jahre bezogen, bedeutet dies, dass sich diese Vorstellungen von Stadtplanung erst um 1950 durchsetzen konnten und damit in die Phase des Wiederaufbaus fallen.[571]

Im Nachkriegsstädtebau der betroffenen Länder herrschte „großer Problemdruck“: „Wohnungsnot aufgrund der Kriegszerstörungen und der Zuwanderung von Flüchtlingen und Vertriebenen.“ Gerd Walter (TU Berlin) spricht von der "historisch einmaligen Chance, etwas grundsätzlich Neues schaffen zu können“.[572] Der Einsatz von Leitbildern und Architekturelementen, die auch während des Nationalsozialismus Verwendung fanden, war im Wiederaufbau nicht unproblematisch. Und dennoch: Wiederaufbau-Konzepte, die an die Heimatschutz-Bewegung anknüpften und damit im Schatten der NS-Siedlungspolitik standen, hatten erheblichen Erfolg.[573] Da die städtebaulichen Anschauungen der NS-Zeit tabuisiert waren, lag ein Rückgriff auf die dem NS-Regime vorausgehende Phase nahe:

> *„Zentrale ideologische Versatzstücke – etwa der Versuch einer Homogenisierung der Gesellschaft oder die Etablierung eines Österreich-Bewußtseins – kamen den Bedürfnissen im Nachkriegs-Österreich sehr entgegen. Konfliktvermeidung an oberster Stelle, Extreme sollten umgangen werden – eine Strategie, die für die Stabilität des Landes durchaus erfolgreich war, deren Kehrseite aber auch der Rückfall, insbesondere Wiens, in die Provinzialität war.“*[574]

Nach 1945 wurden die während des Austrofaschismus erfolgreichen Architekten wieder beherrschend, darunter Max Fellerer, Oswald Haerdtl, Franz Schuster, Erich Boltenstern und Clemens Holzmeister.[575]

Durch die herrschende Wohnungsnot wuchs der Druck auf die Entscheidungsträger. Erforderlich waren große Bauflächen, die schnell bebaut werden mussten. Da sich – nach Erfahrungen in

[570] Einflussreichstes Beispiel ist der „Greater London Plan“, der weit reichenden Einfluss auf den Städtebau bis Mitte der fünfziger Jahre hatte. Amann: Wien, S. 63-64.
[571] Huber/Koch: Wandel, S. 24. Zum Begriff „Leitbild“ siehe Becker, Heidede/Jessen, Johann/Sander, Robert: Ohne Leitbild? – Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart – Zürich 1998, insbes. S. 13-15. Zum Begriff „Leitbild“, wie er nach Abschluss des Wiederaufbaus 1965 dargestellt wurde, siehe Albers, Gerd: Städtebau zwischen Trend und Leitbild, Vortrag vom 21. Januar 1965, Reihe Dortmunder Vorträge Heft 75, Dortmund 1965, S. 1.
[572] Walter: Planungstheorie, S. 18.
[573] Reinborn: Städtebau, S. 179.
[574] Feller: Ringstraße, in: Moderat Modern, S. 128.
[575] Feller: Ringstraße, in: Moderat Modern, S. 128.

der BRD – die Implementierung neuer Leitbilder für die zerstörten Stadtzentren als kaum durchführbar erwies, wurden die Stadterweiterungen nach neuen Leitbildern geplant.[576] Diesen Wunschbildern der Nachkriegszeit lag allgemein folgende Vorstellung zugrunde:

> *„Durchdringung von Stadt und Natur, Auflösung der Großstädte in 'Stadtlandschaften' mit breit ausschwingenden Freiräumen zwischen den Bauten als Kontrast zur steinernen Stadt des 19. Jahrhunderts mit Mietskasernen, Hinterhöfen und Korridorstraßen.“*[577]

Der Begriff der Planung wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in eine enge Verbindung mit totalitären und faschistischen Systemen der jüngsten Vergangenheit gebracht und war damals – in Verbindung mit dieser Konnotation – ein belasteter Begriff. Es etablierte sich eine „ideologisch begründete Planungszurückhaltung“ „als Reaktion auf zentralstaatliche Planungen des Dritten Reiches […]“.[578] In der Nachkriegszeit war als Gegenreaktion auf das NS-Regime die Selbstdarstellung staatlicher Macht verpönt. Eine „gestalterische Entnazifizierung“ im Sinne einer Loslösung von Monumentalmotiven bedeutete eine „Enthistorisierung des Denkens der Architekten und eine Verdrängung der jüngsten Geschichte“.[579] Das Buch *„Städte wie wir sie wünschen“* von Carol/Werner aus dem Jahr 1949 thematisierte das „Spannungsfeld von Individualismus und Kollektivismus“ und propagierte einen gesellschaftlichen Mittelweg.[580] Ausgehend von der Familie als Gemeinschaft wurde versucht, „Gesetzmäßigkeiten zur Gliederung der Stadt abzuleiten: Nachbarschaften gruppieren sich um ein Zentrum zu einem Quartier, und Quartiere gruppieren sich um das Stadtzentrum zur Stadt“. Ein ähnliches städtebauliches Konzept, die *„Organische Stadtbaukunst“*, vertrat Hans Bernhard Reichow (1899-1974) in seiner gleichnamigen Abhandlung von 1948 durch Orientierung an Beispielen aus der Natur.[581] „Er [Reichow, Anm. d. Verf.] entwickelt ein Siedlungsschema, das sich an dem Stadtzellen-Konzept orientiert und den Nachbarschaftsgedanken integriert […]“[582] Nachbarschaft galt im deutschen Nachkriegsstädtebau als Mittel gegen die großstädtische „Anonymität“ und „Massenhaftigkeit“.[583] Zur Beschreibung seines Leitbildes nutzte Reichow Metaphern aus der Biologie. Als zentrales Anliegen Reichows gilt der Übergang der bisherigen „geometrischen, starr und anorganisch wirkenden zur sich eigengesetzlich entwickelnden, wachsenden oder schrumpfenden Stadt in einer organischen Stadtlandschaft“.[584]

1957 erschien *„Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“* von Göderitz/Rainer/Hoffmann als überarbeitete Ausgabe der Fassung von 1944 (angeblich unter dem Titel „Die nationalsozialistische Stadt“). Grundidee des gleichnamigen Leitbildes war, die Stadt in „einzelne Siedlungs- und Nutzungsbereiche“ aufzugliedern und dabei mit „Grünzügen“ und

[576] Reinborn: Städtebau, S. 180.
[577] Durth, Werner/Gutschow, Niels: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre, Schriftenreihe des deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 46, Bonn 1987, S. 38, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 180.
[578] Walter: Planungstheorie, S. 19-20.
[579] Reinborn: Städtebau, S. 181.
[580] Carol/Werner: Städte, S. 118.
[581] Huber/Koch: Wandel, in: DISP 96 (1989), S. 18. Siehe auch Reichow, Hans Bernhard: Organische Stadtbaukunst: von der Großstadt zur Stadtlandschaft, Braunschweig u. a. 1948 und ders.: Organische Stadtbaukunst, Auszug aus dem gleichnamigen Buch, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1956), S. 308-309.
[582] Reinborn: Städtebau, S. 181.
[583] Reinborn: Städtebau, S. 197.
[584] Kauffmann, Wolf-Dietrich: Stadtlandschaft, in (Akademie für Raumforschung und Landesplanung): Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hannover 1970, Spalte 3205/3206, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 181. Auf die Arbeiten

„Naherholungsbereichen“ aufzulockern. Ähnlich dem Vorbild Howards sah die Planungskonzeption eine Stadtlandschaft vor, die als „organisches Gefüge“ mit dichtem Zentrum, Wachstum an den Ausfallstraßen und im Stadt-Land-Gefüge verteilten „Stadtzellen“ vorgeführt wurde. Die Struktur der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ basierte auf einer „strikten Funktionstrennung“ mit Elementen der Bandstadt zur Erleichterung der Verkehrsführung; dabei sollten einzelne Stadtbereiche in bestimmte Einheiten gegliedert werden. „Nachbarschaften“ (4.000 bis 6.000 EW) waren als Teil von „Stadtzellen“ (16.000 EW) gedacht, die wiederum zu „Stadtbezirken“ (50.000 EW) gebündelt wurden. Mehrere „Stadtbezirke“ sollten einen „Stadtteil“ formen.[585] Die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ wird bei Sieverts als „typisch deutscher Verschnitt aus Gartenstadt und Moderne“ beschrieben. Als Gegensatz dazu dient das Schlagwort „Urbanität durch Dichte“, wie es als Leitbild in einer kurzen Phase ab Ende der sechziger Jahre fungiert.[586]

Dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ ähnlich ist das *Konzept der „Stadt von Morgen“* (1957): Die Vorstellungen einer „Stadt von Morgen“ von Erich Kühn (1902-1981) hatten zum Ziel, dem Individuum die Möglichkeit eines gesunden und erfüllten Lebens zu bieten. In diesem Sinne sollte der Städtebau das Stadtleben bereichern. Auf der Internationalen Bauausstellung (Interbau) Berlin 1957 präsentierte Kühn einen schematischen Grundriss einer Stadt für 200.000 Einwohner. Darin enthalten waren Elemente der Bandstadt und gegliederte Wohngebiete (ähnlich den Nachbarschaften). In dem Entwurf dominierten die Grünflächen: Anstatt eines gebauten Zentrums sollte eine „grüne Mitte“ treten, die von öffentlichen Gebäuden umgeben sein sollte.[587] Kühn kritisiert aktuelle Leitbilder der Nachkriegsperiode: So könnte die „Stadt als Organismus“ missverstanden werden: Es bestünde „die Gefahr unzutreffender Schlussfolgerungen, der Vermengung wesensfremder Elemente. […] Der gern gezogene Vergleich der Straßenführung mit den Rippen eines Blattes etwa ist kurzgeschlossene Verbindung wesensverschiedener Eigenschaften“.[588]

Auch wendet sich Kühn gegen den Terminus „Stadtlandschaft“: „In dem heute gern verwendeten Begriff 'Stadtlandschaft' liegt die Gefahr der Überschreitung jener Grenze, an der städtisches Wesen aufgehoben wird.“[589]

Bei der Internationalen Bauausstellung Berlin 1957 wurden Richtlinien für die „gegliederte, aufgelockerte Stadt“ aufgestellt:

- *„Die Stadt von morgen ist so zu planen, daß der Verkehr in der Stadt durch sinnvolle Zuordnung von Arbeitsstätten, Wohnungen und Erholungsstätten soweit wie möglich eingespart wird.*
- *Die Stadt ist in sich so zu gliedern, dass einzelne Stadteinheiten entstehen, die von jedem fremden Kraftverkehr freizuhalten sind.*
- *In diesen Wohneinheiten ist die 'Stadt von morgen' eine Fußgängerstadt mit Entfernungen von höchstens 2 km zur Schule oder zum Einkaufen.*

Reichows aus der NS-Zeit sei hingewiesen, vgl. Amann: Städte- und Siedlungsbau, S. 54, Fußnote 3.

[585] Reinborn: Städtebau, S. 183-184.

[586] Sieverts: Leitbilder, S. 30-31. Zur „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ siehe auch Campen, Edda: Der Wiederaufbau in zwei deutschen Staaten, in (Lampugnani, Vittorio M./Frey, Katia/Perotti, Eliana): Anthologie zum Städtebau. Vom Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg zur zeitgenössischen Stadt, Bd. III., Berlin 2005, S. 37-95, hier S. 79-85.

[587] Reinborn: Städtebau, S. 186. Die Erläuterungen zur Stadt mit 200.000 Einwohnern siehe Kühn, Erich: Trabant in der Nähe einer Großstadt, in (Otto, Karl): Die Stadt von Morgen. Gegenwartsprobleme für alle, Berlin 1959, S. 87-98, hier S. 87-88.

[588] Durth/Gutschow: Träume, 1. Konzepte, Braunschweig – Wiesbaden 1988, S. 203, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 186.

[589] Durth/Gutschow: Träume, 1. Konzepte, S. 205, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 186.

- *In den verkehrsbefreiten Stadteinheiten gibt es keinen Lärm, keinen Staub, keine Erschütterungen und keine Abgase mehr.*
- *In diesen verkehrsfreien Zonen werden die Kinder ohne Gefahren aufwachsen, lernen und spielen können.*
- *Die innerstädtischen Verkehrsstraßen zwischen den Stadteinheiten sind anbaufrei zu halten.*
- *Der öffentliche Verkehr in den zentralen Stadtbereichen ist weitgehend unter den Straßen (Unterpflaster-Straßenbahnen oder unterirdische Schnellbahnen) oder auf Hochstraßen zu führen.*
- *Die verbindenden Verkehrsstraßen für den privaten und öffentlichen Verkehr zwischen den Stadteinheiten werden von den Wohnbebauungen durch Grünflächen abgeschirmt.“*[590]

Diese Richtlinien machten den Autoverkehr zur Organisationsgrundlage der Stadtstruktur: Mit steigendem Motorisierungsgrad wurde das Auto zum „bestimmenden Faktor im Städtebau“.[591] In der Nachkriegszeit galt der Straßenverkehr als „Sinnbild städtischen Lebens und wirtschaftlicher Dynamik“.[592] Dem Verkehr wurde zunehmend Raum zur Verfügung gestellt.[593] „Die neue Verkehrsmaschine […] verhilft zwangsläufig einem neuen Raumgefühl zum Durchbruch und gibt uns, den Anbetern der Technik, sogar den Mut, uns dazu zu bekennen.“[594]

Das unter dem gleichen Titel veröffentlichte Leitbild *„Die autogerechte Stadt“* (1959) von Reichow wurde missverstanden als Anleitung zur „Beherrschung der Stadt durch das Auto“. Ziel des Verfassers war jedoch ein geordnetes „Nebeneinander von Mensch und Auto in einem neuen Stadtgrundriss“. Die Kritik Reichows galt der Stadtanlage im Schachbrettmuster, die ihm für den Autoverkehr ungeeignet erschien. Grundlage seiner Vorstellungen waren – (wieder) biologistisch ausgedrückt – die Verästelungen bei Organismen oder natürlich gewachsenen Dorfstrukturen. Von diesem Ausgangspunkt leitete Reichow seine Vorstellungen zur Gestaltung des Verkehrs ab.[595]

Eine grundsätzliche Forderung des Städtebaus nach 1945 betraf die Trennung von Fahrzeug- und Fußgängerverkehr, wie sie beispielsweise Reichow konsequent forderte.[596] Frühe Planungen nach 1945 sahen „niveaugleiche“ Verkehrswege für motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr vor; Reichow schlug „kammartige“ Erschließungsmuster für Wohngebiete vor, wobei die feinen Verästelungen (vgl. „organische Stadtbaukunst“) als letzte Wege zu den Wohngebäuden den Fußgängern vorbehalten blieben. Die Weiterentwicklung dieser Trennung verschiedener Verkehrsarten sah Über- und Unterführungen vor, um „konfliktfreie“ Kreuzungen zu gestalten.[597]

Ab Ende der fünfziger Jahre wurden, auch bedingt durch die Entwicklung der Motorisierung, erste *Stadtrandsiedlungen* entworfen, die auch als „Neue Städte“ bezeichnet wurden. Diese erste Generation früher Großsiedlungen am Stadtrand war meist an Idealstadtplänen orientiert; es bot sich aber noch größeres Entwicklungspotential, wie Irion/Sieverts feststellen:

[590] Wehner, B.: Stadt und Verkehr, in (Otto, Karl): Die Stadt von morgen: Gegenwartsprobleme für alle, Berlin 1959, 58-71, hier S. 70.
[591] Reinborn: Städtebau, S. 195.
[592] Durth/Gutschow: Architektur, S. 40, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 195.
[593] Reinborn: Städtebau, S. 196.
[594] Rainer: Prosa, S. 133, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 195.
[595] Reinborn: Städtebau, S. 182-183.
[596] Reichow: autogerechte Stadt, S. 39, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 215.
[597] Reinborn: Städtebau, S. 215.

> *„Diese 'Neuen Städte' waren zumeist nicht nur als räumlich begrenzte, sondern auch als zeitlich abgeschlossene Siedlungsgebilde entworfen worden, für ein endgültiges Bild einer zeitlosen Zukunft, sozusagen für einen endgültigen Zustand der Fertigkeit und Ganzheit, ohne konzeptionelle Offenheit für geschichtlichen Wandel.“*[598]

Als Charakteristika dieser Stadterweiterungen nennen Irion/Sieverts:

- *„Enge und möglichst fußläufige Verknüpfung von Wohnen, sozialen und kommerziellen Versorgungseinrichtungen sowie Arbeitsplätzen;*
- *Baustruktur mit natürlicher Durchgrünung und Landschaftsanbindung;*
- *Geringe Bau- und Wohndichte – verglichen mit der historischen Stadt und späteren 'Neuen Städten';*
- *Mischung von verschiedenen Bauformen, Hochbau und Flachbau, Geschoßwohnungen und Einfamilienhäuser.*
- *Durch Grünzüge voneinander getrennte Nachbarschaften um Grundschulen, Kindergärten und Tagesbedarfsläden;*
- *kammartige, ebenerdige Trennung von Fußgänger- und Autoverkehr auf verschiedenen Wegen ohne mehrere Ebenen;*
- *Maximale Fußwegentfernung von 700-1.000m zwischen Wohnung und Zentren und Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs, bei Kindergärten und Grundschulen nur 300-500m.*[599]

Die wachsende Uniformität neuer Stadtteile wurde Hauptkritikpunkt des Nachkriegsbauens. Verschiedene Stadtkonzeptionen, wie das Studienprojekt Furttal mit mehreren verschiedenen, aufeinander abgestimmten Bautypen, folgten um 1960 und sollten einen Ausweg bieten. Sie wurden zusammengefasst unter dem Begriff *„Die neue Stadt“*.[600] Zur Bereicherung des Stadtbildes wurde eine „Mischung der Bauformen“ vorgeschlagen (Walter Schwagenscheidt). Da den verschiedenen Bautypen jeweils bestimmte Bevölkerungsgruppen zugeordnet werden konnten, gewann die *Soziologie im Städtebau* an Einfluss. So wurde beispielsweise der Flachbau als ideale Wohnform für Großfamilien ausgemacht, während vielgeschossige Bauten für Bewohner mit räumlicher Mobilität geeignet propagiert wurden.[601] Die unterschiedlichen Bautypen innerhalb einer Nachbarschaft sollten eine „soziologisch ausgewogene“ Bevölkerungsstruktur bezwecken.[602] Im Gegensatz zu gewachsenen Stadtteilen bestehen markante Unterschiede zu schnell hochgezogenen Stadtteilen:

> *„Die Planung mußte möglichst alle Bedürfnisse im vorhinein berücksichtigen, denn es fehlte der in 'gewachsenen' Vierteln 'längerfristige Auffüllungs- und Kristallisationsprozeß' der eine Mischung von Bauformen unterschiedlicher Gestalt und Nutzung bewirkte.“*[603]

Der Wiederaufbau der Städte ist nach verschiedenen Merkmalen unterscheidbar: Nicht nur nach Zerstörungsgrad, sondern auch je nach 'konservativer' oder 'progressiver' Stadtplanung. Je nach Einfluss der oben genannten Faktoren (Zerstörungsgrad, konservative/progressive Planungspolitik) wurden verschiedene Formen des Wiederaufbaus angewandt:

- *Wiederaufbau in kleinem Maßstab:* „Der Wiederaufbau erfolgte einesteils kleinteilig. Vorhandene Erschließungssysteme, Parzellengrößen und Besitzverhältnisse wurden

[598] Irion, Ilse/Sieverts, Thomas: Neue Städte: Experimentierfelder der Moderne, Stuttgart 1991, S. 10, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 201.
[599] Irion/Sieverts: Städte, S. 14, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 202.
[600] Huber/Koch: Wandel, S. 20-21.
[601] Schwagenscheidt, Walter: Die Raumstadt und was daraus wurde: „Mein letztes Buch“, Stuttgart – Bern 1971, S. 39, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 213-214. Zu den Vorstellungen des Stadtplaners siehe auch Schwagenscheidt, Walter: Stadterweiterung in einer Kleinstadt, in (Otto, Karl): Die Stadt von Morgen. Gegenwartsprobleme für alle, Berlin 1959, S. 167-170.
[602] Schwagenscheidt: Raumstadt, S. 197, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 214.

weitgehend berücksichtigt.“[604] Aus dieser Vorgehensweise resultierte die Baulückenpolitik.

- *Wiederaufbau in großem Maßstab:* „Andererseits knüpft der Städtebau an die "gegliederte und aufgelockerte Stadt“ an, mit funktionalen Einheiten (Übernahme des Nachbarschaftskonzepts) und Elementen der Gartenstadtidee.“[605] Das Bauen auf „grüner Wiese“ ist eine Folge dieses Wiederaufbaukonzepts.

Der Maßstab des Wiederaufbaus findet sich in den drei Phasen wieder, in die Hackelsberger die Zeit 1945-58 gliedert. Er unterscheidet jeweils in die Phase

- eines „Reparatur- und Ergänzungsstadiums“,
- „noch im Krieg aufgestellter Wiederaufbauprogramme“ ohne neue Ansätze in der Architektur; allerdings mit einer ersten „Remigration“ des Neuen Bauens,
- kultureller Stagnation; die Lösung aus der kulturellen „Verkrampfung“ erfolgte durch ausländisch-westliche, internationale Einflüsse (vor allem aus den USA und England):

  „Der aus dem Neuen Bauen entwickelte 'Internationale Stil' erlangte eine Breitenwirkung, die nur mit jener der Renaissance und deren Ausläufer verglichen werden kann. […] Die moderne Baukunst war zu einer Demonstration der fortschrittlichen Kräfte der freien Welt geworden.“[606]

Eine Hauptproblematik des Nachkriegsstädtebaus lag Albers zufolge in der Abwägung, ob ein Neuanfang gewagt oder historische Bindungen vorrangig berücksichtigt werden sollten: „Die Kompromissformel hieß meist 'im Geist der neuen Zeit, aber unter Wahrung des historischen Erbes'“.[607] Demnach lassen sich die Leitbilder unterscheiden in Konzepte des Wiederaufbaues und Konzepte, die an die bisherige Stadtplanungspolitik anschlossen.

Ein Konzept zur *selektiven Wiederaufbauplanung von Baudenkmälern* lieferte der Ingenieur Adolf Bernt: Im Januar 1948 erschien in der Reihe „Aufbau-Sonderhefte“ eine Abhandlung über den Umgang mit Baudenkmälern in der Phase des Wiederaufbaus.[608] Im Kern wurde der Frage nachgegangen, welche Gebäude – als Einzelbauten und in ihrem städtebaulichen Kontext – erhaltenswert seien. Grundlegende Aspekte wurden angesprochen: Bernt setzte sich dafür ein, möglichst eindeutige Entscheidungen über Bewahrung oder Neubau zu treffen, denn „das frische Leben wird seine Ausdrucksformen schon finden […]. Nur solche eindeutigen Entscheidungen bringen mit ihrer Wahrheit klare Luft in die Entwicklung“.[609] Es galt zu klären, ob der Wert eines Denkmals die Vorteile alternativer Flächennutzung überbietet. Falls für eine Wiederherstellung entschieden wurde, blieb festzulegen, ob in altem oder neuem Stil wieder aufgebaut werden sollte. Im Falle einer partiellen Zerstörung erhielte „das Erhaltene nun den Nimbus einer Schicksalsfügung“. Eine Ergänzung wurde daher – in dieser in Teilen emotional angeregten Schrift – nicht empfohlen. Zur Bestimmung des Umgangs mit Denkmälern versuchte

[603] Reinborn: Städtebau, S. 214.
[604] Walter: Planungstheorie, S. 19-20.
[605] Walter: Planungstheorie, S. 21.
[606] Hackelsberger: Architektur, S. 61.
[607] Albers: Wandel, S. 99.
[608] Bernt, Adolf: Baudenkmale und Wiederaufbau. Versuch einer Ordnung. In (Hoffmann, Herbert): Aufbau-Sonderhefte, Ausgabe Nr. 5, Stuttgart 1948. Die Reihe „Aufbau-Sonderhefte“ publizierte richtungweisende Arbeiten in aktuellen Themen der Nachkriegszeit wie Grundfragen des Wiederaufbaus, Wohnungsbau, Raumordnung und Verkehr.

der Autor, den Bauten verschiedene Kategorien zuzuordnen. Bauwerke könnten nach Bernt verschiedener Qualitäten wegen für die Denkmalpflege relevant werden: Aufgrund ihrer Symbolik, ihres kulturhistorischen Wertes, ihrer künstlerischen Qualität und als Objekt der Bauforschung. Den Kategorien entsprechend schlug Bernt bestimmte Verfahrensweisen vor.[610]

Den Wiederaufbau von Denkmälern betrachtete der Ingenieur im städtebaulichen Kontext: Nach Bernt kam dem Einzelgebäude durch den Bezug zu seiner Umgebung eine neue Bedeutung hinzu. Daher forderte er die Berücksichtigung des städtebaulichen Umfeldes vor dem Hintergrund des Wiederaufbaus.[611] Der städtische Organismus solle sich durch einen Wiederaufbau mit einem Nebeneinander von alt und modern in Form von Plätzen, Straßen und Bauwerken ergeben. Erhaltenswerte Baugruppen und größere Bereiche ließen sich fast immer in eine Wiederaufbauplanung einfügen. Vor allem in schwer getroffenen Städten würde versucht, die wenigen Reste der Vergangenheit zu bewahren. Bestehendes könnte als schmückender Mittelpunkt des Neuen fungieren.

Moderne Formen sollten die alten „Kulturwerke“ umrahmen. Die Wirkung von Baudenkmälern wäre vor allem von ihrer Umgebung abhängig. Für die Planung des Wiederaufbaus hätten geschlossen erhaltene Bereiche größeres Gewicht als verstreute Einzelobjekte. Daher befürwortete der Autor die „konzentrierte Erhaltung mit flächen- und wertmäßiger Abgrenzung“; Bernt wollte den Wiederaufbau möglichst in Erhalt oder Neubau ganzer Stadtteile gliedern.[612]

[609] Bernt: Baudenkmale, S. 38.

[610] Bei Bauwerken, die als „Symbole“ fungierten, wäre die künstlerische Bedeutung unerheblich. Bernt empfahl für diese Kategorie die passive Wiederherstellung, also die Restauration mit originalgetreuen Materialien ohne formale Veränderungen am Baukörper. Weitere Gruppen bildeten nach der Einordnung Bernts „historisch wertvolle Bauten“ und Häuser mit „allgemeinem kulturgeschichtlichen Wert“. Eine Tendenz zur Selektion zeigt deutlich, dass Bernt Möglichkeiten zur Einschränkung der Zahl erhaltenswerter Denkmäler suchte. Bernt: Baudenkmale, S. 5-6, 29-31, 38.

[611] Bernt unterschied einzigartige Bauwerke („von absoluter Bedeutung“), wiederholt auftretende Bauwerke („von relativer Bedeutung“) und die Kategorien der „konzentrierten“ beziehungsweise „denkmalhaften Erhaltung“ städtebaulicher Elemente wie ganzer Städte. Anhaltspunkte für den Wiederaufbau ergäben die erhaltungswürdigen Baudenkmäler. Bernt: Baudenkmale, S. 32-36, 38.

[612] In Bezug auf die Altstadtsanierung gewann er dem Wiederaufbau positive Aspekte ab, da nach den Grundsätzen maßvoller Flächennutzung wie auch der Auflockerung der Bebauungsdichte Fortschritte für möglich hielt. Bernt: Baudenkmale, S. 32-36, 38.

IV.2.5 Theorien führender Städtebauer als Beiträge zum Wiederaufbau

Grundsätzlich vertraten zwei Lager, Vertreter des Hoch- bzw. Flachbaues, konträre Ansichten über den Städtebau der Nachkriegszeit. Verfechter mehrgeschossiger Hochbauten vertraten die „zeitgemäße" Lösung der Wohnungsfrage: Als Vorteile von Wohnhochhäusern galt Wirtschaftlichkeit und geringer Flächenverbrauch. Auf der anderen Seite standen Vertreter eingeschossiger Wohnbauten.[613] Eine Abwägung der Vor- und Nachteile dieser Bebauungsformen erfolgte mit der Schrift von Göderitz *„Besiedelungsdichte, Bebauungsweisen und Erschließungskosten im Wohnungsbau"*. Die Untersuchung wurde nach technischen Kriterien der Besiedlungsdichte und Erschließung ausgelegt. Leitgedanke war, einen Zusammenhang zwischen maximaler Einwohnerdichte und Bebauungsart herzustellen.[614] Im Ergebnis wurden die eingeschossige Bebauungsform mit herkömmlicher Erschließung und die vier- bis fünfgeschossige Bebauungsform abgelehnt. Weiter wurde der Verzicht auf sechs- bis siebengeschossige Wohnhäuser aus Gründen der Unwirtschaftlichkeit empfohlen. Nur kurz erwähnte Göderitz, dass die Frage um die vorteilhafteste Bebauungsform auch soziologische Aspekte beinhalte.[615]

Der Beitrag *„Künftige Wohnbauweisen"* von *Fritz Leonhardt* (1909-1999) stellt eine frühe detaillierte Auseinandersetzung mit technischen Voraussetzungen eines rationalisierten Wiederaufbaues dar. Die Arbeit entstand größtenteils schon im Januar und Februar 1944 und bietet einen umfassenden Überblick zum technischen Standard. Zahlreiche Fachleute wurden vor Veröffentlichung im Juni 1947 um Stellungnahme gebeten. Im Sinne eines schnellen Wiederaufbaus forderte Leonhardt durchdachte organisatorische Grundlagen:

> *„Mechanisierung, Typung, Normung, Rationalisierung u. a. sind vielgenannte Voraussetzungen. Ordnung und Vernunft, einfügende Zusammenarbeit, straffe zentrale technische Führung und Lenkung und nicht zuletzt internationale, zum mindesten europäische Zusammenarbeit […] sind vielleicht noch wichtiger."*[616]

Seiner Vorstellung nach konnten

---

[613] Insgesamt wurden fünf verschiedene Arten der Wohnform unterschieden: rural-vorstädtisch, urban im Einfamilienreihenhaus, urban im dreigeschossigen Mehrwohnungshaus, urban-zentral im acht- bis zehngeschossigen Wohnhochhaus und luxuriös als freistehendes Einfamilieneinzelhaus am Stadtrand. Göderitz, Johannes: Besiedelungsdichte, Bebauungsweisen und Erschließungskosten im Wohnungsbau, Wiesbaden – Berlin 1954, S. 6, 61.

[614] Aus der Untersuchung resultierten folgende Empfehlungen für die Praxis:

1. Das eingeschossige Einfamilienreihenhaus wäre in Form der zweiseitigen Reihenbebauung grundsätzlich wirtschaftlich. Es generiere höhere Erschließungskosten gegenüber mehrgeschossigen Wohnhaustypen, die aber durch geringere Baukosten amortisiert würden. Göderitz empfahl die Planung tiefer Grundrisse.
2. Bei dem zweigeschossigen Einfamilienreihenhaus wäre im Verhältnis zur Bebauungsform eine hohe Besiedlungsdichte möglich. Wie bei dem eingeschossigen Einfamilienhaus bestünde die Verbindung Wohnen – Garten. Weitere Vorteile sah Göderitz in der Möglichkeit serieller Fertigung bestimmter Typen. Die Eigentümer der Gebäude würden einen guten Erhaltungszustand garantieren; zusätzlich könnte das Eigenheim als Beitrag zur Altersversorgung dienen.
3. Das dreigeschossige Mehrwohnungshaus in Reihen- oder Zeilenbauweise empfahl Göderitz aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nur in Gebieten, in denen zwei- oder viergeschossige Bebauungsformen ausgeschlossen waren.
4. Das acht- bis zehngeschossige Wohnhochhaus wurde von Göderitz nur als Zeilenbau empfohlen. Als Punktbebauung wären nur sehr große Wohnungen oder eingeschränkte Belichtungsverhältnisse möglich. Wegen der gleichen Erschließungskosten von Wohnhäusern ab sechs Geschossen oder mehr empfiehlt Göderitz aus ökonomischen Gründen, auf sechs- oder siebengeschossige Bauten zu verzichten. Er empfahl eine gute technische Ausstattung. Die Wohnungen würden sich vor allem für kinderlose Paare eignen. Es bestünde der Vorteil kurzer Wege und schneller Erreichbarkeit zentraler städtischer Einrichtungen. Göderitz: Besiedelungsdichte, S. 57-61.

[615] Göderitz: Besiedelungsdichte, S. 61.

[616] Leonhardt, Fritz: Künftige Wohnbauweisen. Beitrag eines Ingenieurs, in (Hoffmann, Herbert): Aufbau-Sonderhefte Heft 1, Stuttgart 1947, S. 5.

> *„[…] nach 10-15 Jahren die meisten Ruinen beseitigt sein und die wichtigsten Teile unserer Städte in lichter, sonniger Bauweise von neuem Leben durchpulst und der bedrückenden Erinnerung an Krieg und Elend entrückt sein […]".*[617]

Der Stand der Technik würde einen schnellen Fortschritt erlauben. Erklärtes Ziel waren „[…] gesunde, freie und moderne Städte […]"[618]. Den Ausführungen Leonhardts lag die Annahme zugrunde, dass die idealste Wohnform für große Teile der Bevölkerung, vor allem Familien, niedrige Häuser mit umgebenden Grünflächen wären. Eine zweite Kategorie von Gebäuden stellten Wohnanlagen, Hotels und Bürogebäude dar.

Er unterteilte in zwei Teilbereiche des Wiederaufbaus, die sowohl bautechnisch als auch zeitlich voneinander unterschieden werden können: In einer ersten Phase forderte der Autor im Wohnungsbau die Konzentration auf Instandsetzungen mit althergebrachten Baumethoden. Wenige Mittel sollten zur Wiederherstellung beschädigter und teilzerstörter Wohnhäuser ausreichen. Einschränkend gab Leonhardt zu bedenken, dass bei der Sanierung von Häusern deren Wohnstandard und Lage (in möglichst wenig zerstörter Umgebung) berücksichtigt werden sollte. Die zweite Phase, die Leonhardt unterteilte, sah einen großzügigen Neuaufbau unter den Voraussetzungen eines modernen Bebauungsplanes und einer industrialisierten Bauwirtschaft vor. Hierfür schlug der Verfasser eine Gliederung nach Bauzonen vor, in denen die Bauleistung konzentriert und auf Synergieeffekte wie Maschineneinsatz und Transportbewegungen gesetzt werden sollte. Die Bauzonen sollten nach Wiederaufbau-, Neubau- und Bausperrzonen aufgeteilt werden. Diese Untergliederung bezog sich in erster Linie auf den Grad der Zerstörung von Stadtteilen. Neubaugebiete sollten zuletzt eingerichtet werden, da hier großer Aufwand pro Wohneinheit getrieben würde und neue, rationalisierte Bauweisen erst mittelfristig verfügbar wären. Leonhardt forderte aus volkswirtschaftlichen Gründen, schon von Anfang an auf langfristige Lösungen für Gebäude zu setzen. Endgültig angelegte Rohbaugerippe könnten anfangs sparsam ausgestattet und mit hoher Belegung intensiv genutzt werden. Mit steigendem Wohlstand könnte die Ausstattung der Wohnungen verbessert werden. Die erstellten Bauten würden im Gegensatz zu Provisorien nicht wieder entwertet.

Im Vergleich mit der Leistungsfähigkeit der angloamerikanischen Bauwirtschaft sah Leonhardt Aufholbedarf. Er erwähnte die industrielle Massenfertigung von Fertigbauteilen, die die Errichtung von Häusern in kurzer Zeit zulassen. Einen Techniktransfer, der die Verwendung moderner Leichtbaumaterialien einbezog, erachtete er aber mangels Rohstoffen (1947) für nicht möglich. Die Erfahrungen hielt er aber für richtungsweisend und forderte, die Grundlagen industrieller Massenfertigung zu erarbeiten. Als Basis würden Rationalisierung, Beschränkung auf effektivste Bauweisen und auf bestimmte Maschinen dienen. Eine einheitliche Maßordnung und industrielle Normung auch für Baustoffe im Wohnungsbau würden die Arbeit des Architekten erleichtern.[619] Gleichzeitig betonte er, dass die Normung von Baustoffen nicht einer Normung des Endproduktes Gebäude gleichkomme, da dem Planer noch genügend Spielraum

[617] Leonhardt: Wohnbauweisen, S. 5.
[618] Leonhardt: Wohnbauweisen, S. 5.
[619] Die meist technischen Forderungen siehe im Einzelnen: Leonhardt: Wohnbauweisen, S. 7-8.

verbliebe. Hohe Rationalisierungspotentiale sah Leonhardt in der Betonindustrie. Vor allem zwei neue Bauweisen hielt er für zukunftsträchtig: Den Montagebau mit großformatigen Platten aus gehärtetem Porenbeton und die Schüttbauweise mit montagefreundlichen Stahlschalungen und Montagedecken.[620]

Ein Verfechter weit reichender Modernisierungslösungen war *Le Corbusier*. Er erkannte grundsätzlich die Zerstörungen als Chance: Durch neue Wege im Städtebau könnten die Städte von ihren „alten Fehlern" befreit werden. Ein Beispiel seines Denkens liefert eine von ihm beschriebene „Stadt ohne Namen": Nach einer Bestandaufnahme, welche die bedeutendsten, nicht von Bombardierungen betroffenen Gebäude umfasst, lieferte der Stadtplaner Vorschläge zur Neuorganisation des motorisierten Verkehrs, der durch zielgerichtete Umleitungen und Sperren das „Herz der Stadt […] erneuert, zu gesünderem Leben erweckt, gleichzeitig vor Zerstörungen" bewahren sollte. Bemerkenswert an seinen Ausführungen war, dass Le Corbusier durch Bombardierungen entstandene Baulücken nicht wieder auffüllen, sondern als grünes, natürliches Reservoir nutzen wollte. Er verfolgte die konsequente Trennung von Haus und Straße, um damit die Elemente „Straßenzug" und „Hinterhof" zu vermeiden.[621]
Weitere Positionen zu Fragen bezüglich des Wiederaufbaus von teilweise zerstörten Städten bezog Le Corbusier in einem Fragebogen der englischen Zeitschrift „Reconstruction".[622]

> Reconstruction: *„Bedarf es einer „harmonischen Anpassung" neuer Viertel an alte, künstlerisch wertvolle Gebäude und dürfen neue Baumaterialien, die dem „Geist der Zeit" entsprechen, verwendet werden?"*
> Le Corbusier: *„Wie würden Sie den Wiederaufbau der nur teilweise zerstörten Städte vornehmen? Müssen die neuen Viertel an die erhalten gebliebenen Gebäude harmonisch angepasst werden? (Falls diese Gebäude einen unbestrittenen künstlerischen Wert haben). Oder sollen sie den Geist unserer Zeit rückhaltlos zum Ausdruck bringen, indem neue Materialien wie Eisenbeton, Terrassendächer, gläserne Fassaden usw. Verwendung finden?"*[623]

Le Corbusier sah keinen Widerspruch in den „gegensätzlichsten Auffassungen" und der „Bildung von [ästhetischen, Anm. d. Verf.] Oppositionen" der architektonischen Gestaltung. Damit plädierte er im Sinne des Wiederaufbaus für die Moderne der Gegenwart und sah im Wechsel des Stils den Reiz einer einzigartigen Gesamtkomposition. Die Geschichte würde zeigen, dass der gestalterische Zwiespalt zwischen Moderne und Harmonie zu tragen kommt, wo dem „Geist der neuen Epoche" mit ihrer Technik und ihrem Material entsprochen wurde. Im zweiten Teil der Antwort verwies Le Corbusier durch das Beispiel des Stauwehrs darauf, dass die Funktion die Konstruktion bestimmte. Durch die neue Einheit von Wehr und Elektrizitätswerk würden „jahrhundertealte Gebräuche und Regeln der Architektur" gebrochen, aber der „Geist der Epoche" befolgt.[624]

[620] Leonhardt: Wohnbauweisen, S. 5-8, 47.
[621] Le Corbusier: Grundfragen, S. 54.
[622] Le Corbusier nannte diese Zeitschrift; nach eigener Aussage wäre sie aber nie erschienen. Grundsätzlich kritisierte Le Corbusier die Einstellung von Architekten, modern erscheinen zu wollen und in dem Wollen der Erneuerung nur die Vergangenheit zu wiederholen. Er trat also für echte Neuerungen der Gegenwart ein. Le Corbusier: Grundfragen, S. 29.
[623] Le Corbusier griff in einem ersten Teil seiner Antwort die Worte „harmonische Anpassung" heraus und erläuterte anhand des Beispiels der Stadt Venedig, wie in der Vergangenheit der Stil der jeweiligen Epoche das Gesamtbild der Stadt mitgeprägt hatte. Le Corbusier: Grundfragen, S. 34.
[624] Le Corbusier: Grundfragen, S. 34-35, 68.

Konzept der Auflockerung von Wiener Fachleuten

Die Vorschläge des Geographen *Walter Strzygowskis* (1908-1970) zur Stadtentwicklung basierten auf Überlegungen und Fakten zur Bevölkerungsentwicklung, Berufstätigkeit und der topographischen Struktur.[625] Seine Vorstellungen beinhalteten zentrale Elemente des Städtebaus der fünfziger Jahre.[626] Die Arbeit an *„Die städtebauliche Zukunft Wiens"* wurde im Herbst 1946 abgeschlossen und stützte sich mitunter auf Planungen des Autors aus der NS-Zeit. Grundforderungen der Schrift lauteten: Auflockerung durch Raumordnung bezüglich funktionaler Trennung und Austausch der abgewohnten gründerzeitlichen Miethäuser durch Gartenvororte. Strzygowski wehrte sich gegen eine Stadtplanung, die nach Prinzipien der Geometrisierung des Schachbrettmusters vorgeht. Vielmehr trat er für eine an den natürlichen Gegebenheiten orientierte, naturverbundene Bebauungsform ein. Nach Strzygowski sollte die Raumgliederung dem Relief angepasst werden.[627]

Von Strzygowski war ein umfassender Entwurf zur Umgestaltung Wiens erstellt worden, der alle Räume und Funktionen der Stadt erfasste. Die Überlegungen betrafen einen Flächenwidmungsplan mit der Topographie entsprechender funktionaler Teilung, die Verkehrsinfrastruktur und eine Stadterweiterung durch Schaffung einer Querachse nach Osten. Zentrales Vorhaben Strzygowskis zur Umgestaltung der Stadt bildete diese „Erweiterung des Stadtkernes durch die Querachse", die in der Vorstellung Strzygowskis durch einen Korridor zwischen Altstadt und Kagran geformt wurde mit dem Zweck, die Stadt langfristig mit der Donau zu verbinden. Der Geograph forderte ein Ausgreifen der Stadt auf das linksseitige Donaugebiet, das durch Aufwertung der dortigen Infrastruktur erreicht werden sollte.[628]

In Bezug auf die Auflockerung der Vororte unterbreitete Strzygowski konkrete Vorschläge. Bei Baufälligkeit der Zinskasernen in Vororten mit einem Anteil von bis zu 80% Kleinwohnungen sollte eine Aufwertung der Wohnverhältnisse durch Beschränkung auf dreigeschossige Wohnbauten mit weiten und grünen Innenhöfen erfolgen. Zusätzlich war vorgesehen, jede zweite Straße zur Gewinnung von Flächen zwischen den Blöcken aufzulassen.[629] In den Plänen wurde die Anlage von Gartenvororten als Hauptaufgabe bezeichnet. Strzygowski zog die Lebensqualität der Siedlungen jener von Zinskasernen vor. Als Beispiel erwähnte er England, wo – im Gegensatz zu Wien – in der Zwischenkriegszeit vornehmlich Gartenstädte gebaut wurden.

Untersuchungen kurz nach der Zäsur 1945 von Seidel und Türr analysierten einen quantitativen Wohnungsfehlbestand von etwa 117.000 bis 125.000 Wohnungen für Wien.[630] Strzygowski schätzte die Neubauaufgabe unter Berücksichtigung qualitativer Maßstäbe wesentlich größer

[625] Strzygowski, Walter: Die städtebauliche Zukunft Wiens (Die Neugestaltung der Stadt Wien), Wien 1948, S. 6-15.
[626] Linke: Städte- und Wohnungsbau in Wien, S. 25.
[627] Strzygowski: Zukunft, S. 4-5, 15-16, 18.
[628] Strzygowski: Zukunft, S. 3, 17, 22-24, 26.
[629] Strzygowski: Zukunft, S. 46.
[630] Seidel, Hans: Der Wiener Wohnungsbedarf und die Wohnbaufinanzierung, Wien 1946 und Türr, Hans: Die Wahrheit über den Wohnungsbedarf in Wien, Wien 1946. Die Untersuchung von Seidel basierte auf einer Datenerhebung von 1941 und berücksichtigte nicht den notwendigen Austausch mangelhafter Bausubstanz. Marchart, Peter: Wohnbau in Wien 1923-1983, Wien 1984, S. 30.

ein: 441.400 Wohnungen mit sanitären Einrichtungen am Gang (Stand 1934) wurden dem Substandard zugeordnet.[631] Strzygowski sah daher einen großen Bedarf an Gartensiedlungen – er wollte rund 440.000 Menschen umsiedeln. Für die neu geplanten Gartensiedlungen machte er detaillierte Angaben über Straßenbreite, Größe der einzelnen Wohneinheiten und den lang gestreckten Gärten. Für die Realisierbarkeit der Siedlungen waren wesentliche Neuerungen in der Baumethode geplant: Durch Normierung sollte eine rationalisierte Massenproduktion möglich werden. Der Einsatz neuer Bautechniken und Baumaterialien wurde geplant, um Anschaffungs- und Betriebskosten zu senken.[632] Strzygowskis Umbaupläne wurden aufgrund ihrer Radikalität und Praxisferne nicht realisiert.[633]

Franz Schuster (1892-1972) fasste die zeitgenössische städtebauliche Strömung in Worte:

> *„So erscheint den Städtebauern der ganzen Welt der Umbau der Städte durch Auflockerung der zu dicht und mit schlechten Wohnungen bebauten Altstadt- und Mietskasernenviertel, die Trennung der Wohngebiete von den Industriegebieten, die Schaffung von Siedlungen und Gartenstädten, die Anlage genügend großer und zusammenhängender Grün-, Spiel- und Sportflächen, der großzügige Ausbau des Verkehrsnetzes eine lebensmäßige Selbstverständlichkeit und Notwendigkeit, hinter der alle verwaltungstechnischen, wirtschaftlichen und finanziellen Bedenken zurückstehen müssen.“*[634]

Eine Voraussetzung für die Umsetzung dieser urbanen Modernisierung war die Verfügbarkeit größerer Flächen. Schuster forderte daher eine gesetzgeberische Handhabe zur Verwendung des Bodens im Sinne der Allgemeinheit. Seine Überlegungen basierten auf gelungenen Beispielen aus der Vergangenheit, bei der die Bodennutzung nicht vorrangig nach wirtschaftlichen Kriterien festgelegt wurde: Die großzügige Verbauung der Wiener Ringstraße und die englischen Gartenstädte Letchworth und Welwyn wurden als positive Beispiele genannt, im Gegensatz zu den gewinnorientierten gründerzeitlichen Zinskasernen Wiens. Im Zusammenhang mit dem Flächenbedarf für die Realisierung auflockernder Strukturen verlangte Schuster eine über Stadt- und Verwaltungsgrenzen hinausgehende Planung. Die Umsetzung der Auflockerung durch Industrieverlagerung, Schaffung von Wohngebieten geringer Dichte mit Grünflächen und der Anlage leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur konnte nur bei entsprechender Deckung des Raumbedarfs erfolgen. Eine Verwirklichung dieser Ziele könnte nur erreicht werden durch die Zusammenarbeit von Institutionen der Landesordnung, Stadt- und Raumplanung.[635]

Eine Variante der Stadtrandbebauung, bei der die Landwirtschaft im Nebenerwerb betrieben werden konnte, stellte der Haustyp des Kleinsiedlungshauses dar, der in lockeren dörflichen Siedlungsverbänden und auch am Stadtrand verortet war. Wie beim Landarbeiterhaus waren Garten und Viehhaltung vorgesehen. Damit konnte – vor dem Hintergrund der Not der

[631] In Wien gab es 1934 insgesamt 613.400 Wohnungen. Strzygowski: Zukunft, S. 47.
[632] Strzygowski: Zukunft, S. 49-51.
[633] Linke: Städte- und Wohnungsbau, S. 25. Zu den Planungen Strzygowskis der NS- und Nachkriegszeit siehe auch Wagner, Wilhelm J.: Österreichs reale Utopien. Viel geplant und nichts verwirklicht, Wien – München – Zürich 2000, S. 80-81.
[634] Schuster: Ordnung, S. 6-8.
[635] Schuster: Ordnung, S. 6-8.

Nachkriegsjahre – zumindest eine teilweise Selbstversorgung erreicht werden.[636] Wohl deshalb stellte Schuster in dieser frühen Phase des Wiederaufbaus gerade diesen simplen, anspruchslosen wie auch funktionellen Haustyp vor. Die Besonderheit des Kleinsiedlungshauses lag in den Nutzflächen von Stall, Schuppen, überdachtem Arbeitsbereich und im Wirtschaftsraum mit Funktion als Wasch- und Futterküche, Werkraum sowie Bad.[637]

Karl Heinrich Brunner (1887-1960) vertrat eine nüchterne Stadtplanungspolitik, die von der Abkehr von theoretischen Utopien hin zu realitätsbezogenen, pragmatischen Lösungsansätzen geprägt war. Seine Vorstellungen waren von einem Primat der Verkehrsplanung geleitet. Unter seiner Leitung wurde im Stadtbauamt ein umfassender Flächenwidmungsplan entworfen, dessen Umsetzung der Gemeinderat 1951 jedoch nicht befürwortete. Begründet wurde dies damit, dass der Plan zu statisch angelegt wäre und damit künftige Entwicklungen gebremst werden könnten.[638]

Brunner stellte am 21. Dezember 1949 bei einem Vortrag für den Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein ein Konzept zur Öffnung des konventionellen Wohnblocks zur Straße hin vor. Da die parallel zur Straßenflucht gezeichneten Baufluchtlinien den Bau von geschlossenen Wohnblocks förderten, schlug Brunner die Einführung seitlicher Fluchtlinien vor. Bei gleich bleibender bebaubarer Fläche würden dadurch zur Straße hin offene Grünräume, so genannte Straßenhöfe, entstehen. Die Belichtungsverhältnisse würden wesentlich verbessert und der Raum für Sichtbezüge erweitert. Zusätzlich würde diese einfache Änderung der Bauvorschriften die Belüftung wesentlich verbessern.

Neben der Empfehlung zur Öffnung des herkömmlichen Wohnblocks griff Brunner die räumliche Trennung von Wohn- und Industriegebieten auf. (Zur Verminderung der Umweltbelastung regte er die Umstellung von dampf- auf elektrisch betriebene Energieversorgung der Unternehmen in Mischgebieten an.) Die räumliche Beziehung zwischen Arbeits- und Wohngebiet war auch Thema des internationalen Städtebaukongresses in Hastings im Oktober 1946. Demgegenüber stellte Brunner differenziertere Betrachtungen über die Bevölkerungsstruktur eines Wohnbezirkes anhand des Beispiels Favoriten an: Die räumliche Entfernung einer Arbeiterwohnung hänge von mehreren Kriterien wie Arbeitsplatz der Ehefrau, Wahl der Schule, vererbtem Wohneigentum und anderen persönlichen Bindungen an einen Bezirk ab und ließe sich nicht ohne weiteres ausschließlich von der Nähe zur Arbeitsstätte ableiten. Die räumliche Mobilität innerhalb der Stadt wurde zusätzlich durch Regelungen zum Mieterschutz und durch die angespannte Lage am Wohnungsmarkt eingeschränkt.[639]

[636] Die Siedlungsordnung gab die verschiedenen Haustypen gemäß ihrem Zweck zwischen ruralem Einzelgehöft und urbanem Mehrfamilienhaus wieder. Dazwischen angeordnet waren die Bauern- und Landarbeiterhäuser der Dorfsiedlung und das Kleinsiedlungs- und Einfamilienhaus der Gartensiedlung. Schuster, Franz: Das Kleinsiedlungshaus, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 10(1946), S. 164-171, hier S. 164. Der Artikel datiert vom Spätsommer 1946; er wurde bis Redaktionsschluss des Aufbaus für das Oktober-Heft, also etwa bis Mitte September 1946, geschrieben.

[637] Schuster: Kleinsiedlungshaus, S. 164.

[638] Linke: Städte- und Wohnungsbau, S. 51-52, 54; Zur Arbeit Brunners in den Jahren 1949-51 siehe Brunner, Karl H.: Stadtplanung für Wien, Wien 1952. Brunner war von 1948-1951 Wiener Stadtbaudirektor. Architekturzentrum Wien: Informationen zur Karl Brunner, abrufbar unter http://www.azw.at/www.architektenlexikon.at/de/69.htm (Stand 23.10.2006).

[639] Brunner: Jahr, S. 505-506.

Einschub: Vom gründerzeitlichen Block zur Zeile. Eine sichtbare Folge des Wandels der Leitbilder im Städtebau war die Öffnung der Blockform: Offene Wohnblockverbände traten an die Stelle von geschlossenen Wohnhöfen.[640] Die Entwicklung vollzog sich nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Loslösung von der gründerzeitlichen Blockstruktur sowie von den Höfen des Roten Wien:
„Die neuen Anlagen waren keine Wohnhöfe wie in der Zwischenkriegszeit, sondern bildeten offene Zeilen, umgeben von ungenutzten Rasen- und Abstandsflächen. Sie entsprachen dem Leitbild einer „gegliederten und aufgelockerten" Stadt […]"[641]

Der Architekt Ottokar Uhl, ein Schüler von Welzenbacher, beschrieb ein Hauptmerkmal der neuen Baustruktur als die veränderte „Stellung der Häuser zur Straße":
„Die bis vor dem Krieg übliche Reihenstellung der Häuser längs der Straßenfront wurde nunmehr aufgebrochen und mit der Wohnblockverbauung ein neues Prinzip der Stellung der Bauten zueinander gefunden. Die bisherigen Grundbegriffe der Bauordnung, Bauhöhe und Verbauungsdichte, verlieren damit weitgehend ihren Sinn. Auch hört die klare Trennung zwischen geschlossener und offener Verbauung auf."[642]

Bei der Zeilenbauweise kam den Grünflächen eine gesteigerte Bedeutung zu, wie eine Forschungsarbeit der Österreichischen Gesellschaft für Umwelt und Technik herausgriff:
„Die Zeilenbauweise sollte Freiräume und Architektur gleichberechtigen. Der Freiraum wurde nicht mehr durch die Gebäude begrenzt, sondern bewusst durch die Zeilenbebauung von der Straßenseite gleich zugänglich und sichtbar gemacht. Zwischen den Zeilen ergeben sich langgestreckte Freiräume, die nach zwei Seiten hin offen bleiben."[643]

Die Grünflächen waren mit Fußwegen für die Erschließung der Blöcke gegliedert. Grundsätzlich sollte sich die Gestaltung der unbebauten Flächen an autofreien Parkanlagen orientieren.[644]

Eine Reihe von Wohnanlagen- und blöcken verdeutlicht die Entwicklung vom Block zur Zeile:

a. Spekulationsverbauung vor dem Ersten Weltkrieg

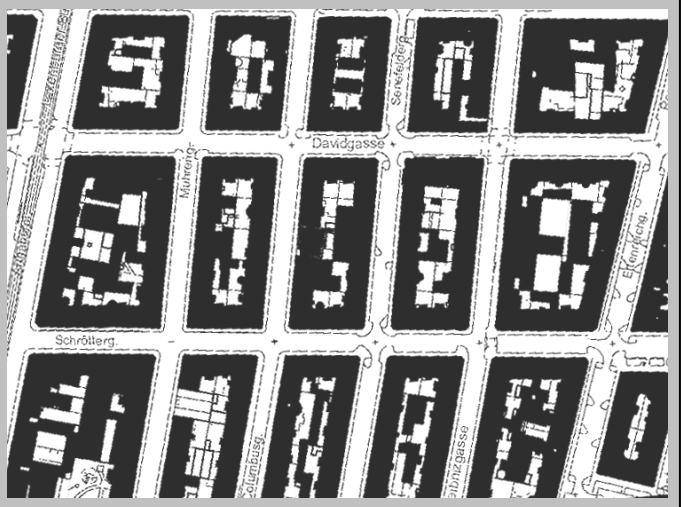


Abb. 13: Gründerzeitliche Rasterstruktur in Favoriten. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.03.2007); eigene Bearbeitung.

Der maximal zulässige Verbauungsgrad von 85% wurde durch Spekulation möglichst ausgereizt.[645]

[640] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 28.
[641] Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 48.
[642] Uhl: 1945-1965, in (Achleitner, u. a.): Neue Architektur, hier S. 29.
[643] Lorbek, Maja (u. a.): Katalog der Modernisierung, Programmlinie "Haus der Zukunft" der Österreichischen Gesellschaft für Umwelt und Technik, http://www.hausderzukunft.at/hdz_pdf/endbericht_modernisierung_id3512.pdf (Stand 21.01.2007), S. 45.
[644] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 45.
[645] Singer, Herta: Wiederaufbauen heißt Bessermachen, in (Ziak, Karl): Wiedergeburt einer Weltstadt, Wien 1965, S. 83-101, hier S. 89.

b. Wohnhausanlagen der Zwischenkriegszeit mit verschiedenen Graden der Bebauung

Die Wohnhausanlage Sandleiten stand laut Singer in der Tradition der spätgründerzeitlichen „Baugesinnung“.[646] Mit knappen Worten fasste Kapfinger die Konzeption, Lage und Vorgängerbauten der kommunalen Wohnhöfe zusammen:

„Die vorhandene Blockstruktur modifizierend formten die Wohnhöfe geschlossene Randverbauungen, die sich teils an den gebundenen symmetrischen Formen feudaler Palastarchitektur orientierten, teils an den malerischen, unregelmäßigen Stadtkonzeptionen im Sinne Camillo Sittes.“[647]

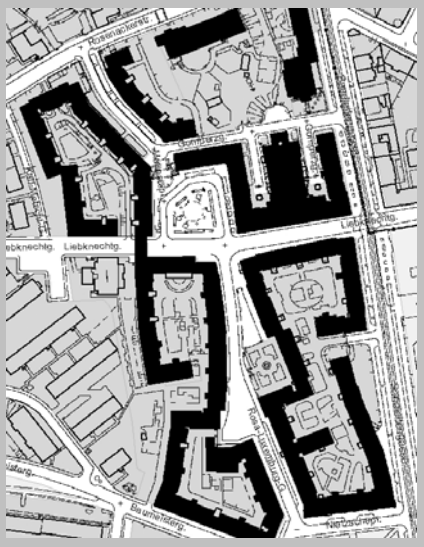


Abb. 14: Wohnanlage Sandleiten, XVI., Ausschnitt (links, um 1923) mit 60% Straßenrandbebauung. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.03.2007); eigene Bearbeitung.

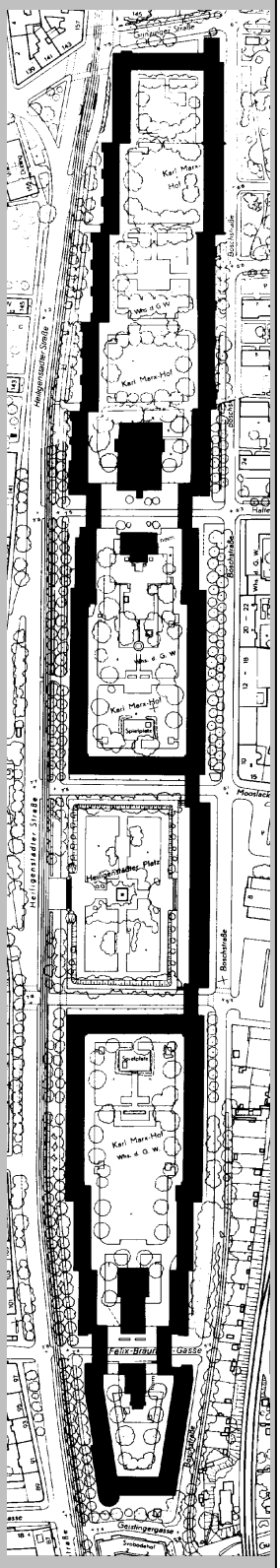
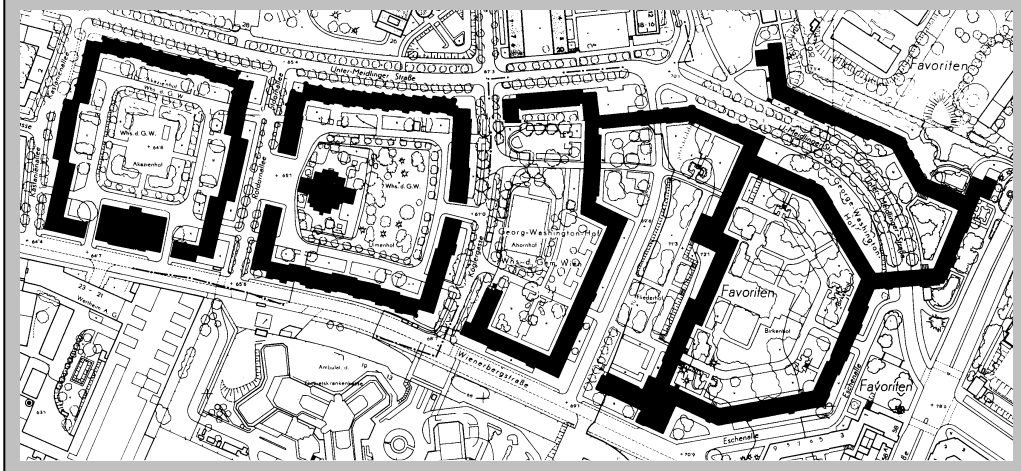


Abb. 15: Karl-Marx-Hof, XIX., (rechts, 1927-1930) mit 30% randartiger Verbauung. Quelle: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 62.

Abb. 16: George-Washington-Hof, X. und XII., (unten, 1927-30) mit 24% randartiger Verbauung. Quelle: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 50.



[646] Singer: Wiederaufbauen, S. 89.
[647] Kapfinger: Städtebauliche Entwicklung, S. 33-34.

c. Wohnhausanlagen der Nachkriegszeit

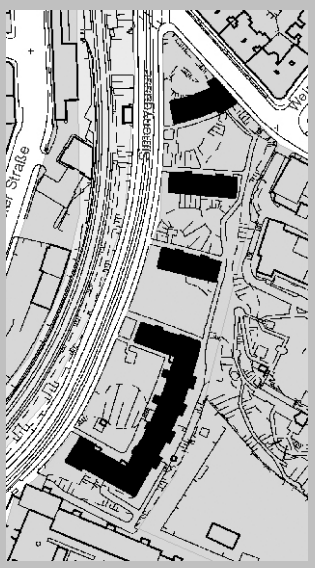


Abb. 17: Wohnhausanlage Simonygasse 2b am Czartoryskipark, XVIII., (links, um 1950) mit insgesamt 126 Wohnungen und einem Bebauungsgrad von 25%.[648] Quelle: Singer: Wiederaufbauen, S. 89; eigene Bearbeitung.

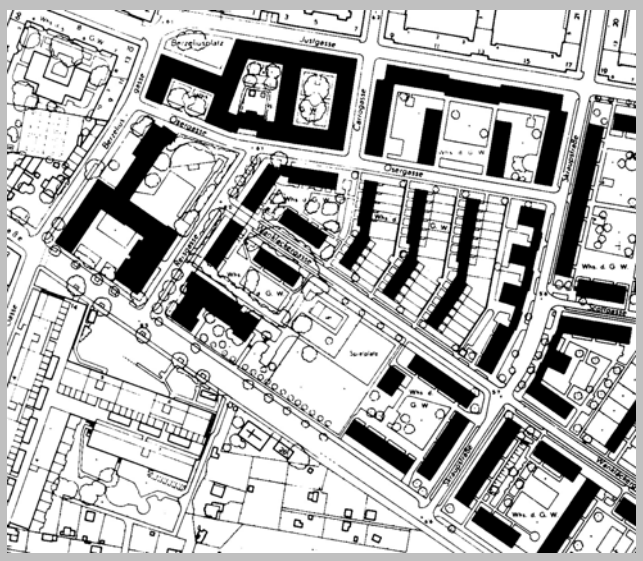
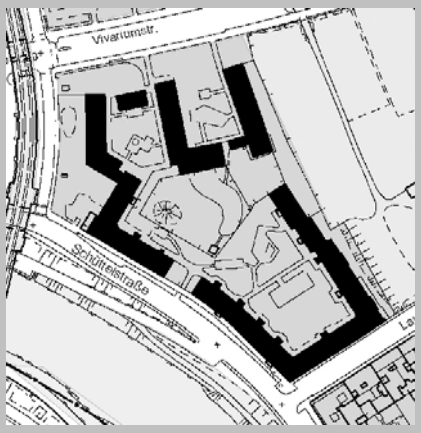


Abb. 18: Siedlung Siemensstraße, XXI., Ausschnitt (rechts oben). Franz Schuster legte die Zeilenbauten der Wohnanlage parallel bzw. im rechten Winkel zu den begrenzenden Straßen an (Baubeginn 1950). Quelle: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 82.



Die teilweise Öffnung einer Wohnblockanlage wurde in der Wohnanlage in der Vivariumstraße und im Theodor-Körner-Hof realisiert, die ein Zwischenstadium in der Entwicklung darstellen (Theodor-Körner-Hof siehe auch VII.2.6.). Andere Übergangsformen zeigen „kammförmige Baustrukturen", wie die späteren Anlage in der Anton-Krieger-Gasse (Bauzeit Ende der sechziger Jahre).[649]

Abb. 19: Wohnanlage Vivariumstraße, II., mit insgesamt 313 Wohnungen (links, Ausschnitt). Der Verbauungsgrad liegt bei 31%.[650] Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.03.2007); eigene Bearbeitung.

Beispiele für die vollzogene Öffnung vom Block zur Zeile sind die Anlagen am Eisenstadtplatz und in der Vorgartenstraße mit parallelen Scheibenbauten (siehe VII.2.9).

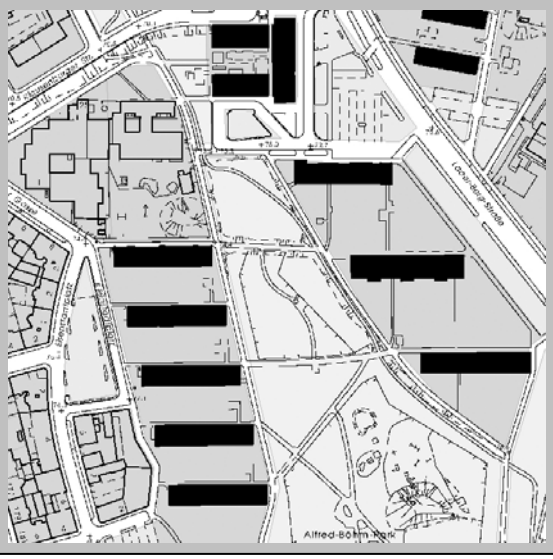


Abb. 20: Zeilenbauten am Eisenstadtplatz, X. (rechts, südlicher Teil der Anlage). Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.03.2007); eigene Bearbeitung.

[648] Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz Mai 1951, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1951/0551.htm (Stand 21.07.2007).
[649] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 45, 79.
[650] Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz Oktober 1958, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1958/1058.htm (Stand 21.07.2007).

Den Arbeiten des Wiener Stadtplaners *Roland Rainer* (1910-2004) zum Wiederaufbau geht die Rolle des jungen Architekten im Dritten Reich voraus. Rainer galt laut Stadtforscher Wolfgang Amann als einer der führenden Theoretiker des Städtebaus im Dritten Reich. Rainer war während des Zweiten Weltkrieges an der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung – mit einer Unterbrechung durch die Einberufung zum Militärdienst – beschäftigt. Aus dieser Tätigkeit in Berlin stammte die Veröffentlichung „Die zweckmäßigste Hausform für Erweiterung, Neugründung und Wiederaufbau von Städten“ aus dem Jahr 1944.[651] Mit der Problematik der Wahl der Bebauungsform für Wohnzwecke in Städten setzte er sich auch in späteren Jahren weiter auseinander. Vor allem durch seine zu Le Corbusiers städtebaulichen Anschauungen – in erster Linie in Bezug auf die Verwendung viel- bzw. eingeschossiger Wohnbauten – konträre Meinung gewann Rainer an Profil.

Die „Städtebauliche Prosa“ von Roland Rainer ist ein grundlegendes Werk, das viele der gängigen städtebaulichen und architekturtheoretischen Ansätze der Zeit aufnimmt. Das Ausmaß zerstörten urbanen Raumes nach der Zäsur in Verbindung mit dem fortgeschrittenen Grad der Urbanisierung bildete den Ausgangspunkt für Rainers städtebauliche Überlegungen.[652] Die Abhandlung beinhaltet ein Kapitel über die „Behausungsfrage“. Roland Rainer veröffentlichte 1947 seine Habilitation unter dem gleichnamigen Titel.[653] Darin erörterte er die Frage nach der idealen urbanen Wohnbebauung und lieferte einen wichtigen theoretischen Beitrag zum Wohnbau der Nachkriegszeit. Im Einzelnen behandelte er Aspekte wie den Einfluss verschiedener Wohnhaustypen auf die Stadtentwicklung und deren Bezug zum Stadtbild, Fragen der Raumplanung, der Konstruktion und Produktion von Gebäuden bzw. Gebäudeteilen und des Wohnungsbedarfs.[654] Rainer bezeichnete die Dimension des geschlossenen Baublocks der Gründerzeit als maßlos. Fassadenelemente des barocken Städtebaus würden ihrem ursprünglichen Zusammenhang entrissen und die Formen für den Massenwohnungsbau instrumentalisiert. Durch Verbreiterung der Straßen sollten die Belichtungsverhältnisse der Wohnungen verbessert werden. Rainer erkannte jedoch, dass im Ergebnis das Gegenteil erreicht wurde, weil den für die aufwändigen Straßen aufkommenden Anliegern das Recht zu immer höheren Gebäuden eingeräumt wurde. Eine Verschlechterung der Lichtverhältnisse in den Wohnungen der Hinterhöfe war die Folge. Als Grund für die Wohnverhältnisse breiter Bevölkerungsschichten bezeichnete Rainer „die Verständnislosigkeit der verantwortlichen Kreise für die soziale Seite des Problems […]“[655]. Rainer charakterisierte die Wohnsituation im Block als „Kasernierung“ (vgl. Abb. 21), die unter anderem physische Schäden verursachen würde. Versuche, diese Wohnform weiterzuentwickeln, führten tendenziell zur Wandlung zum

[651] Amann verweist ausdrücklich auf die von Rainer in der Schrift einbezogenen Zitate verschiedener Nationalsozialisten (wie beispielsweise Heiligenthals mit rassistischem Inhalt). Obwohl der Sprachgebrauch Rainers selbst zurückhaltender war, fällt doch die „volksbiologische“ Argumentationsweise des Autors auf. Amann: Wien, S. 53-54 und Amann, Wolfgang: Interview mit Roland Rainer am 13.06.1994, unveröffentlichtes Dokument des Autors, S. 1.
[652] Rainer: Prosa, S. 1.
[653] Als Habilitation wurde „Die Behausungsfrage“ in Wien abgelehnt, aber an anderen Universitäten angenommen. Rainer: Arbeiten, S. 287.
[654] Rainer, Roland: Die Behausungsfrage, Wien 1947, S. 1-5 und Inhaltsangabe.
[655] Rainer: Behausungsfrage, S. 16-17.

modernen Mehrfamilienhaus. Erfahrungen aus dem Bau von Wohnblöcken mit Hinterhöfen gaben den Ausschlag für eine Reihe von Maßnahmen zur Beseitigung der offenkundigsten Mängel, wie der ungenügenden Durchlüftung, der schlechten Belichtung oder der ungünstigen Grundrisse der in den Ecken des Blocks liegenden Wohnungen.[656]

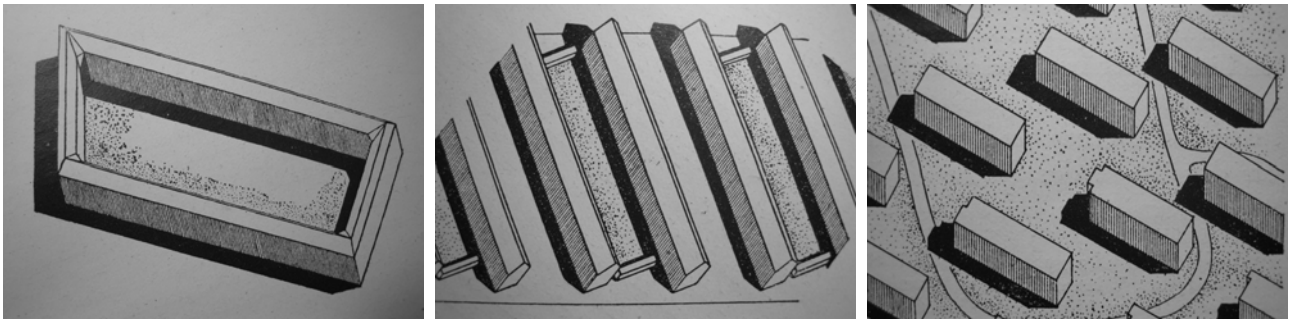


Abb. 21, 22, 23: Entwicklung vom Block zur Zeile nach Roland Rainer: Geschlossener Baublock, geöffneter Block mit parallel angeordneten Zeilen und kurze, versetzte Zeilenbauweise. Quelle: Rainer, Roland: Die Behausungsfrage, Wien 1947, S. 21.

Durch die Entwicklung der Bauweise vom Block zur Zeile sollte die massige körperliche Erscheinung aufgelöst und der Innenhof offen gelegt werden (Abb. 22). In einer weiter fortgeschrittenen Phase im Übergang von der Block- zur Zeilenbauweise sah Rainer vor, durch kürzere, versetzt positionierte Baukörper Belichtung und Aussicht zu optimieren (Abb. 23). Er wollte alle Wohnungen nach dem Sonnenstand ausrichten. Die Straße als potentieller Gefahrenherd sollte von der Wohnbebauung gelöst werden durch die räumliche Trennung von Wirtschaftsbauten und durch die Erschließung der Zeilen mit Stichstraßen. Folge der gesamten Entwicklung des Baukörpers für idealen Wohnbau war die Auflösung des Wohnblocks und des umbauten Straßenraums. Rainer beschrieb die stadträumlichen Folgen dieser visionären Umbildung von der geschlossenen zur offenen Wohnbebauung:

> *„Zwischen den freistehenden Zeilen strömt nun das Grün in die Stadt, nicht mehr in einzelne Höfe eingesperrt oder auf ‚öffentliche Parks' beschränkt, sondern als zusammenhängender grenzenloser Landschaftsraum, in dem die einzelnen Wohnhäuser als freistehende Körper aufgehen. Diese Neuerung, die ein ganz neues Raumgefühl voraussetzt und verwirklicht, ist für alle Hausformen – vom Einfamilienhaus bis zum Hochhaus – von gleicher grundsätzlicher Bedeutung."*[657]

Mit der Auflockerung waren laut Rainer Schwierigkeiten verbunden. Der vermehrte Raum zwischen den Gebäuden bedeutete Mehrkosten; zur Erschließung wurden Straßen und Versorgungsleitungen länger; längere Wegstrecken würden in der Summe ins Gewicht fallen; schließlich entstünden Kosten für die Pflege der Grünflächen. Veränderungen des Haustypus gingen einher mit Veränderungen der Wohnungen in Grundriss und Ausstattung. Es wurden

[656] Rainer: Behausungsfrage, S. 18-19.
[657] Rainer: Behausungsfrage, S. 18-19.

vermehrt kleinere Wohnungen geplant, aber komfortabler ausgestattet und mit Balkon, Terrasse oder Dachgarten verbunden.[658]

Nach Rainer hätten sich die städtebaulichen Theorien Le Corbusiers in der Realität nicht bewährt. Le Corbusier wollte durch die Erstellung möglichst hoher Häuser die Ausdehnung der Stadt radikal verringern und trotz dieser weit geringeren Ausdehnung der Stadt über mehr Boden für Grün und Infrastruktur verfügen. Nach diesem Konzept sollte durch den Haustyp Hochhaus die Stadt zum Landschaftsraum werden. Die angestrebte Weiträumigkeit und Besonnung wurde in realisierten Projekten nicht erreicht, denn meist wurden die Gebäude zu dicht angeordnet.[659]

Allgemein erkannte Rainer im Bautyp Hochhaus nicht die modernen Vorzüge, wie sie der Zeitgeist der fünfziger und sechziger Jahre erfasste. Eine Äußerung zur Hochhausdiskussion des Architekten stammt aus dem Jahr 2003: Die Hochhäuser könnten als Büro- oder Hoteltürme dienen, nicht aber der Wohnfunktion; der Mensch brauche Ruhe zum Wohnen. Der Gebäudetyp würde seine Umgebung im Bezug auf Licht und Sonne entwerten: „Das Hochhaus ist ein Schmarotzer auf Kosten anderer.“[660] Rainer galt vielmehr als Befürworter des Einfamilienhauses.[661] Das während des Krieges formulierte Konzept der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ bevorzugte aus politischen Gründen das Einfamilienhaus mit Garten (besonders „in der Form des Reihenbaues“), auch in der folgenden Periode („Grundbesitz fördert Demokratie“) wurde die Erstellung von Einfamilienhäusern durch den Marshall-Plan gefördert.[662]

Rainer forderte eine Bewertung der „Behausungsfrage“ nach menschlichen Maßstäben. Das Großhaus entrücke dieser Bemessung durch Anonymität und mangelnden Gemeinsinn. Die Überschaubarkeit des Einfamilienhauses und seine verhältnismäßig einfache Bauweise führten zu einer besseren Instandhaltung als bei Massenmietshäusern. Soziale Aspekte wie der persönliche Umgang mit Nachbarn hätten eine Vertrautheit mit der Umgebung zur Folge, die die Bewohner des Großhauses nicht aufbauen würden.[663] Berechnungen der Autoren des Werks „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ deckten auf, dass „beim Zeilenbau das zweigeschossige Einfamilienhaus nur unwesentlich mehr Land braucht als das Mehrwohnungshaus“. Folgerichtig sah ein Entwurf Rainers aus dem Jahr 1955 für eine Trabantenstadt südlich von Wien überwiegend kleine Wohngebäude vor.[664]

Statt der für das freistehende Einzelhaus üblicherweise notwendigen 500m² bis 1.000m² orientierte sich Rainer an Grundstücksgrößen von etwa 100m² bis 200m² pro Einfamilienhaus.

[658] Rainer: Behausungsfrage, S. 19, 22, 27.
[659] Rainer: Behausungsfrage, S. 28.
[660] Rainer: Werk, S. 234-235.
[661] In der Gründerzeit blieb der Haustyp des Einfamilienhauses in Form der Villa nur der Oberschicht vorbehalten. Ähnlich blieb das moderne Landhaus im mitteleuropäischen Raum bis Ende der 1940er Jahre unbedeutend. Verschiedene Bemühungen nach dem Ersten Weltkrieg sollten die Attraktivität des Einfamilienhauses als Wohnform steigern. In Flächennutzungsplänen wurden am Stadtrand liegende Baugebiete herabgezont und dadurch Einfluss auf die Bodenpreise genommen. Durch diesen Eingriff wurde das kleine freistehende Einzelhaus gefördert, das wegen hoher Kosten oft überbelegt wurde. Eine Lösung für die städtebaulichen und wirtschaftlichen Probleme der Zwischenkriegszeit war damit nicht erreicht. Rainer: Behausungsfrage, S. 23-24.
[662] Reinborn: Städtebau, S. 230.
[663] Rainer: Behausungsfrage, S. 30, 52-53.
[664] Göderitz, Johannes/Rainer, Roland/Hoffmann, Hubert: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957, S. 52, 80-81,

Deutlich unterschieden wurde bei Rainer in die Haustypen freistehendes Einzelhaus und Einfamilien-Reihenhaus. Höhere Kosten beim Erwerb, für Bau, Erhaltung, Heizung etc. und die insgesamt viel größere Ausdehnung des Siedlungsgebietes sprachen gegen das freistehende Einzelhaus als städtebauliche Lösung. In der Kombination des Einfamilienreihenhauses mit der aufgelockerten Flächennutzung der Gartenstadt erkannte der Städtebauer zukunftsträchtiges Potential. Rainer griff zur Veranschaulichung auf ältere Stadtteile Londons, Arbeiterhäuser in den Vereinigten Staaten und holländische Siedlungen wie in Vreewijk-Rotterdam zurück. Vor allem in letzterem Beispiel sah Rainer die Lösung der „Behausungsfrage“. In der Gartenstadt Vreewijk wurden ab 1916 4.100 Einfamilienhäuser mit durchschnittlich 54 Häusern pro Hektar einschließlich der Infrastruktur erstellt. Rainer erörterte verschiedene Grundrisse und Ausstattungsvarianten von Einfamilienhäusern, die wenig Grundfläche benötigen und sich durch Wohnkultur und -funktionen vom Großhaus absetzen. Er favorisierte ebenerdige Haustypen. Neben der natürlichen Wohnform unterstrich Rainer die Möglichkeit einer einfachen Konstruktionsweise, die sich in den Herstellungskosten niederschlage.[665] Wegen geringer statischer Anforderungen könnten viele verschiedene Baumaterialien verbaut werden. Leichte Decken und Dächer trügen ebenso zu günstiger Bauweise bei wie die Einsparung von Treppen. Die Baukosten je Wohnung für ein Kleinhaus hätten in den zwanziger und dreißiger Jahren in Holland unter denen des Großhauses gelegen. Willkommen in der Argumentation Rainers war die Feststellung des Chefinspektors des niederländischen Wohnungswesens von der Kaa aus dem Jahr 1926:

> *„Die Vermehrung der Stockwerkszahl drückt die Baukosten je Wohnung nicht herab, im Gegenteil, das Einfamilienhaus ist meistens billiger als eine gleichwertige Wohnung in einem Mehrfamilienhaus.“*[666]

Diese Erfahrung aus der Zwischenkriegszeit war in der finanziell schwachen Periode des Wiederaufbaus ein wichtiger Ansatzpunkt für Wirtschaftlichkeit im Städtebau. Der Flächenbedarf von Siedlungen mit eingeschossigen Häusern sollte sich laut Rainer in Grenzen halten. Er verwies in diesem Zusammenhang auf eine Arbeit des Bauhaus-Architekturlehrers Hilbersheimer von 1931.[667] Als Nutzung der Grünflächen der Siedlungshäuser schlug Rainer Kleingärten vor, die bei entsprechender Bewirtschaftung hohe Erträge liefern könnten. Hausgärten würden viel intensiver genutzt als von der Wohnung entfernt liegende Schrebergärten. Rainer setzte diese und andere Beobachtungen zur Nutzung urbaner Grünflächen in Beziehung und folgerte:

> *„Wenn man die bei aufgelockerter Bebauung entstehenden freien Flächen zwischen den Häusern den Bewohnern als Hausgärten zur Verfügung stellt, so spart man dadurch viele andere, bisher nötige Freiflächen der Stadt. Unter dieser Voraussetzung würde also Auflockerung der Wohngebiete nicht zu einer so starken Ausdehnung des gesamten Stadtgebietes führen, wie vielfach befürchtet wird.“*[668]

zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 231.
[665] Rainer: Behausungsfrage, S. 25, 33-49.
[666] Rainer: Behausungsfrage, S. 66.
[667] Rainer: Behausungsfrage, S. 44-49, 66-67.
[668] Rainer: Behausungsfrage, S. 54-55.

Diese Form der Verteilung von Grün über die Stadt stand der Auffassung Le Corbusiers entgegen, die Räume zwischen den Großhäusern parkartig zu gestalten. Kleine Gärten würden nach Rainer „[…] seit Jahrhunderten als selbstverständliches Zubehör des Wohnhauses […]" bestehen und anderen Zwecken dienen als der gestaltete Park des Barock.[669]

Einen Höhepunkt erreichte die Karriere Rainers, als er das Amt des Wiener Stadtbaudirektors übernahm. Zu diesem Zeitpunkt war der Wiederaufbau größtenteils bewältigt. In den Jahren 1958-61 legte Rainer zusammen mit Mitarbeitern des Magistrats das *„Städtebauliche Grundkonzept"* fest, das am 30. Juni 1961 vom Wiener Gemeinderat einstimmig angenommen wurde. In der folgenden Phase war geplant, detaillierte Einzelheiten festzulegen. Dieses Vorhaben scheiterte laut Rainer an den laufenden Veränderungen der Stadtstruktur und an Genehmigungen von Einzelplanungen, die er für unvertretbar hielt. Daraufhin folgte 1963 sein Rücktritt vom Amt des Stadtbaudirektors.[670] Das „städtebauliche Grundkonzept" sah eine Dezentralisierung der weitgehend monozentrischen Struktur vor; Subzentren sollten die Innere Stadt entlasten und zentrale Einrichtungen übernehmen. Für diese polyzentrische Struktur waren Funktionsballungen auf dem Areal des ehemaligen Nordbahnhofes, des alten Allgemeinen Krankenhauses und des Arsenals vorgesehen. Weiters verfolgte das Konzept eine Angleichung der unterschiedlichen Bebauungsdichten in den einzelnen Stadtteilen durch Auflockerung beziehungsweise Verdichtung. Am südwestlichen Stadtrand wurde eine Neuansiedlung von Industriebetrieben projektiert, deren räumliche Anordnung dezentralisiert werden sollte. Erste Einkaufszentren entstanden in dezentraler Lage, wie z.B. das Ekazent in Hietzing.[671] Nach dem funktionalen Konzept großräumlicher Trennung von Wohn- und Industriegebieten wurden Wohnviertel in Form von Satellitenstädten hochgezogen, deren Planung durch den kommunalen Wohnbau gesteuert wurde.[672]

Rainer brachte in einer zu seinem Spätwerk zählenden Veröffentlichung die Grundlinien seiner Vorstellung von Städtebau in Bezug auf die Wohnbebauung auf den Punkt:

> *„Bei mittlerer Besiedlungsdichte, wie sie verdichteter Flachbau ergibt, können auch in größeren Siedlungseinheiten die Einrichtungen der Infrastruktur noch zu Fuß, mit dem Rad oder Bus erreicht werden. Damit für den Weg zur Arbeitsstätte nicht das Auto, sondern U- oder S- Bahn benutzt werden, ist es nötig, die Stationen dieser Massenverkehrsmittel mit reicher Infrastruktur attraktiv zu machen. Stadtentwicklung wird dann nicht linear, als Band entlang von Verkehrsstraßen, sondern punktförmig, als Siedlungskette erfolgen. Zwischen den einzelnen Gliedern dieser Kette können dann ausreichende Freiräume für Grün jeder Art freibleiben.*
> *So kann die Stadt ein räumlich lockeres, aber funktionell, verkehrstechnisch eng verflochtenes Netz einzelner Zellen menschlichen Maßes sein, wie ich schon 1948 in „Städtebauliche Prosa" formuliert habe.*
> *Dieses räumlich lockere städtische Gefüge im weiten Raume der Region enthebt die Großstadt jeder Notwendigkeit einer Dichte und Höhe der Bebauung, die größer ist als für optimale Funktionen nötig wäre."*[673]

[669] Rainer: Behausungsfrage, S. 56.
[670] Rainer: Arbeiten, S. 288. Einen Überblick über die Inhalte des städtebaulichen Grundkonzepts bietet die Veröffentlichung von Roland Rainer: Planungskonzept Wien, Wien 1962.
[671] Eigner/Resch: Entwicklung Wiens, S. 45.
[672] Ab Mitte der 1960iger Jahre wurde – im Gegensatz zum Ziel der Funktionstrennung in der Charta von Athen – gefordert, die Stadtviertel wegen vieler negativer Begleiterscheinungen zu durchmischen. Eigner/Resch: Entwicklung Wiens, S. 45-46.
[673] Rainer: Rand, S. 20-21.

In Bezug auf die Verkehrsplanung setzte sich Rainer für eine räumliche Trennung von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr ein. Darin erkannte der Stadtplaner wesentliche Vorteile wie die Vermeidung von Unfällen und gegenseitiger Behinderung sowie einen leichteren Zugang zum Leitungsnetz unter den Fußgängerwegen.[674]

[674] Rainer: Rand, S. 19.

V. Erste Phase des Wiederaufbaus: RAHMENBEDINGUNGEN UND PLANUNG

Die hier dargestellten Rahmenbedingungen unterscheiden sich in von außen bestimmte Determinanten, die ab Kriegsende 1945 vorherrschten (wie Wirtschaftsordnungen, Besatzungsmächte und -zonen) und in Rahmenbedingungen, die während des Wiederaufbaus neu geschaffen wurden (z. B. die Planungen der Stadt mit Sofort-, Wiederaufbau- und Zukunftsprogramm).

V.1. Rahmenbedingungen des Wiederaufbaus

V.1.1 Allgemeiner Überblick über die politische Neuordnung

Mit Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Spaltung Europas in eine östliche und eine westliche Sphäre vollzogen. Veränderte räumliche Grenzen und politische Einflussgebiete weisen auf eine Parallele zur Situation nach dem Ersten Weltkrieg hin: Ähnlich wie damals Wien von ehemaligen Gebieten der Doppelmonarchie wirtschaftlich und politisch getrennt worden war, erfolgte nach dem Zweiten Weltkrieg eine Teilung der von den Westmächten kontrollierten Besatzungszonen von den östlichen, unter sowjetischer Verwaltung stehenden Territorien. Diese Trennung verlief – gleichsam dem Schicksal Berlins – mitten durch Wien: Neben Ostösterreich mit dem industriereichen Wiener Becken fielen die Bezirke Leopoldstadt (II.), Wieden (IV.), Favoriten (X.), Brigittenau (XX.) und Floridsdorf (XI.) unter sowjetisches Militärkommando.[675] Da die Alliierten die Grenzen Groß-Wiens nicht anerkannten, erfolgte die Aufteilung der Stadt in vier Zonen gemäß den Grenzen von 1938. Jene niederösterreichischen Gemeinden, die Wien vom NS-Regime im Rahmen der Gebietserweiterung von 1938 zugeschlagen worden waren, unterstanden sowjetischem Einfluss. Einen Sonderfall bildete die Innere Stadt, die als „Interalliierte Zone" unter gemeinsamer Verwaltung der Besatzer geführt wurde.[676] Bis Herbst 1945 waren alle Zonen voneinander wirtschaftlich strikt getrennt. Diese Spaltung blieb im Falle der sowjetischen Zone bis 1953 aufrecht erhalten.[677] Als östlichster Teil der westlichen Domäne geriet die Stadt selbst in eine geopolitische Randlage.[678]

[675] Eigner/Resch: Wirtschaftliche Entwicklung, S. 166. Die Bezirke VII.-IX., XVII.-IXX. fielen unter US-amerikanische, die Bezirke VI, XIV.-XVI. unter französische und die Bezirke III., V., XI.-XIII. unter britische Kommandantur. Pirhofer, Gottfried/Stimmer, Kurt: Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/instrumente/planungsgeschichte/pdf/planungsgeschichte.pdf (Stand 20.07.2007), S. 33.
[676] Opll: Wien (Stand 10.07.2007).
[677] Technisches Museum Wien: Österreich, S. 19. Die Aufteilung der Besatzungszonen in Wien ist dargestellt im aeiou - Kulturinformationssystem der TU Graz, abrufbar unter http://www.aeiou.at/aeiou.history.data.jpg/35328.jpg (Stand 21.08.06).
[678] Eigner/Resch: Wirtschaftliche Entwicklung, S. 12.

Abb. 24: Plakat des Films „Die Vier im Jeep", das die gemeinsame Streife der Besatzungsmächte in der Interalliierten Zone darstellt. Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, Flugblätter-, Plakate- und Exlibris-Sammlung, Signatur ÖNB-FLU 16302849, abrufbar unter http://www.onb.ac.at/sammlungen/plakate/siteseeing/wieder_frei/exhibition_1951/195100_text.htm (Stand 13.03.2007).

Die alleinige Exekutivgewalt nach Kriegsende lag bei den Alliierten.[679] Der Alliierte Rat setzte die Besatzungskosten mit 35% des österreichischen Haushalts am 10. Mai 1945 fest.[680] Zunächst waren die staatsrechtliche Stellung Österreichs wie auch die Eigentumsrechte an ehemals „deutschem Eigentum" in Österreich ungeklärt.[681] Gemäß dem Potsdamer Abkommen wurden „Betriebe deutschen Eigentums" als „Kriegsbeutegut" deklariert.[682] Durch eine Rolle Österreichs als Opfer NS-Deutschlands konnte der neue österreichische Staat Eigentum des Deutschen Reiches übernehmen.[683] Im Gegensatz zu den westlichen Besatzungsmächten wurden von sowjetischer Seite Ansprüche auf Rechte an deutschem Eigentum gestellt.[684]

Eilig erlassene Regeln sollten die Stadt nach der Einnahme vor völligem Chaos bewahren. Als eine der ersten Handlungen wurde der „Befehl Nr. 1 des [sowjetischen, Anm. d. Verf.] Militärkommandanten" mit Regelungen zur Wiederherstellung bzw. Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung in Form von Plakaten verbreitet.[685] Zügig kam es zur Bildung einer provisorischen Gemeindeverwaltung. In einer inoffiziellen Vorbesprechung im Rathaus am 13. April 1945 wurde Theodor Körner zur Besetzung des Bürgermeisteramtes vorgeschlagen, woraufhin die Militärkommandantur ihr Einverständnis mit der personellen Besetzung erklärte.[686] Der Arbeitsbeginn der provisorischen Gemeindeverwaltung wird mit den Tagen ab dem 17. April 1945 datiert, als der ehemalige sozialdemokratische Bundesrat und General a. D., Theodor Körner, vom sowjetischen Stadtkommandanten Blagodatow zum provisorischen Bürgermeister von Wien bestellt wurde. Bis 21. April 1945 erfolgte die Ernennung der amtsführenden Stadträte.[687]

[679] Technisches Museum Wien: Österreich, S. 81.
[680] Ziak: Null, S. 17.
[681] Klein: Abriss, S. 28.
[682] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 166.
[683] Beispielsweise wurde 1946 der Alpine Montan Konzern/die Hermann-Göring-Werke als VOEST-Alpine verstaatlicht. Allein schon aus eigentumsrechtlichen Gründen erfolgte eine Distanzierung von Deutschland, um nicht „mit der Kriegsschuld mitbelastet zu werden". Banik-Schweitzer: Wien, S. 25.
[684] Siehe Befehl Nr. 17 von Generaloberst Wladimir Kurasow am 5.7.1946. Technisches Museum Wien: Österreich, S. 89.
[685] Bernt, Johann/Zilk, Helmut: Wien – Stadt im Aufbau!, Wien 1975, S. 28.
[686] Bernt/Zilk: Wien, S. 29-30.
[687] Adametz, Wilhelm: Die Verantwortlichen, in (Ziak, Karl): Wiedergeburt einer Weltstadt, Wien 1965, S. 300-313, hier S. 300 und Riemer, Hans: Die Ausstellung „Wien baut auf", in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9/10(1947), S. 156-160, hier S. 156.

Die ersten Besprechungen auf bundespolitischer Ebene zum Aufbau einer provisorischen Regierung fanden ebenfalls sehr schnell statt. Nach ersten Sondierungsgesprächen erfolgte die Konstituierung der provisorischen Regierung am 27. April 1945 im Senatssitzungssaal des Wiener Rathauses.[688] Am 25. November 1945 fanden Doppelwahlen für den Nationalrat und den Wiener Gemeinderat statt.[689] Auf bundespolitischer Ebene kam es zur Bildung einer großen Koalition zwischen den beiden großen Parteien SPÖ und ÖVP.[690] In Wien errang die SPÖ die absolute Mehrheit mit 57,1% (58 Sitze), gefolgt von der zweitstärksten Partei, der ÖVP mit 34,9% (36 Sitze) und der KPÖ mit 8,0% der Stimmen (bzw. einem Anteil von sechs Sitzen).[691]
Die alliierten Machthaber beherrschten aber weiterhin das politische Geschehen Nachkriegs-Österreichs. Der räumlichen Separation nach Machtbereichen folgte eine unterschiedliche Politik in den Besatzungszonen bis zum Abzug der Alliierten. Im industriereichen Osten kam es zu umfangreichen Industriedemontagen.[692] Aufgrund der kommunistisch ausgerichteten Wirtschaftspolitik waren die Rahmenbedingungen gegenüber dem Westen grundsätzlich verschieden.[693]
Neben den beschriebenen politischen Veränderungen waren weitere wesentliche Schritte auf dem Weg zu einer „Normalisierung" der Verhältnisse:

> *„Die Rückkehr zur Verfassung Wiens aus der Zeit der ersten Republik, die Wiedereinführung von gewählten Stadträten, also von Volksvertretern, geleiteten Verwaltungsgruppen, die Wiedererrichtung des Wiener Magistrats, die Befreiung der städtischen Unternehmungen und Betriebe aus den bürokratischen und parteimäßigen Fesseln, die ihnen, gleich anderen öffentlichen Dienststellen, vom Nationalsozialismus angelegt worden waren, und ihre Rückführung zu kaufmännischen Betriebsgrundsätzen […].*[694]

V.1.2 Reorganisation der Verwaltung

Nach der Befreiung Wiens wurde im Mai 1945 die alte Verfassung der Stadt in der Form von 1931 wiederhergestellt und damit auch das Stadtbauamt reorganisiert. Einer der Schritte zur Aufstellung der Verwaltung war beispielsweise die Wiedereinführung der „Magistratsabteilungen" (ab 1. März 1946), die von den Nationalsozialisten durch Gruppenbezeichnungen ersetzt worden waren.[695] Der desorganisierte Verwaltungsapparat stellte ein grundsätzliches Problem am Anfang des Wiederaufbaus dar. Die neue Stadtverwaltung warb als eine ihrer ersten Tätigkeiten für private Initiativen zum Wiederaufbau. Ein Aufruf des Bürgermeisters zielte darauf ab, nach dem ökonomischen Prinzip die noch

[688] Bernt/Zilk: Wien, S. 32.
[689] Eine Übersicht über den Wahlausgang siehe bei Adametz: Die Verantwortlichen, S. 305.
[690] Bernt/Zilk: Wien, S. 54-55. Siehe auch Arbeiterzeitung vom 26./27.11.1945, jeweils S. 1, abrufbar unter http://www.arbeiter-zeitung.at/cgi-bin/archiv/flash.pl?year=1945&month=11&day=26&page=01&html=1 und http://www.arbeiter-zeitung.at/cgi-bin/archiv/flash.pl?year=1945&month=11&day=27&page=01&html=0 (Stand 03.03.2007). Weitere Informationen zu den Wiener Gemeinderats- und Landtagswahlen vom Oktober 1949 und Oktober 1954 siehe Adametz: Die Verantwortlichen, S. 307, 311.
[691] Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Gemeinderatswahlen 1945-2005, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=12918&PHPSESSID=012c7f6251bdba22edb7f52f37399e62 (Stand 28.04.2007).
[692] Eigner/Resch: Entwicklung, S. 13. Die sowjetische und in geringerem Umfang die französische Besatzungsmacht demontierte Industrieanlagen. Technisches Museum Wien: Österreich, S. 81.
[693] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 166.
[694] Riemer: Ausstellung, S. 156.
[695] Bernard/Feller: Amt, S. 22.

übrigen Ressourcen zu schonen: Zuerst sollten diejenigen Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden, die den größten Erfolg bei geringstem Aufwand versprachen. Nach diesem Grundsatz handelte auch die neu geschaffene Abteilung des Stadtbauamtes „Kriegsschädenbehebung an Gebäuden".[696] Dem Stadtbauamt kam die besondere Rolle einer zentralen Koordinationsstelle der unüberschaubaren Bauaufgaben zu. Mitarbeiter des Stadtbauamts waren schon in der Zeitspanne zwischen der alliierten Eroberung der Stadt und der Bildung einer ordentlichen Stadtverwaltung mit dringendsten Instandsetzungsarbeiten beschäftigt und koordinierten zu treffende Maßnahmen.[697] Neuer Stadtbaudirektor wurde der Hochbauingenieur Hans Gundacker (1945 bis 1954), der seit 1913 dem Planungsamt angehörte. Erich Leischner, der am politischen Leben kaum teilnahm, wurde im Zuge der Reorganisation des Stadtbauamtes verantwortlich für die Abteilung Architektur. Seine neue Position war *die* zentrale Stelle des Wiederaufbaus Wiens. Leischner befasste sich in der Folgezeit intensiv mit Fragen der Stadtgestaltung; vielfältige Aufgaben waren zu bewältigen: Kriegsschäden sollten nach ihrem Ausmaß klassifiziert werden und Entscheidungen über Rekonstruktion oder Neubau gefällt werden. Um den Einfluss der Gemeinde auf Entscheidungen einzelner Architekten sicher zu stellen, wurde in der Architekturabteilung eine Bauberatung eingerichtet. Weiter beschäftigte sich Leischner mit dem Wettbewerbswesen und Strategien der Planung. Er forderte einen „subtilen Umgang" mit der Stadt; finanzielle Zwänge der unmittelbaren Nachkriegszeit gepaart mit kurzer Planungszeit und dem Druck zur Realisierung der Projekte standen dem entgegen. Es wurde teilweise auf Planungen der nationalsozialistischen Ära zurückgegriffen.[698]

Die Funktion des Stadtbauamtes wechselte in der Nachkriegszeit von einem aktiv konzipierenden Planungsamt in eine passiv beratende Behörde, die nur noch wenige Eigenplanungen erstellte. Die durch Leischner eingerichtete Bauberatung band zudem Personal.[699] Neuer Arbeitsschwerpunkt der Architekturabteilung war das Festlegen von Richtlinien und Normen. Feste Vorgaben für Grundriss und Wohnungsgröße rationalisierten die Entwurfarbeit, schränkten aber die gestalterische Freiheit der Architekten ein.[700] Neben der Normierung bestand die Aufgabe des Stadtbauamtes nun im Wesentlichen, Strukturpläne zu erstellen, die technische und finanzielle Abwicklung zu gewährleisten und die Bauvorgänge zu kontrollieren. Die Autoren Bernard/Feller sprechen im Zusammenhang mit der Auslagerung der Entwurfsarbeiten von einer Reaktion des Zeitgeistes: Die nationalsozialistische Herrschaft kontrollierte sämtliche Planungen dadurch, dass sie im Stadtbauamt durchgeführt wurden. Ein Beispiel für die Vergabe an freie Architekten war der Wettbewerb um das Strandbad Gänsehäufel. Der in der Zwischenkriegszeit intensivierte Bäderbau war traditionelle Aufgabe des

[696] Gundacker, Hans: Die Zerstörungen in Wien und ihre Behebung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 9-16, hier S. 11.
[697] Maetz, Hermann: Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 1), in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau, 7(1946), S. 17-18, hier S. 17.
[698] Bernard/Feller: Amt, S. 22-23; Tabor, Jan: Kunst der Verlässlichkeit, in: Der Falter vom 14.07.1999, abrufbar unter (nextroom architektur datenbank) http://www.nextroom.at/article.php?article_id=13341 (Stand 04.08.2007).
[699] Bernard/Feller: Amt, S. 25.
[700] Leischner, Erich: Wettbewerbe in Wien, maschinenschriftliches Manuskript, Nachlass Leischner, Wien um 1948, S. 8. Zitiert nach Bernard/Feller: Amt, S. 25.

Stadtbauamtes. Nicht nur hinsichtlich der Planungsfunktion, sondern auch bezüglich des Personals veränderte sich das Stadtbauamt: Viele der zentralen Leitfiguren wie Erich Leischner und Karl Schartelmüller verließen das Stadtbauamt um das Jahr 1950. Aus dieser Einbuße erfahrener Architekten resultierte, zusammen mit den oben erwähnten Vereinheitlichungen, ein Verlust an gestalterischer Qualität der Entwürfe für Wohnhausbauten.[701]

V.1.3 Rechtsgrundlagen

Durch das Rechtüberleitungsgesetz blieben einige Gesetze aus den Jahren 1938-45, u. a. betreffend den Siedlungs-, Wohnungs- und Städtebau, für eine Übergangszeit in Kraft. Die reichsdeutschen „Rechtsgrundlagen über Raumordnung und Landesplanung" fielen nicht unter das Überleitungsgesetz, sondern wurden mit Wirkung vom 10. April 1945 zurückgenommen. Zur Unterstützung des Wiederaufbaus wurden bestehende Rechtsvorschriften in den Bereichen Finanzierung, Enteignung und Bauordnung der veränderten Situation angepasst und neue Gesetze entworfen. Nicht verabschiedete Gesetzesentwürfe und -vorschläge betrafen neben dem Grundenteignungsgesetz ein Raumordnungsgesetz und eine Musterbauordnung. Diese Gesetze waren wegen Kompetenzschwierigkeiten zwischen den Gebietskörperschaften nicht zustande gekommen. Wichtige verabschiedete Bundesgesetze, die den Wiederaufbau betrafen, waren das Baustoffbewirtschaftungsgesetz (vgl. V.4. Besondere Umstände der ersten Wiederaufbaujahre), das Wohnhaus-Wiederaufbaugesetz (siehe V.1.3., Gesetze zur Finanzierung des Wiederaufbaus) und das Gebietsänderungsgesetz Wien und Niederösterreich betreffend.[702]

Gebietsänderungsgesetz[703]

Die von den nationalsozialistischen Machthabern vorgenommene Gebietsreform, die umfangreiche Eingemeindungen beinhaltete und das Stadtgebiet stark vergrößert hatte, war nach 1945 wieder in Frage gestellt worden. Das Gebietsänderungsgesetz wurde am 26. Juli 1946 vom österreichischen Nationalrat beschlossen. Da es sich um ein Verfassungsgesetz handelte, war die Zustimmung der Alliierten notwendig. Diese Genehmigung folgte erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung.[704] Mit Wirksamkeit zum 1. September 1954 wurden 80 der 97 betroffenen Kommunen wieder an Niederösterreich ausgegliedert. Damit belief sich die Fläche der Gemeinde nach dieser Grenzveränderung auf 414,5 km²; die Bevölkerung

[701] In den Ruhestand traten Erich Leischner, Konstantin Peller, Gottlieb Michel, und Karl Ehn. Kurt Schartelmüller verstarb 1947 und Otto Nadel war schon ab 1940 als freischaffender Architekt tätig. Bernard/Feller: Amt, S. 25, 27.
[702] Schwarz: Wiederaufbau erster Bezirk, S. 24, 28, 33.
[703] Gesetzestext siehe Rechtsinformationssystem des Bundes: Verfassungsgesetz betreffend die Änderung der Grenzen zwischen den Bundesländern Niederösterreich und Wien (Gebietsänderungsgesetz), LGBl. Nr. 14/1954 vom 29. Juni 1946, abrufbar unter http://www.ris.bka.gv.at/gesamtabfrage/ (Stand 17.03.2007).
[704] Siegl, Julius: „Der gemeinsame Planungsausschuß Wien – Niederösterreich", in (Stadtbauamt Wien): Wien – die Stadt und ihr Umland, in: Der Aufbau, Monographie 7, Juli 1956, S. 24.

verringerte sich nach Maßgabe der Volkszählung vom 1. Juni 1951 von 1.766.102 auf 1.616.125 Einwohner. Im gleichen Zug wurden die Wiener Bezirke von 26 auf 23 reduziert.[705]

Veränderungen der Bauordnung

Die Bauordnung spielte im Wiederaufbau eine herausragende Rolle als „die wichtigste Rechtsgrundlage für den Wiederaufbau".[706] Ihre Fassung von 1929 war die wesentliche rechtliche Grundlage, auf der der Wiener Wiederaufbau basierte. In den Jahren 1938-45 wurden Anpassungen der Wiener Bauordnung an reichsdeutsche Bestimmungen vorgenommen, mit Wirkung zum 21. Juli 1947 jedoch wieder aufgehoben.[707] Verschiedene Änderungen sollten die Bauordnung den Bedingungen der Wiederaufbauzeit angleichen. Der Wiener Landtag erließ am 20. Februar 1947 das Gesetz über „Sonderbestimmungen für den Wiederaufbau und andere von der Bauordnung für Wien abweichende Bestimmungen". Die darin enthaltene Lockerung der Bauordnung sollte die Wiederaufbauarbeiten erleichtern. Die Instandsetzung beschädigter Gebäudeteile wäre hinsichtlich der regulären Bestimmungen über Belüftung, Beleuchtung, Fluchtlinien und Bausperre mit großen Schwierigkeiten verbunden gewesen.[708] Neben diesen Entlastungen wurden Regelungen zur Sicherung von Bauruinen und zur Beseitigung von Bauschutt getroffen.[709] Der Eingriff in die Bauordnung vom 21. Juli 1947 betraf Maßnahmen gegen den Verfall kriegsbeschädigter Gebäude und regelte den Abbruch von Bauruinen und die Beseitigung des Bauschuttes durch den Eigentümer.[710] Zusätzlich zur veränderten Bauordnung war das Wiener Wiederaufbaugesetz ratifiziert worden, das als Ergänzung zur Bauordnung von 1951-1956 gültig war.[711]

In der Bauordnungsnovelle von 1929 war explizit die Aufstellung von Flächenwidmungsplänen, die einen geordneten Ausbau der Stadt garantieren sollten, gefordert worden.[712] Da in der Zeit zwischen Inkrafttreten der neuen Bauordnung von 1929 und 1945 ein Flächenwidmungsplan nicht – wie vorgesehen – ausgearbeitet wurde, blieb der spätgründerzeitliche Generalregulierungsplan (der den Bauzonenplan von 1893 ablöste) gültig und war für die Jahre bis zur Einführung eines Flächenwidmungsplanes maßgebend.[713] Abgesehen von häufigen, kleineren Änderungen durch das Stadtbauamt war die aus der Spätgründerzeit stammende Bauklasseneinteilung in der Phase des Wiederaufbaus anzuwenden. 1956 wurde die Bauordnung nochmals novelliert und erweitert. Gegenüber der Gründerzeit wurden die

[705] Mayer: Entwicklung Wiens bis 1945, S. 55-56.
[706] Schwarz: Wiederaufbau erster Bezirk, S. 24.
[707] LGBl. für Wien Nr. 17/1947. Gesetz vom 21. Juli 1947 betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen der Bauordnung für Wien vom 6. September 1947, zitiert nach Schwarz: Wiederaufbau erster Bezirk, S. 25.
[708] Koller: Rückblick, S. 12.
[709] LGBl. für Wien Nr. 20/1947. Gesetz vom 6. Oktober 1947 betreffend die Ergänzung des Gesetzes vom 20. Februar 1947 (LGBl. für Wien Nr. 5/1947, Sonderbestimmungen für den Wiederaufbau), zitiert nach Schwarz: Wiederaufbau erster Bezirk, S. 26.
[710] Klein: Abriss, S. 31.
[711] Schwarz: Wiederaufbau erster Bezirk, S. 33.
[712] Schwarz: Wiederaufbau erster Bezirk, S. 24-25.
[713] Für die Bestimmungen zum Flächenwidmungsplan siehe Wolf, Richard/Schmid, Hugo: Die Bauordnung für Wien, Wien 1930, S. 19. Der unter Brunner ausgearbeitete Flächenwidmungsplan wurde 1952 nicht vom Gemeinderat angenommen. Zunke, Rudolf: Wiener Stadtplanung in der Wiederaufbauära nach dem Zweiten Weltkrieg, Diplomarbeit Universität Wien, Wien 1993, S. 52-53.

Geschosshöhen der Neubauten niedriger angesetzt, daher konnten bei gleicher Bauklasse mehr Geschosse untergebracht werden.[714]

Enteignung und Bauordnung

Ein grundlegendes Problem im Wiederaufbau waren die für eine Neuorganisation des Stadtraumes unzureichenden Möglichkeiten der Enteignung. Eine Erweiterung der Enteignungsbestimmungen wurde mit einer Änderung der Bauordnung vom Juli 1949 vorgenommen.[715] Diese Änderung ging auf eine im Januar 1949 veröffentlichte Forderung nach geeigneten gesetzlichen Regelungen zur Enteignung mit Entschädigungspflicht und einem Vorkaufsrecht der öffentlichen Hand von Stadtrat Novy zurück.[716] Diskutiert wurde ein wirkungsvolles Enteignungsrecht aber schon seit Beginn der Aufbauarbeiten. Hans Bernoulli (1876-1959), ein schweizerischer Architekt, der sich mit Stadtplanung in der Phase des Wiederaufbaus intensiv auseinandersetzte und auch im „Aufbau“ publizierte, sah eine Lösung der Frage in der Rückführung von Grundeigentum an die Stadt: Im Tausch gegen Baurecht hätten die Eigentümer ihr Grundrecht auf einhundert Jahre beschränken sollen.[717] Die Dringlichkeit eines Wiederaufbaugesetzes mit praktikablen Enteignungsbestimmungen wurde auch in einem „Bericht an Bürgermeister Theodor Körner vom Juli 1947“ als Beitrag in „Der Aufbau“ unterstrichen. Es wurde ein Instrumentarium gefordert, mit Hilfe dessen Verzögerungen im Wiederaufbau durch Einzelinteressen von Grundbesitzern vermieden werden können. Um den Planungen eine solide Basis zu bieten, sollten durch das geplante Gesetz Einzelinteressen der Allgemeinheit hinangestellt werden.[718]

Ein Enteignungsgesetz wurde auch auf Bundesebene diskutiert. Ein Entwurf für ein Enteignungsrecht als Bundesgesetz sah die Möglichkeit für Gemeinden vor, Grundstücke anderen, „höheren Zwecken“ zuzuführen.[719] Auf Initiative des Wiener Stadtbauamtes wurde ein Enteignungsgesetz entworfen und bei der Vollversammlung des Städtebundes am 23. November 1946 in Wien vorgelegt. Es enthielt Bestimmungen zur Verwirklichung eines planvollen Wiederaufbaus mit Regelungen zur Enteignung, zu Bauverboten, Einschränkungen des gemeinen Grundstücksverkehrs und ein Vorkaufsrecht für Gemeinden. Gedacht war es als Sondergesetz des Wiederaufbaus, das nur auf Anordnung des Landeshauptmanns angewendet hätte werden können.[720] Es blieb jedoch bei dem Entwurf, ein entsprechendes Bundesgesetz wurde nicht verabschiedet. Als Ersatz diente die auf Landesebene beschlossene Änderung der Wiener Bauordnung vom Januar 1949.[721]

[714] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 176.
[715] LGBl. für Wien Nr. 45/1949. Gesetz vom 22. Juli 1949 betreffend die Änderung einiger Bestimmungen der Bauordnung für Wien, zitiert nach Schwarz: Wiederaufbau erster Bezirk, S. 26.
[716] Novy, Franz: 25 Jahre sozialer Wohnungsbau in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1(1949), S. 1-4, hier S. 4.
[717] Ein „Turnus der Erneuerung“ hätte sich aus dieser Praxis ergeben sollen und der Neuaufbau der Städte hätte sich innerhalb eines absehbaren Zeitraums vollziehen können. Bernoulli, Hans: Einem Neuaufbau entgegen, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9/10 (1947), S. 153-155, hier S. 154.
[718] Technischer Beirat für den Wiederaufbau: Ungeregelter Wiederaufbau? Bericht an Bürgermeister Theodor Körner vom Juli 1947, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9/10 (1947), S. 155.
[719] Klein: Abriss, hier S. 31.
[720] Schubert: Aufgaben, S. 195.
[721] Schwarz: Wiederaufbau erster Bezirk, S. 31, 33.

Gesetze zur Finanzierung des Wiederaufbaus

Die zur Behebung der Kriegsschäden notwendigen Mittel waren erheblich. Die Finanzierungsfrage gilt als zentrale Frage des Wiederaufbaus.[722] Die Finanzierung des Wohnungsbaus war in hohem Maße abhängig von gesetzlich verankerten Förderungsmaßnahmen. Stadtrat Franz Novy formulierte 1946 die Aufgabe der Gemeinde auf dem Sektor Wohnbau:

> *„Der Volkswohnungsbau zur Behebung der dringenden Fälle der Wohnungsnot, der Notstandsbau, ist Angelegenheit der Gemeinde;*
> *der Bau von Siedlungshäusern und nach Typen entworfenen Wohnungseinheiten durch das private, gemeinnützige genossenschaftliche Kleinsparerkapital soll sowohl von der Gemeinde als auch von anderen öffentlichen Körperschaften weitgehend gefördert werden;*
> *der Bau des individuellen Eigenheimes, der Mietvilla, der Wohnung mit gehobenem Standard gehört dem privaten Kapital zu; er bedarf keiner finanziellen Förderung aus öffentlichen Mitteln.“*[723]

Vor 1945 erfolgte die Finanzierung des kommunalen Wohnbaus aus Steuererträgen (v.a. Wohnbausteuer). Die Gemeinde erklärte nach abgeschlossenem Bau eine Abschreibung als „verlorenen Aufwand“.[724] Zwar blieb die Finanzierung des Wohnungsbaus aus öffentlichen Mitteln vorherrschend, doch die in der Zwischenkriegszeit erhobene Steuer zur Finanzierung der Wohnbaupolitik der Gemeinde wurde in der Nachkriegszeit nicht weitergeführt. Neben dem allgemeinen Steueraufkommen konnten die unten aufgeführten Fonds in Anspruch genommen werden.[725] Auch der Bund legte ein Wohnbauförderungssystem vor, welches großzügige zinsgünstige Baudarlehen für Genossenschafts- und Eigentumswohnungen zur Verfügung stellte.[726] Die Förderungen bewirkten – zusammen mit dem überwiegenden Friedenskronenzins (gesetzlich geregelter Mietzins für Altmietverträge über Wohnungen und Geschäftsräume auf der Grundlage des vor dem Ersten Weltkrieg in Kronenwährung vereinbarten Mietzinses mit Stichtag 1.8.1914) ein günstiges Mietpreisniveau.[727]

Verschiedene Förderungen auf Bundes- und Landesebene wurden in der Phase des Wiederaufbaus eingerichtet:

- Das Wohnhaus-Wiederaufbaugesetz vom August 1948 beinhaltete einen Fond, der anfangs eine Förderung des Wiederaufbaus von zerstörten Wohnhäusern zu 100%, später zu 75% der Baukosten vorsah.[728] Er wurde aus Transfers von Lohn- bzw. Einkommenssteuer gespeist. Der Wohnhaus-Wiederaufbaufond spielte bei der Finanzierung der Wiederherstellung von 37.000

[722] Das „Kriegssachschädenrecht“ bezeichnete den Teil der Gesetzgebung, der sich mit der Entschädigung und Lenkung des Kapitals für den Wiederaufbau beschäftigte. Das Dritte Reich sah eine fast vollständige Entschädigung der Schäden in einer entsprechenden „Kriegsschädenverordnung“ vor. Da Österreich nicht Rechtsfolger des Deutschen Reiches war, kam diese Regelung nicht in Betracht. Schubert: Aufgaben, S. 194.
[723] Gundacker, Hans: Zur Methodik des Wiener kommunalen Wohnbauprogrammes, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1950), S. 310-314, hier S. 310.
[724] Marchart: Wohnbau, S. 39.
[725] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 173-174, 178.
[726] Banik-Schweitzer: Wien, S. 26.
[727] Der Friedenskronenzins ist ein „gesetzlich geregelter Mietzins für Altmietverträge über Wohnungen und Geschäftsräume auf der Grundlage des vor dem 1. Weltkrieg in Kronenwährung vereinbarten Mietzinses (Stichtag 1.8.1914)“. Immobilien-Lexikon: Friedenskronenzins, abrufbar unter http://www.immo-lexikon.at/detail.aspx?ID=56&Letter=F (22.08.2007).
[728] Marchart: Wohnbau, S. 39. Das Wohnhaus-Wiederaufbaugesetz ist einsehbar unter dem Rechtsinformationssystem des Bundes: Bundesgesetz vom 16. Juni 1948, betreffend die Wiederherstellung der durch Kriegseinwirkung beschädigten oder zerstörten Wohnhäuser und den Ersatz des zerstörten Hausrates (Wohnhaus - Wiederaufbaugesetz), BGBl. Nr. 130/1948, abrufbar unter http://www.ris.bka.gv.at/gesamtabfrage/ (Stand 17.03.2007).

Wohnungen zwischen 1948 und 1956 eine gewichtige Rolle. Diese Mittel wurden ausschließlich für Eigentümer kriegsbeschädigter Wohngebäude bereitgestellt.[729]

- Das Wohnbauförderungsgesetz von 1954 sah auf Bundesebene vor, öffentliche Wohnbauvorhaben zu einem Teil privat mitzufinanzieren. Die Wohnungsgrößen wurden dabei neu eingeteilt: Als Kleinwohnungen galten Flächen bis 90 m², Mittelwohnungen bis 130 m². Im Gegensatz zu den anderen Bundesländern wurde in Wien allerdings keine Förderung privater Baumaßnahmen vorgesehen.[730]
- Mit dem seit 1921 geführten Bundes-, Wohn- und Siedlungsfonds konnten im Zeitraum zwischen 1948 bis 1961 20.903 Wohnungen von kommunalen und genossenschaftlichen Wohnbaumaßnahmen gefördert werden. Die Förderung wurde mit der Vorgabe eingeschränkt, dass die Wohnungsgröße maximal 60 m² beträgt.[731]
- Die „Neue Wiener Wohnbauaktion 1958" (später: „Wohnbauaktion" 1964 und 1969): verfolgte das Ziel einer Förderung von je zusätzlichen 10.000 Wohnungen. Wohnbauten gemeinnütziger Bauvereinigungen und private Eigenheime wurden gefördert; der Anteil der Eigenleistung reduzierte sich abhängig von der Familiengröße auf zwanzig Prozent der Gesamtbaukosten und weniger.[732]

V.1.4 Wirtschaftspolitische Voraussetzungen

Unsichere politische wie ökonomische Rahmenbedingungen behinderten die Entwicklung Wiens als Wirtschaftsstandort. Die Ausgangsbedingungen für ein Wirtschaftswachstum gestalteten sich ungünstig aufgrund der Knappheit an Rohstoffen und Devisen sowie der Trennung der Stadt in Besatzungszonen und der damit zusammenhängenden geringen Rechtssicherheit.[733] Die geringe öffentliche Sicherheit und mangelnde Währungsstabilität hatten negativen Einfluss auf Privatunternehmer, die unter den gegebenen Bedingungen nur unter großem Risiko wirtschaften konnten.[734] Im Katalog „Österreich baut auf" wird der wirtschaftliche Zustand nach Kriegsende wie folgt beschrieben:

> *„Nach Krieg und Zerstörung und als Folge der politisch instabilen Nachkriegssituation war die Produktion in allen Branchen unterbrochen oder schwer beeinträchtigt. Maschinen standen still oder waren zerstört und lagen in Trümmern. Wirtschaftliche Engpässe bestimmten in Österreich wie in Deutschland das Tempo der anlaufenden industriellen Produktion. Eines der großen Probleme war die Versorgung mit Kohle aus dem Ausland zur Ankurbelung der Produktion."*[735]

Ein weiteres Problem des Wiederaufbaus waren ungeklärte Besitzverhältnisse: Es blieben diejenigen Objekte unsaniert, bei denen die Eigentumsverhältnisse fraglich waren. Noch Mitte der sechziger Jahre gab es diesbezüglich Klärungsbedarf.[736]

---

[729] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 173-174. Klein macht verschiedene Richtlinien dieses Gesetzes verantwortlich für die „zunehmende Stadtbildzerstörung aus modischen Gründen, die zwar aus dem Zeitgeist heraus verständlich, deshalb aber nicht weniger bedauerlich sind". Klein: Abriss, S. 31.

[730] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 174. 1968 folgte die Zusammenfassung der Fördertöpfe „Bundes-, Wohn- und Siedlungsfonds" und „Wohnbauförderungsgesetz 1954" im „Wohnbauförderungsgesetz 1968". Marchart: Wohnbau, S. 39. Gesetzestext siehe Rechtsinformationssystem des Bundes: Bundesgesetz vom 7. Juli 1954 womit Bestimmungen über die Förderung der Errichtung von Klein- und Mittelwohnungen getroffen und Grundsätze über die Schaffung von Wohnbauförderungsbeiräten aufgestellt werden (Wohnbauförderungsgesetz 1954), BGBl. Nr. 153/1954, abrufbar unter http://www.ris.bka.gv.at/gesamtabfrage/ (Stand 18.03.2007).

[731] Marchart: Wohnbau, S. 39 und Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 173-174. Gesetzestext siehe Rechtsinformationssystem des Bundes: Bundesgesetz vom 15. April 1921, betreffend Ausgestaltung des Staatlichen Wohnungsfürsorgefonds zu einem Bundes - Wohn - und Siedlungsfonds, BGBl. Nr. 252/1921, abrufbar unter http://www.ris.bka.gv.at/gesamtabfrage/ (Stand 18.03.2007).

[732] Als Alternative zum „Wohnbauförderungsgesetz 1968" wurde für die soziale Wohnbauförderung 1968 der Wiener Wohnbaufonds eingerichtet. Marchart: Wohnbau, S. 39.

[733] Eigner/Resch: Entwicklung, S. 13 und Banik-Schweitzer: Wien, S. 21.

[734] Kritsch forderte eine staatlich gelenkte Wirtschaftspolitik mit dem Einsatz regulatorischer Instrumentarien. Kritsch, Josef: Die Baustofflage in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 38-39, hier S. 39.

[735] Technisches Museum Wien: Österreich baut auf. Wieder-Aufbau & Marshall-Plan. Begleitkatalog zur gleichnamigen Ausstellung am Technischen Museum vom 17.03.2005 – 2.10.2005, Wien 2005, S. 19-20.

[736] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 186.

Im Sinne produktiver Nutzung verbliebenen „deutschen Eigentums“ übergaben die Westmächte im Herbst 1946 die Betriebe der österreichischen Regierung. Es folgten umfangreiche Verstaatlichungen der Grundstoffindustrie, der Elektrizitätswirtschaft und im Bankensektor in den Jahren 1946/47.[737] Zu diesem hohen Staatsanteil kam eine nach innen gerichtete Wirtschaftspolitik, wie Stadthistorikerin Renate Banik-Schweitzer bemerkt:

> *„Statt die bestehende regionale Arbeitsteilung und Marktverflechtung nun in Form von Exportbeziehungen zu nutzen, setzte Österreich – so wie die anderen Nachfolgestaaten – auf ein Autarkiekonzept, das sich jedoch als arges Modernisierungshemmnis erwies, denn der Industriestaat Österreich entwickelte vorrangig seinen Agrarsektor.“*[738]

In der sowjetisch besetzten Zone wurden die Industriebetriebe unter Verwaltung der „Uprawlenije Sowjetskim Imuschtschestwom w Awstriji“, kurz USIA, gestellt.[739] Sie produzierten im Rahmen der Reparationen für die Sowjetunion und deren Verbündete.[740] Für das russische Management war die Einrichtung der Planwirtschaft schwierig, da die Betriebe in die österreichische Wirtschaft integriert waren. Als entscheidendes Kriterium galt das Erreichen der von Moskau vorgelegten Grundpläne.[741]

Abb. 25: Plakat der amerikanischen Besatzungsbehörden als Hinweis auf wirtschaftliche Schäden durch das USIA-Management. Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, Flugblätter-, Plakate- und Exlibris-Sammlung, Signatur ÖNB-FLU R: 0005797, abrufbar unter http://www.onb.ac.at/sammlungen/plakate/siteseeing/wieder_frei/exhibition_1952/195201_text.htm (Stand 13.03.2007).

Die Industrien dieser Gebiete entwickelten sich vergleichsweise begrenzt, da Investitionen weitestgehend unterblieben und die Wiederaufbauhilfe vorrangig den westlichen Besatzungszonen vorbehalten war. Noch Anfang der sechziger Jahre war das Bild Floridsdorfs von Fabrikruinen geprägt.[742] Im Jahr 1956 bestanden 54 ehemalige USIA-Betriebe mit 15.015 Mitarbeitern, die nach Abzug der Besatzer abgelöst werden mussten.[743]

[737] Technisches Museum Wien: Österreich, S. 20.
[738] Banik-Schweitzer: Wien, S. 21. Die im Zitat angedeutete Konzentration auf den Agrarsektor in den ersten Jahren des Wiederaufbaus ist wohl unter den Gesichtspunkt der Nahrungsmittelknappheit zu verstehen.
[739] USIA („Uprawlenije Sowjetskim Imuschtschestwom w Awstriji“) bedeutet Verwaltung des sowjetischen Eigentums in Österreich. aeiou – Kulturinformationssystem der TU Graz, abrufbar unter http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.u/u974842.htm (Stand 13.03.2007).
[740] Wiener Stadt- und Landesarchiv: Historische Kommission/Kommission 1945, Dokument Nr. 175, Blatt „Ratzek 2“.
[741] Wiener Stadt- und Landesarchiv: Historische Kommission/Kommission 1945, Dokument Nr. 175, unnummeriertes Blatt und die Blätter „Ratzek 2“ und „Ratzek 3“.
[742] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 166.
[743] Die USIA-Betriebe wurden durch den Staatsvertrag vom 15. Mai 1955 gegen monetäre Gegenleistung abgelöst.

Finanzierung des Wiederaufbaus

Die Finanzierung des Wiederaufbaus war durch die Bindung bedeutender Mittel eine große Belastung des öffentlichen Haushalts.[744] Nach dem unter dem Nazi-Regime umfassende Planungen zur Neuordnung Wiens erstellt worden waren, mussten die pragmatischen, mit beschränktesten Mitteln durchzuführenden Wiederaufbau-Projekte ernüchternd wirken:

> *„Die den heutigen Umständen angepaßten Arbeiten des Städtebauers rufen nun bei den Theoretikern, die unbekümmert weiter in jener vielversprechenden Ideenwelt leben, Enttäuschung hervor; aber die Enttäuschungen werden nur leider allzu oft gegenseitige, wenn sich nämlich nicht einmal die im Umfang, in ihrer Auswirkung und in ihren Kosten beschränkten, der Realität weitestgehend angepassten Planungen als durchführbar erweisen, weil ihre Ausführung an den fehlenden Mitteln scheitert.“*[745]

Direkte Hilfe erhielt Österreich in Form von Lebensmittellieferungen durch die US-Army (Government Appropriations for Relief in Occupied Areas, GARIOA), die Hilfen der United Nations Relief and Rehabilitation Administration (UNRRA), Überbrückungshilfe-Programme der US-Regierung (1947/48) und dem Marshall-Plan (1948-52). Beständige Wirkung über Jahrzehnte bewies der 1962 als Nachfolgeeinrichtung des Marshall-Plans eingerichtete European Recovery Program-Fonds (ERP), durch dessen Hilfe strategische Wirtschaftspolitik betrieben werden konnte.

Der wirtschaftliche Zustand (West-)Europas bewog den US-Kongress zur Verabschiedung eines längerfristigen Hilfsprogrammes. Federführend war der Außenminister George C. Marshall. Eine auf den Erhalt der wirtschaftlichen Einheit des österreichischen Staates abzielende Politik der US-Besatzungsmacht bezog den sowjetisch besetzten Teil in das Wirtschaftshilfeprogramm ein. Ziel war es, die Westintegration Österreichs zu erreichen.

> *„Politisch und strategisch zielte der Marshall-Plan auf die wirtschaftliche Stabilisierung und Immunisierung der Bevölkerung gegenüber drohenden kommunistischen Einflüssen ab. […] Für Österreich bedeutete die Teilnahme am Marshall-Plan […] den Beginn der Westorientierung: politisch, wirtschaftlich und kulturell.“*[746]

Ausgangspunkt für den Marshallplan war das ERP-Abkommen vom 2. Juli 1948.[747] Nach politisch turbulenten Verhandlungen bei der Pariser Konferenz Ende Juni 1947 wurde das amerikanische Wiederaufbauprogramm, das bald nach dem US-Außenminister Marshall-Plan genannt wurde, beschlossen und der Bedarf ermittelt. Erste Überbrückungsgelder von Seiten des amerikanischen Kongresses erreichten Österreich im Juli 1947. Die Grundlage von Kreditvergaben bildeten Gegenwertkonten, die von Erlösen aus durch Mittel des Marshall-Plans produzierten Gütern gespeist wurden. Zur Vergabe der Mittel des Marshall-Plans war im Rahmen der ERP-Organisation eine umfangreiche Bürokratie aufgebaut worden, die mit Kompetenzstreitigkeiten zu kämpfen hatte. Der Marshall-Plan kam ab Mitte 1948 zu tragen, nachdem die Planungen für den wirtschaftlichen Aufbau fortgeschritten waren.[748]

Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 166.
[744] Koller: Rückblick, S. 13.
[745] Brunner: Jahr, S. 499.
[746] Technisches Museum Wien: Österreich, S. 13-14, 30, 72.
[747] Eigner/Resch: Entwicklung, S. 13.
[748] Technisches Museum Wien: Österreich, S. 26-27, 29-30, 35, 38-41, 44.

Mit dem ERP wurden in den Jahren 1948 bis 1952 insgesamt dreizehn Milliarden Dollar sechzehn europäischen Ländern zur Verfügung gestellt.[749] Die Wirtschaftshilfe für Österreich betrug zwischen Mai 1945 und Ende 1955 insgesamt 1,6 Milliarden Dollar aus verschiedenen Töpfen; der Großteil davon, 88%, stammte von den Vereinigten Staaten.[750] Knapp zwei Drittel davon erhielt der neue Staat Österreich als Schenkung; für das restliche Drittel bedeutete der Zinserlass eine große Erleichterung für den Haushalt.[751] Durch den Marshallplan wurden vorrangig die Grundstoffindustrien gefördert. Wien als Zentrum der Konsumgüterindustrie konnte von dieser Förderung nur teilweise profitieren.[752] Die Wiederaufbauhilfe ermöglichte eine – zumindest teilweise – Kompensation der Demontagen und Zerstörungen. Sie erlaubte eine Erneuerung und Neuausrichtung von Industriesparten. Die Fördermittel waren erneuernde Grundlage der Ökonomie, wurden aber nicht gleichmäßig im Stadtraum verwendet. Für die sowjetisch besetzten Gebiete Wiens bzw. Österreichs war der Marshallplan wenig nützlich.[753] Die Verteilung der Gelder hatte eine nachhaltige Wirkung auf die Wirtschaftsstruktur. Während anfangs Lebensmittel- und Kohlelieferungen im Vordergrund standen, verlagerte sich der Schwerpunkt ab 1950 auf Investitionsgüter. Die Elektrizitätsversorgung und Grundstoffindustrien wie die Eisen- und Stahlproduktion konnten durch die ERP-Mittel zügig wieder aufgebaut werden. Geringere Zuschüsse erhielt die Textil- und Tourismusbranche. Mit der sich ab 1952 entwickelnden Freizeitgesellschaft in der BRD stieg das Tourismusaufkommen in Österreich.[754] Der Staatshaushalt konnte 1952/53 konsolidiert werden.[755]

Bezogen auf Daten der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung ging der ökonomische Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg im Vergleich zur wirtschaftlichen Situation nach dem Ersten Weltkrieg weit schneller und erfolgreicher voran. Das Brutto-Nationalprodukt Österreichs stieg 1945-1950 um jährlich 17%.[756] Während das BNP 1946 nur 64% des Wertes von 1937 erreichte, lag es 1949 bereits über dem Vorkriegsniveau. Einzelne Branchen erbrachten 1946 aufgrund der NSDAP-Wirtschaftspolitik höhere Leistungen als im Vergleichsjahr 1937 (Energiewirtschaft, Verkehrssektor). Der seit 1914 unterbrochene Wachstumsprozess der Wirtschaft wurde ab etwa 1950 fortgeführt. Bezogen auf einen Indexwert (1937 = 100) verdoppelte sich das BNP bis 1960.[757]

[749] Zum Engagement des US-amerikanischen Außenministers Marshall siehe dessen Rede an der Harvard University vom 5. Juni 1947. Technisches Museum Wien: Österreich, S. 72, 169.
[750] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 166.
[751] Technisches Museum Wien: Österreich, S. 14-15.
[752] Eigner/Resch: Entwicklung, in: Wien, S. 13.
[753] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 166.
[754] Damit flossen „große DM-Devisenströme“ in die österreichische Volkswirtschaft. Technisches Museum Wien: Österreich, S. 44-47.
[755] Österreichisches Statistisches Zentralamt: Republik Österreich 1945-1975, Wien 1975, S. 42.
[756] 1920-24: Anstieg des BNP um 7,5% jährlich. ÖSTAT: Österreich 1945-1975, S. 41.
[757] ÖSTAT: Österreich 1945-1975, S. 41-42.

V.1.5 Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsmarkt

Als Folge des Krieges veränderte sich die Zusammensetzung der Wiener Bevölkerung. Kriegsverluste, Judenverfolgung, westwärts gerichtete Wanderungsbewegungen am Kriegsende wie auch der Zustrom von Vertriebenen wirkten sich auf die Bevölkerungsstruktur aus.[758] Allgemein zog die Verwüstung der Städte eine deutliche Verringerung der Einwohner in den Innenstädten nach sich.[759] Bei Kriegsende setzte ein Rückfluss ein, für den kaum Wohnraum vorhanden war.[760]

Nach einem deutlichen Minus zwischen 1938 und 1945 stagnierte in der Nachkriegszeit die Bevölkerungszahl in Wien.[761] Die Stagnation der Bevölkerungszahlen in der Nachkriegszeit bedeutete – im Vergleich zu den gründerzeitlichen Zuwachsraten – eine Entlastung für die zu bewältigenden Bauaufgaben.[762]

Tab. III: Bevölkerungsstand 1934-1961.

Jahr	Bundesland Wien	Jährliche Wachstumsrate in Prozent
1934	1.936.000	
		−1,05
1951	1.616.000	
		0,08
1961	1.628.000	

Quelle: Österreichisches Statistisches Zentralamt: Republik Österreich 1945-1975, S. 16.

Durch Zuwanderung von Flüchtlingen wurde anfangs nur ein Teil des Bevölkerungsschwundes aufgefangen. In Wien lebten 1946 1.618.000 Menschen, 1934 waren es 2.086.000 Einwohner (Zahl wurde vermutlich auf Groß-Wien in den Grenzen von 1938 hochgerechnet).[763] Im Lauf der Wiederaufbauphase wurde das ausgeprägte Geburtendefizit durch Zuwanderung mehr als ausgeglichen. Zwischen 1951 und 1961 ergab sich eine Zunahme der Gesamtbevölkerung Wiens um 12.000 Personen.[764]

Die Bevölkerungspyramide veränderte sich weiter durch den Trend zur Überalterung. Im Jahr 1961 betrug der Anteil der über Sechzigjährigen 24%, im Vergleich zu 16,5% (1934) und 20,1% (1951). Der Anteil der Rentner stieg zwischen 1934 und 1951 von 9,5% auf 15,4%.[765] Die Zahl der Berufstätigen erhöhte sich nur durch Zuwanderung und vermehrten Einsatz weiblicher Arbeitskräfte. Der Anteil der Kinder stieg aufgrund der NS-Bevölkerungspolitik von 13,5% (1934) auf 15,6% (1951) und sank bis 1961 auf 12,1%. Die Geburtenziffer lag 1961 mit 12‰ über der der Zwischenkriegszeit. Dagegen betrug die Sterblichkeit im gleichen Jahr 16,1‰.[766]

[758] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 167-168.
[759] Reinborn: Städtebau, S. 175.
[760] Durth/Gutschow: Träume, 1. Konzepte, Braunschweig – Wiesbaden 1988, S. 144, zitiert nach Reinborn: Städtebau, S. 173.
[761] ÖSTAT: Österreich 1945-1975, S. 13.
[762] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 29.
[763] Slavik, Felix: Am Beispiel einer Stadt, Wien 1974, S. 54, zitiert nach Linke: Städte- und Wohnungsbau, S. 82. Weigl gibt, bemessen an den heutigen Grenzen der Stadt Wien (2003), für 1934 einen Bevölkerungsstand von 1.935.881 Einwohnern an. Weigl, Andreas: „Unbegrenzte Großstadt“ oder „Stadt ohne Nachwuchs“? In (Eder, Franz X., u. a.): Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum, Reihe Querschnitte Band 12, Wien 2003, S. 141-200, hier S. 194, Tabelle 3.
[764] Österreichisches Statistisches Zentralamt: Republik Österreich 1945-1975, S. 16.
[765] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 168.

Tab. IV: Geburtenüberschuss 1937-1958.

Jahr	Österreich	Bundesland Wien Grundzahlen	Bundesland Wien pro tausend
1937	−3.684	−14.898	−8,1
1945	−72.398	−45.033	–
1955	23.580	−11.634	−7,3
1956	29.003	−10.870	−6,8
1957	29.414	−11.081	−6,9
1958	33.775	− 9.160	−5,7

Quelle: Österreichisches Statistisches Zentralamt: Republik Österreich 1945-1975, S. 26-27.

Aus der Überalterung folgte eine Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgrößen: Von 3,0 Einwohnern pro Haushalt (1934) fiel die Rate 1951 auf 2,4 und 1961 auf 2,35 Einwohner pro Haushalt. Bei sinkender Bevölkerung zwischen 1934 und 1951 wuchs die Zahl der Haushalte um rund 41.000 Einheiten; in diese Zeit fiel eine starke Aufsplitterung der Haushaltsgrößen. Von 1951 bis zum Erhebungszeitpunkt 1961 setzte sich der Trend in abgeschwächter Form fort: Es kamen weitere ca. 20.000 Haushalte hinzu, die Bevölkerung wuchs jedoch gleichzeitig.[767]

Veränderungen in der Zusammensetzung der einzelnen Haushalte spiegeln gesamtgesellschaftliche Entwicklungstrends wieder. Im Zeitraum 1934-61 waren augenfällig: Der sinkende Anteil der Nachkommen (1934: 29,0%, 1951: 25,3%, 1961: 24,4%), die fallenden außerfamiliären Anteile von Hauspersonal bzw. Untermietern (1934: 2,7%, 1951: 0,7%, 1961: 0,5% bzw. 1934: 5,6%, 1951: 3,8%, 1961: 2,8%) und der gestiegene Anteil an Verheirateten.[768]

Zuwanderung, Überalterung und veränderte Haushaltsgrößen waren Faktoren, die sich auf die räumliche Verteilung der Bevölkerung innerhalb des Wiener Stadtgebietes auswirkten. Die Bevölkerungsverschiebungen führten – während des Wiederaufbaus und in der Folgeperiode – im geschlossenen Stadtkörper einen Ausgleich der Einwohnerdichte herbei. Peripher gelegene Siedlungsgebiete erfuhren einen starken Zuzug. Die dicht besiedelten und überalterten Arbeiterbezirke des Außenrings verloren an Bevölkerung. Eine Tendenz zur Citybildung in den inneren Bezirken wurde wegen staatlicher Eingriffe am Wohnungsmarkt unterbrochen (durch Friedenskronenzins, Teilung von Großwohnungen und Zwangszuweisungen).[769] Auch wurden verschiedene langfristige Entwicklungen am Wohnungsmarkt durch den Staat gebremst oder verhindert. So wurde beispielsweise durch die eingeschränkte Mobilität am Wohnungsmarkt (bedingt durch die Mietpreisbindung) eine soziale Viertelbildung weitgehend unterbunden. Der soziale Auf- bzw. Abstieg war nicht an einen Wechsel der Wohnung gekoppelt; die bauliche Struktur entsprach nicht mehr der sozialen Stellung der Bewohner. Die gründerzeitliche

[766] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 168.
[767] Die Zahlen der Jahre 1934 und 1961 beziehen sich auf die jeweiligen Stadtgrenzen. Für 1951 wurde der Stadtbereich von 1954 zugrunde gelegt. Eine Betrachtung der Haushaltsgrößen über mehrere Jahrzehnte hinweg unterstreicht die Entwicklung zur Verkleinerung: 1910 gab es 28.185 Einpersonenhaushalte (5,9%), 1951 wurden 159.925 Einheiten (24,5%) der kleinsten Haushaltsform gezählt. Umgekehrt verhält es sich mit der Haushalts-Größenklasse „sechs Personen und mehr“: Von 107.723 Einheiten 1910 (22,5%) fiel sie auf 11.216 Einheiten 1951 (1,7%). Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 168-170.
[768] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 168-170.
[769] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 168.

Wohnungsstruktur wurde auch durch Teilung oder Zusammenlegung der Wohnungen verändert.[770]

Der größte Wandel vollzog sich – wie schon anhand der Zahlen für die Haushaltsgrößen dargestellt – zwischen den Erhebungsjahren 1934–1951. Die Folgen der NS-Politik und der Zweite Weltkrieg waren Auslöser großer gesellschaftlicher Veränderungen, die sich unter anderem in Daten zur Bevölkerungsstruktur wie Haushalts-, Familiengröße und -zusammensetzung, aber auch in Angaben zu Wohnungsbedarf und -bau vor und nach der Zäsur spiegeln.

[770] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 175-176.

V.2. Planungen der Stadt

Die Vielfalt der Bauaufgaben verlangte nach einer gründlichen Abstimmung und Planung. Da in der Anfangsphase vor allem Mangel an Baustoffen herrschte, sollte laut Stadtbaudirektor Hans Gundacker die Zeit bis zum Einsetzen der Massenproduktion für eine überlegte Planung genutzt werden.[771] Eine ähnliche Forderung erhob Karl Schartelmüller, Leiter der Stadtplanungsabteilung, ebenfalls in einem Beitrag des „Aufbaus“: Die Aufbauarbeiten verlangten nach einer Gesamtkoordination, die durch vorschnelle Eingriffe gefährdet werden könnte.[772] In diesem Sinne unterbreitete der Stadtrat Anton Weber, Leiter des Stadtbauamtes, dem Bürgermeister den Vorschlag zur Versammlung „alle(r) geistigen Kräfte unserer Stadt“ für die Planung des Wiederaufbaus.[773]

V.2.1 Gesamtkoordination durch die „Enquête für den Wiederaufbau“

Die Enquête über den Wiederaufbau wurde am 9. Juli 1945 in Form einer Versammlung von etwa 170 Fachleuten, allesamt Delegierte der Bundesministerien für Handel und Wiederaufbau, für Land- und Forstwirtschaft, für soziale Verwaltung, Repräsentanten des Staatsdenkmalamts, der Sicherheitsbehörden, der Niederösterreichischen Landsmannschaft, des Magistrats der Stadt Wien, der Österreichischen Eisenbahnen, Wiener städtischer Unternehmungen, Hochschulen, Kammern, Innungen und anderer Institutionen[774] im Sitzungssaal des Stadtsenats zum ersten Mal einberufen. Die Konferenzen erfolgten vertraulich; alle Teilnehmer stellten ihre Mitarbeit ehrenamtlich zur Verfügung. Der Bürgermeister Dr. techn. h.c. Theodor Körner beauftragte den Stadtrat Anton Weber mit dem Vorsitz der Enquete. Geschäftsführer wurde Baurat Dr. Ing. Hermann Maetz. Ziel der Beratungen, die bis Ende Januar 1946 andauern sollten, war die Vorbereitung eines geordneten Wiederaufbaues und einer zielgerichteten Entwicklung der Stadt.[775] Der Hauptleitsatz der Enquête lautete „Wiederaufbau heißt Bessermachen“.[776] In diesem Sinne formulierte der Pressechef der Stadt Wien, Hans Riemer, das erklärte Ziel wie folgt:

> *„Denn es geht nicht allein um die Beseitigung der Schäden, sondern zugleich um den Aufbau neuer und besserer Lebens- und Wirtschaftsformen und um den Anschluß an die Fortschritte der Welt.“*[777]

Eine bloße Wiederherstellung des Vorkriegszustandes wurde demnach nicht anvisiert, sondern durchgreifende, strukturelle Verbesserungen der Bausubstanz mit dem Ziel gesellschaftspolitischer Fortschritte. Beabsichtigt waren Korrekturen, die über einen reinen Wiederaufbau hinaus zielten, im Sinne einer genutzten Chance (vgl. Kapitel I.):

> *„Es wäre verfehlt, wollte man ohne vorherige grundsätzliche Überlegungen einfach daran gehen, die entstandenen Schäden so gut es geht auszubessern, um möglichst bald wieder den alten*

[771] Gundacker: Zerstörungen, S. 16.
[772] Schartelmüller, Karl: Wien 1000 bis 2000 n. Chr., in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 19-22, hier S. 19.
[773] Maetz: Enquête (Teil 1), S. 17.
[774] Für eine vollständige Übersicht der teilnehmenden Parteien siehe Maetz, Hermann: Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 2), in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 71-74.
[775] Maetz: Enquête (Teil 1), S. 17 und Maetz: Enquête (Teil 2), S. 72.
[776] Singer: Wiederaufbauen, S. 83.
[777] Riemer: Wien baut auf, S. 116.

> *Zustand zu erreichen. So sehr auch unsere Stadt mit Recht den Ruf besonderer Schönheit genießt, so sind dem Kundigen doch manche Fehler und Schwächen aus früheren Zeiten bekannt und spätere Geschlechter würden mit Recht Kritik üben, wenn die sich jetzt bietende Gelegenheit versäumt würde, solche Mängel und ihre Beseitigung vorausblickend zu beachten."*[778]

Der Grundsatz des Handelns im Wiener Wiederaufbau bestand also auch in der städtebaulichen Korrektur. Weiter heißt es im Programm:

> *„Dabei ist es klar, daß hemmungslose Planungen ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Möglichkeiten, wie sie aus der letzten Zeit unrühmlich bekannt sind, selbstverständlich nicht in Frage kommen, dass sich aber die unter dem Druck wirtschaftlicher Notlage für die nächste Zeit nur in bescheidenen Grenzen haltenden Planungen für eine gesunde und zweckmäßige, durch den erstrebten wirtschaftlichen Aufschwung bedingte Entwicklung unserer Stadt nicht hindernd oder erschwerend auswirken dürfen."*[779]

Die Enquête wurde in der folgenden Sitzung am 22. August 1945 aufgespalten, da Plenarsitzungen wegen der steigenden Anzahl der Redner als nicht mehr zweckmäßig erschienen. Es wurden neun selbständig arbeitende Fachkomitees gebildet für „Architektur und Stadtbild", „Ingenieurbauten", „Verkehr", „Eisenbahnen und Straßenbahnen", „Stadtregulierung", „Bauordnung", „technisch-konstruktive Fragen", „Energiewirtschaft" sowie „Bauwirtschaft und Finanzierung". Die Komitees gliederten sich ihrem Programm entsprechend in einzelne Arbeitsausschüsse. Mitarbeiter des Stadtbauamtes übernahmen als Vorsitzende die Leitung der Beratungen.[780] Die Stadtverwaltung wurde in ihrer Entscheidungshoheit nicht eingeschränkt, denn die Enquête hatte keine Entscheidungsbefugnisse. Sie erarbeitete nur Anregungen; Meinungen und Ratschläge wurden geäußert, aber keine verbindlichen Richtlinien festgesetzt. Ein wertvoller Nebeneffekt der Enquête ergab sich durch die fachübergreifende Zusammenarbeit der verschiedenen Stellen. Die Darstellung verschiedener Interessen, Kontakt und Austausch führten zu besserem wechselseitigen Verständnis. Die Geschäftsleitung gab Mitteilungsblätter zur Information der Teilnehmer über den Stand der Beratungen heraus. Mitglieder, die in mehreren Komitees tätig waren, bildeten Kontaktbrücken zwischen den einzelnen Fachsitzungen.[781]

Aus Umfang und Grad der Schäden ergaben sich die Aufgaben des Wiederaufbaus. Für eine Übersicht über die laufenden Gespräche lud Bürgermeister Körner am 9. November 1945 zu einer Vollversammlung, bei der Stadtrat Anton Weber mit einem ausführlichen Referat über den aktuellen Stand unterrichtete. Um eine Reihenfolge der umfassenden Maßnahmen erstellen zu können, gliederte man die kommenden Wiederaufbauleistungen in drei Phasen nach Maßgabe der Dringlichkeit:

[778] Aus dem Programm der Enquête für den Wiederaufbau, zitiert nach Maetz: Enquête (Teil 1), S. 17-18.
[779] Aus dem Programm der Enquête für den Wiederaufbau, zitiert nach Maetz: Enquête (Teil 1), S. 18.
[780] Maetz: Enquête (Teil 1), S. 17; Maetz: Enquête (Teil 2), S. 71, 73-74; Maetz, Hermann: Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 3), in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau, 9(1946), S. 132-133; Maetz, Hermann: Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 4), in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau, 11(1946), S. 200-203 und Koller: Rückblick, S. 12. Ein dieser Enquête ähnlicher Kongress, der sich mit „Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land" beschäftigte, fand in Deutschland im April 1947 statt und wurde vom Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung einberufen. Grundsätzlich unterschied sich diese Arbeitstagung zwar durch die beteiligten Gebietskörperschaften, die nicht wie bei der Wiener Enquête nur eine Gemeinde/Bundesland umfassten, doch wurden ähnliche Inhalte erörtert. Wichtige Themen waren neben generellen Problematiken des Wiederaufbaus unter anderem: Entscheidungskriterien für Reparatur oder Neubau eines Objekts, Fragen der Gesetzgebung bezüglich des Wiederaufbaus wie auch die Ressourceneinteilung. Siehe die Veröffentlichung von Binder, Gottlob (Hg.): Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land, Aufbau-Sonderhefte Nr. 2, Stuttgart 1947.
[781] Maetz: Enquête (Teil 2), S. 71.

1. „Sofortprogramm“
Im „Sofortprogramm“ wurden alle unverzüglich notwendigen Aufbauleistungen gebündelt, die für das städtische Leben unverzichtbar waren. Darunter fielen viele technische Aspekte, die eine funktionsfähige Infrastruktur wieder erstellen sollten. Eine lange Reihe von Handlungen war dringend. Die im „Sofortprogramm“ zusammengefassten Maßnahmen liefen teils seit Beendigung der Kampfhandlungen und waren daher schon voll im Gange.

2. „Wiederaufbauprogramm“
Die Formulierung eines „Wiederaufbauprogrammes“ war die eigentliche Aufgabe der Enquête. Ihre Hauptanliegen lag in der Planung der Maßnahmen, die durch einen „roten Faden“ eine vorgegebene Richtung finden sollten Das „Wiederaufbauprogramm“ sah vor, die als Teil des „Sofortprogrammes“ aus der Not geborenen Provisorien in endgültige Lösungen umzuwandeln. Notdürftig reparierte Anlagen sollten in dieser Phase durch dauerhafte Maßnahmen ersetzt werden. Mittelfristige Projekte, die wegen bestehender Unklarheiten vorerst verschoben wurden, waren ebenso Teil dieser zweiten Phase wie die Weichenstellung für zukünftige Entwicklungen. Das „Wiederaufbauprogramm“ beinhaltete ein Wohnbauprogramm, wenn auch von geringem Umfang.

3. „Zukunftsprogramm“
Das „Zukunftsprogramm“ war für langfristige Planungen in Form einer vorausschauenden Stadtregulierung gedacht. Dazu zählten alle Grundsätze und Projekte, deren Realisierung erst in fernere Zukunft mit günstigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen vertagt wurde. Eine Basis für Planungen des „Zukunftsprogrammes“ sollte schon durch städtebaulich-strukturelle Entscheidungen im „Wiederaufbauprogramm“ gelegt werden. Die Pläne des „Zukunftsprogrammes“ sollten nicht detailliert, sondern wegen vieler Unwägbarkeiten nur in groben Zügen fixiert werden. Fehlplanungen, die in dieser Entwicklungsstufe zutage treten könnten, sollten durch vorausschauende Planung in früheren Phasen vermieden werden.[782]

Mit Ende des Jahres 1945 kamen die Beratungen zum Ende. Eine feierliche Abschlusstagung wurde für den 23. Januar 1946 anberaumt, bei der neben Stadtrat a. D. Anton Weber Stadtbaudirektor Dipl. Ing. Gundacker und Prof. Dr. Frey referierten und die gelungene, aus der Not geborene Zusammenarbeit lobten.[783] Die schon in der ersten Sitzung der Enquête angeregte Herausgabe einer Fachzeitschrift des Stadtbauamtes, „Der Aufbau“, wurde beschlossen.[784] Sie wurde von der Stadtbauamtsdirektion redigiert und sollte sich als Plattform für Architektur, Stadtplanung und Städtebau etablieren, die auch behördenexterne Fachleute in die Diskussion mit einbezog.[785]

Neben den drei Programmen war die vom Stadtsenat beschlossene Gründung eines *„Technischen Beirats für den Wiederaufbau“* ein Ergebnis der Enquête. Von Seiten des Bürgermeisters wurden Spezialisten für neun Fachgebiete jeweils für eine Dauer von drei Jahren bestellt; ein Vorsitzender stand dem Beirat vor. Inhaltlich bezog sich die Arbeit des Beirats auf die Klärung fachlicher Fragen und Stellungnahmen zu Projekten des Stadtbauamtes.[786] Der „Technische Beirat für den Wiederaufbau“ sollte die Arbeit der Enquête

[782] Riemer: Wien, S. 114-115, Maetz: Enquête (Teil 2), S. 71 und Gundacker: Zerstörungen, S. 14, 16.
[783] Angekündigt wurde die Drucklegung der Berichte der Arbeitsausschüsse nach redaktioneller Bearbeitung mit Planbeilagen. Maetz: Enquête (Teil 2), S. 72. Diese Aufbau-Monografie über die Enquête ist nicht erschienen.
[784] Allerdings fehlte es anfangs an Papier zum Druck der Zeitschrift. Maetz: Enquête (Teil 2), S. 72.
[785] Bernard/Feller: Amt, S. 25. „Der Aufbau“ wurde die „führende Monatszeitschrift für Architektur, Städtebau und Stadtplanung“ in Wien. Viele der ständigen Mitarbeiter der Zeitschrift hatten gehobene Positionen inne; es resultierte ein „hohes Niveau der interdisziplinären Diskussion im Bereich der Landes- und Stadtplanung und der Architektur“. „Der Aufbau“ wurde von Friedrich Achleitner als „die authentische Quelle für die architektonische und städtebauliche Diskussion“ und für den Zeitgeist dieser Jahre“ gelobt. Der Titel „Der Aufbau“ war von Monatsheften übernommen worden, die von Franz Schuster und Franz Schacherl 1926 herausgegeben worden waren. Achleitner, Friedrich: Wiederaufbau in Wien, Innere Stadt, in (Waechter-Böhm, Liesbeth): Wien 1945 - davor/danach, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Museum des 20. Jahrhunderts vom 31.5.-7.7.1985, Wien 1985, S. 107-115, hier S. 107-108.
[786] Koller: Rückblick, S. 12.

fortführen. In der vom Stadtsenat am 21. November 1945 beschlossenen Geschäftsordnung des Gremiums heißt es hierzu:

> *„Dem Beirat obliegt die weitere Behandlung der in der Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien aufgeworfenen Fragen, die Erstattung einschlägiger Vorschläge und die Stellungnahme zu dem vom Stadtbauamte vorzubereitenden wesentlichen Planungen und Entscheidungen, die für den Wiederaufbau der Stadt Wien von besonderer Bedeutung sind.“*[787]

Der Kommission gehörten eine Reihe von Persönlichkeiten an, die das Bild Wiens und die Wiederaufbauära in der Folgezeit prägen sollten. Darunter waren neben Stadtrat a. D. Anton Weber, Professor Architekt Erich Boltenstern von der Technischen Hochschule Wien, Professor Dr. Dagobert Frey vom Bundesdenkmalamt, Ing. Dr. techn. Karl Kupsky und Professor Franz Schuster von der Hochschule für angewandte Kunst.[788]

Die Ideen und Vorschläge der Enquête wurden in den „Vierzehn Punkten für den Wiederaufbau“ von Seiten des Stadtbauamts zusammengefasst. Es handelte sich um einen Katalog, in dem Wert auf realitätsnahe Planung, Auflockerung und Entmischung der Stadtteile gelegt wurde. Die vierzehn Aspekte gliederten sich in eine Sammlung grundsätzlicher Feststellungen und Fragen über den Städtebau (Punkte eins bis neun) und in einen speziell auf die Probleme Wiens abgestimmten Teil (Punkte zehn bis vierzehn). Sie lauteten:

„1. Der Mensch steht im Mittelpunkt aller Überlegungen und Planungen […]
2. Womit soll der Wiederaufbau beginnen? […]
3. Landesplanung für den Wiederaufbau […]
4. Die Stadt muss aufgelockert werden […]
5. Die Stadt muss entmischt werden […]
6. Bewusste Grünflächenpolitik […]
7. Warum Bauberatung? […]
8. Für Standardisierung und Normung […]
9. Organischer Wiederaufbau – keine Utopie – sondern Wirklichkeitsplanung! […]
10. Der Raum Wien […]
11. Hauptgesichtspunkte der Fachkomitees der Enquête für Stadtregulierung, Architektur und Stadtbild und Bauordnungsfragen […]
12. Hauptgesichtspunkte der Fachkomitees der Enquête für Ingenieurbauten und Verkehrsfragen […]
13. Hauptrichtlinien der Fachkomitees der Enquête für technisch-konstruktive Fragen und Energiewirtschaft […]
14. Hauptgesichtspunkte der Fachkomitees der Enquête für Bauwirtschaft und Finanzierung […]“[789]

Die Kernaussagen wurden von Marchart wie folgt zusammengefasst:

„ - Weitgehende Beibehaltung der 1938 geschaffenen Stadtgrenze von 'Groß-Wien"
- *Auflockerung des dicht verbauten Stadtgebietes (Grünanlagen, Hofentkernungen, Abzonungen)*
- *Verdichtung der Randgebiete ('Gartensiedlungen')*
- *'Heranrücken' der Stadt an die Donau, durch städtebauliche Entwicklungen an beiden Seiten des Stromes*
- *Erhaltung und Schutz der historisch wertvollen Bausubstanz ('alter Ortskern', Altstadt)*
- *Errichtung eines zentralen Fernreisebahnhofes bei weitgehender Neuorganisation des Eisenbahnverkehrs*
- *Verbesserung des Donauhochwasserschutzes*
- *Bau von Donaukraftwerksstufen, Ausbau der Häfen und Schifffahrtsstraßen (z.B. Donau-Oder-Kanal / Donau-Adria-Verbindung)*
- *Schrittweiser Ausbau eines Autobahnnetzes*
- *Durchführung von Architekten-Wettbewerben für wichtige städtebauliche Einzelsituationen.“*[790]

[787] Maetz: Enquête (Teil 2), S. 72.
[788] Maetz: Enquête (Teil 2), S. 73-74.
[789] Riemer: Wien, S. 118-129.
[790] Marchart: Wohnbau, S. 31.

Diese Maßgaben sollten sämtlich unter dem Aspekt der Gemeinnützigkeit stehen: Beabsichtigt war, dass „der Mensch in Zukunft im Mittelpunkt aller Überlegungen und Planungen stehen soll und nicht das Geschäft oder der Profit des einzelnen“ (vgl. Punkt eins).[791]

Eine der zentralen Forderungen für den Wiederaufbau betraf die *„Auflockerung“* (Punkt vier der „Vierzehn Punkte für den Wiederaufbau“) als städtebauliches Konzept, das zum allgemeinen Konsens gehörte und vielfach von verschiedenen Seiten angesprochen wurde. Der Stadtrat für Bauangelegenheiten der Gemeinde Wien, Franz Novy (SPÖ), stellte Mitte 1946 in Bezug auf das Ziel der Auflockerung klare Anforderungen:

> *„Die neue bauliche Ordnung der Zukunftsstadt muß anders aussehen.*
> *Die Großstadt muß, den Erkenntnissen modernen Städtebaus gemäß, aufgelockert werden.*
> *Industrien in Wohnvierteln müssen aus gesundheitlichen Gründen verlagert werden. Die Durchführung bedingt die Schaffung neuer Siedlungs- und Industriegebiete. Diese und die sich daraus ergebenden Probleme der Ausgestaltung und Anpassung des Verkehrsnetzes an die neuen industriellen Erfordernisse, der Bau des Donauhafens und der Flugplätze u.v.a. erfordern weiträumige Gebiete zum bisherigen Stadtgebiet; sie zu schaffen und aufzuschließen ist die nächste und wichtigste Voraussetzung für die städtebauliche Entwicklung unserer Stadt. Sie hat Hand in Hand mit den ersten Wiederaufbaumaßnahmen zu gehen.“*[792]

Diese Appelle korrespondieren mit der zeitgemäßen städtebaulichen Theorie (vgl. Kapitel III., v. a. zur Auflockerung, Funktionstrennung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur). In einem Artikel des Aufbaus zweieinhalb Jahre später bekräftigte Novy die Aktualität seiner Forderungen nach Auflockerung, Gliederung von Stadtteilen nach Nutzungen, Auslagerung von Industriegebieten und dem Ausbau der Infrastruktur. Er verstand die „große Linie“ als die Entwicklung „vom sozialen Wohnungsbau der Zwischenkriegszeit zum sozialen Städtebau des freien Sozialstaates der Zukunft!“[793]

Ein weiteres Resultat der Enquête war der Beschluss, Wettbewerbe auszuschreiben. Bedeutsame Projekte des Wiederaufbaus sollten nicht realisiert werden, ohne die Öffentlichkeit mit einzubeziehen.[794] Unter dem Eindruck der Zerstörungen wurden 1946 einige wenige Wettbewerbe zur Neugestaltung öffentlicher Räume ausgeschrieben, wie für den Donaukanalbereich (vgl. Beitrag von Welzenbacher, VII.2.1.), den Stephansplatz und den Karlsplatz.[795]

[791] Marchart: Wohnbau, S. 31.
[792] Novy, Franz: Die große Linie, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 4.
[793] Novy: 25 Jahre, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1(1949), S. 3-4.
[794] Leischner, Erich: Wiederaufbau, Stadtbild und Bauberatung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau, 7(1946), Jg. 1, S. 23-28., hier S. 26.
[795] Redaktioneller Beitrag: Wettbewerbe, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 87 und Kapfinger: Städtebauliche Entwicklung, S. 34. Beispielsweise hieß Leischner den Wettbewerb für das Strandbad Gänsehäufel einen vollen Erfolg, im Gegensatz zu den vorangegangenen Auslobungen für den Stephans- und Karlsplatz und den Donaukanal. Leischner: Wettbewerbe, Wien um 1948, ohne Seitenangabe. Zitiert nach Bernard/Feller: Amt, S. 25.

Durch die Ausstellung „Wien baut auf“ wurde die Öffentlichkeit über die Aufbau-Aktivitäten der Wiener Stadtverwaltung informiert.[796]

Abb. 26: Plakat der Ausstellung „Wien baut auf“. Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, Ausstellung „Wieder frei! Österreichische Plakate 1945-1955“, Signatur ÖNB FLU 16308723, abrufbar unter http://www.onb.ac.at/sammlungen/plakate/siteseeing/wieder_frei/index_introduction.htm (Stand 13.03.2007).

V.2.2 Diskussion von Maßnahmen im Umfeld der Enquête

Als zentrales Element der Planungen des Wiederaufbaus sah Stadtbaudirektor Hans Gundacker die Konzeption eines neuen Flächenwidmungsplanes:

> *„Die Ausarbeitung eines weit vorausschauenden Flächenwidmungsplanes vom Gesichtspunkte einer umfassenden Landesplanung ist die vordringlichste Aufgabe der Stadtplanung. Im Anschlusse daran müssen bestimmte bodenpolitische Maßnahmen den Flächenwidmungsplan sichern [...]. Mit einer glücklichen Lösung des Flächenwidmungsplanes steht und fällt der Wiederaufbau im Hinblick auf die Kritik der nachfolgenden Generationen.*[797]

Der Stadtplaner betonte die weit in die Zukunft reichenden Konsequenzen, die ein neuer Flächenwidmungsplan mit sich bringen würde. Gundacker traf diese Bemerkung vor dem Hintergrund der langen Gültigkeitsdauer des Bauzonenplans von 1893. Als wesentliche Änderung im Flächennutzungsplan war vorgesehen, neues Bauland im Osten und Süden der Stadt auszuweisen. Bei dieser Erweiterung wurde ein gezieltes Wachstum der Stadt in Richtung Donau beabsichtigt. Priorität vor der Umwidmung von Flächen wurde der Erhaltung des Wald- und Wiesengürtels eingeräumt.[798]

[796] Schwarz: Wiederaufbau erster Bezirk, S. 79-80. Ein Katalog zur Ausstellung wurde unter dem Titel „Wien baut auf. Zwei Jahre Wiederaufbau“ 1947 unter der Federführung von Hans Riemer (Pressesprecher der Stadt Wien) herausgegeben. Hierzu siehe auch Riemer, Hans: Die Ausstellung „Wien baut auf“, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9/10 (1947), S. 156-160.
[797] Gundacker: Zerstörungen, S. 16.
[798] Koller: Rückblick, S. 13.

Neben dem Appell Gundackers zur Umsetzung einer einzelnen, zentralen Forderung gab es ganze Sammlungen von Zielen und Erfordernissen. Anerkannte Persönlichkeiten wie Architekt Erich Boltenstern oder Kunsthistoriker Dagobert Frey verfassten zukunftsorientierte, richtungweisende Forderungskataloge. Die städtebaulichen Verbesserungsvorschläge von Universitätsprofessor Frey vom Denkmalamt lauteten:

„1. Erhaltung der historischen Struktur des Stadtkernes durch Ableitung des Durchgangsverkehres,
2. Zusammenfassung des Geschäftslebens an bestimmten Durchgangsstraßen und Plätzen, die damit ihren besonderen baulichen Charakter bekommen, und möglichste Ausschaltung des Geschäftsbetriebes (mit Ausnahme gewisser Kleinbetriebe) aus den reinen Wohnstraßen,
3. Ausgestaltung der Hauptverkehrsadern in dem organisch gewordenen Gefäßsystem,
4. Auflockerung des inneren Vorstadtringes durch Grünanlagen im Anschluß an die geschichtlich gegebene Planstruktur,
5. Sanierung und künstlerische Gestaltung der äußeren Vorstädte durch Schaffung neuer städtebaulicher Zentren,
6. Erhaltung der äußeren Vororte als selbständige Siedlungsorganismen und städtebauliche Gestaltung der Zwischenzonen,
7. organische Durchbildung des Überganges der Stadt in die Landschaft, die durch Schaffung des Wald- und Wiesengürtels allein nicht gelöst ist, auch den Süd- und Ostrand der Stadt umfassen und sich mit einer Landesplanung eines weiteren Umkreises verbinden müsste,
8. Anschluß der Stadt an die Donau und planmäßige städtebauliche Verbindung mit den Siedlungen des linken Donauufers. Hier wäre die Möglichkeit für eine großzügige einheitliche Neuplanung aus den sozialpolitischen Problemen der Gegenwart heraus gegeben.“[799]

Die Vorschläge von Frey waren weit vorausschauend und bieten teils noch heute moderne Vorgaben. Freilich standen damals moderne planerische Elemente wie die Auflockerung und die Orientierung an „organischem“ Stadtwachstum bei der Formulierung der Ziele im Vordergrund. Heute nach wie vor aktuelle Ansätze lieferte Frey mit den Forderungen nach einer polyzentrischen Anlage des Stadtraumes mit Peripherie, nach einer gemeinsamen Stadt- und Landesplanung sowie nach einer geglückten baulichen Verbindung der Stadt mit dem Donaustrom. Die Anregung zur Förderung des Stadtgebietes östlich der Donau nimmt die dortigen großen Wohnbauprojekte der sechziger und siebziger Jahre vorweg.

Ähnlich dem Katalog von Frey lieferte Boltenstern in dem Aufbau-Artikel „Die Forderungen der Architekten an die Baugesetzgebung zum Wiederaufbau“ vom August 1946 eine Vorlage für ein Wiederaufbauprogramm, das durch entsprechende gesetzliche Grundlagen gestützt werden sollte. Sinngemäß waren im Einzelnen darin aufgeführt:

[799] Frey, Dagobert: Die architektonische Entwicklung Wiens als soziale Erscheinung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 60-65, hier S. 65.

- Funktionelle und gestalterische Verbesserungen bei einzelnen Ersatzbauten zerstörter Gebäude (1.),
- großzügige Bemessung von Grünflächen und weiträumige, einheitlich gestaltete Neuanlagen bei zerstörten Häuserblocks (2.),
- Auflockerung in verdichtetem Stadtkörper durch Ersatz zerstörter Bebauung mit Grünanlagen (3.),
- Neubau von Siedlungen und anderen Wohnbauten in zweckmäßiger Lage (4.),
- räumliche Trennung von Industrie- und Wohngebieten (5.),
- Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, u. a. mit Bahnhofsneubauten (6.),
- Harmonisierung der Bauhöhen und Darstellung der Straßenfronten in einem 'Aufbauplan' (7.),
- Vorgehen gegen wilde Siedlungen und Neuanlage ordentlicher Siedlungen unter Berücksichtigung des Landschaftsbildes (8.),
- Regelungen für Werbung und Geschäftsportale zur Abstimmung des Straßenbildes (9.) und
- 'Bauberatung zur Hebung' des gestalterischen Niveaus und zur Anpassung an die bauliche Umgebung (10.).[800]

Die weitsichtigen Vorschläge Boltensterns fanden keine Berücksichtigung in der Gesetzgebung.[801] Dagegen wurde – im Zuge der Reorganisation der Verwaltung – im Stadtbauamt die Bauberatung unter der Leitung von Erich Leischner eingerichtet. Der „Technische Beirat für den Wiederaufbau“ sollte die Bauberatung als Berufungsinstanz unterstützen und in fragwürdigen Fällen angehört werden. Die Bauberatung war gedacht als Vermittlungsinstanz zwischen den Absichten des Bauherren und den Forderungen von Verwaltung und Öffentlichkeit (wie etwa die Einhaltung der Baugesetzgebung oder ästhetische Ansprüche).[802] Leischner forderte im Juli 1946 eine Reformierung der Bauberatung, um sie erfolgreicher im Sinne baulicher Gestaltung zu machen. Hierzu wäre ein personeller Ausbau zur Beratung der Bauherren und Überwachung der Baupläne notwendig gewesen; eine Dezentralisierung mit mobilen Baukonsulenten hätte zudem Entscheidungen vor Ort ermöglichen sollen. Wichtige Fälle blieben der Zentralstelle vorbehalten. Leischner stellte in diesem Zusammenhang folgenden Leitsatz auf:

> *„Freie Entfaltung aller Kräfte, jedoch unter steter verständnisvoller Rücksichtnahme auf die aus der Umgebung erwachsenen schönheitlichen und technischen Bedingungen.“*[803]

Diese Bauberatung war um das „alte Erscheinungsbild“ bemüht, entsprach also den anfänglichen Forderungen nach einem restaurativen Wiederaufbau.[804]

[800] Boltenstern, Erich: Die Forderungen der Architekten an die Baugesetzgebung zum Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 53-54.
[801] Siehe V.1.3. Rechtsgrundlagen. Einzelne Forderungen haben noch Jahrzehnte später kaum an Aktualität eingebüßt, wie beispielsweise der wiederkehrende Appell für mehr Grünflächen in innerstädtischen Gebieten.
[802] Leischner: Wiederaufbau, S. 28.
[803] Leischner, Erich: Bauberatung – warum und wie, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), Jg. 1, S. 120-123, hier S. 123.
[804] Klein: Abriss, S. 28.

V.3. Sofortmaßnahmen zur Schadensbegrenzung

Nach Kriegsende setzte eine Reparaturphase ein, die durch das „Sofortprogramm“ der Enquête koordiniert wurde: Wo es der Zerstörungsgrad zuließ, wurden Wohnhäuser und Industrieeinrichtungen den Möglichkeiten entsprechend provisorisch in Stand gesetzt. In dieses Anfangsstadium des Wiederaufbaus fallen die Schutt- und Trümmerräumung, die Wiederherstellung funktionsfähiger Verkehrswege und Versorgungsleitungen. Diese erste Zeit ist geprägt durch die Arbeitsleistung der „Trümmerfrauen“.[805]

Voraussetzung der Versorgung der Großstadt war die Passierbarkeit der Hauptverkehrswege, weshalb auch die Schutträumung und Füllung von Bombentrichtern vordringlich war. Vorrang hatten die Beseitigung der Kampfspuren, die Instandsetzung der Wasserversorgung, des Abwassersystems und der Schutz des Trinkwassers. Priorität wurde der Sicherung bzw. Beseitigung einsturzgefährdeter Gebäude und Wohnungen, dem Schutz von Kulturbauten sowie der Wiederherstellung der Krankenhäuser, Amtsgebäude und Schulen eingeräumt.[806]

Das Rohrleitungssystem zur Wasserversorgung wies rund 1.700 Schäden auf, die innerhalb kurzer Zeit behoben werden konnten. Der Großbehälter an Laaerberg musste repariert werden; ebenso etwa 2.000 Schäden an Hausanschlussleitungen. Die schnelle Instandsetzung der Wasserversorgung und der Einsatz entkeimender Chemikalien minderte die Gefahr der Ausbreitung von Krankheiten. Schon in der Phase des „Sofortprogrammes“ wurden Fragen zu bestehenden Problemen aufgeworfen, die erst längerfristig in Angriff genommen werden konnten: Gundacker erwähnt die Vergrößerung der Wasserspeicherungskapazität. Die Instandsetzung des Abwasserkanalnetzes war ebenfalls Teil des „Sofortprogrammes“; durch Schadensbehebung an Bruchstellen und anderen Maßnahmen wurde ein wichtiger Beitrag zur Vermeidung von Seuchen geleistet. Etwa 800 Kanalschäden auf einer Gesamtlänge von 800 km mussten in Stand gesetzt werden. Die Schadensbehebung bei städtischen Kraftwerken zur Energieversorgung gelang trotz schwerer Schäden relativ zügig. Durch die räumliche Nähe der Förderung des Rohstoffs Gas war der Nachschub gesichert; sukzessive wurde die Versorgung wieder aufgebaut. Mit Ablauf des Jahres 1945 waren nach Angaben Gundackers 95% der Schäden an den Leitungen der Gas-, Wasser- und Kanalnetze beseitigt.[807]

Durch den auf Straßen gelagerten Müll bestand akute Seuchengefahr; es mussten dringend die rund 200.000 m³ Müll abtransportiert werden, was einem Umfang von 15.000 Lastwagenladungen entsprach. Hinzu kam täglich neu anfallender Abfall. Bis Ende 1945 konnten die 200.000 m³ lagernden Mülls, 57.000 m³ neueren Hausmülls sowie 135.000 m³ Schutt aus der Stadt transportiert werden.[808] Die Angaben zu den Schuttmengen, die nach

[805] Reinborn: Städtebau, S. 175. Zur „Frau als Aufbauhelferin“ siehe auch Kos, Wolfgang: Eigenheim Österreich. Zu Politik, Kultur und Alltag nach 1945, Wien 1995, S. 122-127; Mattl, Siegfried: Frauen in Österreich, in (Ardelt, Rudolf G./Weinzierl, Erika): Unterdrückung und Emanzipation, Wien 1985, S. 101-126; Bandhauer-Schöffmann, Irene/Hornung, Ela: Trümmerfrauen – ein kurzes Heldinnenleben. Nachkriegsgesellschaft als Frauengesellschaft, in (Graf, Andrea): Zur Politik des Weiblichen. Frauenmacht und –ohnmacht, Wien 1990, S. 93-120; Thurner, Erika: Frauenleben 1945…, in (Eppel, Peter): Frauenleben 1945, Kriegsende in Wien, 205. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien vom 21. September bis 19. November 1995, Wien 1995, S. 11-24.

[806] Koller: Rückblick, S. 11.

[807] Gundacker: Zerstörungen, S. 13-14.

[808] Gundacker: Zerstörungen, S. 13-14.

Kriegsende aus der Stadt zu räumen waren, variieren.[809] Dass es sich dabei um erhebliche Mengen handelte, wird allein durch die Tatsache deutlich, dass die öffentlichen Verkehrsflächen erst Ende 1947 von Schutt und Trümmern befreit waren.[810] Im Rahmen der Räumung und Instandsetzung von Straßen und Plätzen wurde anfangs nur versucht, die frequentierten Hauptstraßen zu räumen. Etwa 3.000 Bombentrichter mussten zugeschüttet werden. Noch im Verlauf des Jahres 1945 konnten die Hauptverbindungen wieder für den Verkehr hergestellt werden, dazu waren beispielsweise über 17.000m² Asphaltierung und 118.300m² Pflaster verbraucht worden. Die Reparatur der Verkehrsmittel schritt bis Ablauf des Jahres 1945 voran: Die Inbetriebnahme der Stadt- und Straßenbahn war eine Voraussetzung für den Wiederaufbau eines funktionsfähigen Massenverkehrssystems. Im Falle der Stadtbahn wurden anfangs nur die intakten Stationen genutzt, schrittweise die beschädigten Haltestellen in Stand gesetzt und in Betrieb genommen. Die Radiallinien der Straßenbahn als Zubringer in die Innenstadt wurden zuerst wieder eingesetzt, im Juli 1946 war der Ausbau der Ringlinien im Gange. Mangels Fahrzeugen fiel der Omnibusverkehr aus. Eine Ausnahme bildeten Verbindungslinien am Stadtrand. Weitere dringende Sofortmaßnahmen waren zur Instandsetzung der Brücken notwendig. Durch Einsatz von Brückenpionieren der Roten Armee wurden mehrere Behelfsbrücken gebaut sowie Fußgänger- und Leitungsstege als Provisorien erstellt. Schwierig gestaltete sich die Abtragung der Brückenruinen wie beispielsweise der im Donaubett liegenden Teile der Floridsdorfer Brücke. Noch vor Ablauf des Jahres 1945 konnten eine Reihe von Verbindungen über Donau, Donaukanal und Wienfluss freigegeben werden, darunter die Floridsdorfer Brücke.[811] Von den zehn Donaukanalbrücken waren acht völlig zerstört. Die übrigen beiden, Augarten- und Friedensbrücke wurden als erste in Stand gesetzt. Übergangsweise wurden Provisorien (teilweise aus alten Brückenteilen und aus „Kriegsgerät“) für fünf andere Übergänge (Aspernbrücke, Stadionbrücke, Heiligenstädter Brücke, Schwedenbrücke, Rotundenbrücke) eingerichtet. Franzensbrücke (1947-48) und Marienbrücke (1951-53, erster Stahlbetonbau unter den Donaukanalbrücken) waren die ersten neu aufgebauten Brückenbauwerke. Sukzessive folgten die Neubauten der anderen Donaukanalübergänge (Rotundenbrücke 1953-55, Schwedenbrücke 1954-55, Stadionbrücke 1959, Heiligenstädter Brücke 1959-61, Salztorbrücke 1960-61).[812]

Zügige Sicherungsmaßnahmen verlangten die Kriegsschäden an den beschädigten Hochwasserschutzanlagen am Hubertus-Damm und im Schwechattal. Sicherungsbauten an den Ufern des Weidling- und Kierlingbaches waren ebenso notwendig geworden wie die Räumung der Wien von Kriegstrümmern.

[809] Riemer: Wien, S. 145. Der Innungsmeister der Wiener Fuhrwerker, Stadtrat Anton Rohrhofer, rechnete pro Bezirk mit einem durchschnittlichen Abraum von 100.000 m³ in den Hausruinen. Über 800.000 m³ Schutt und Trümmer auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden kalkuliert. Rohrhofer: Transportproblem, S. 80.

[810] Klein: Abriss, S. 31.

[811] Gundacker: Zerstörungen, S. 13. Die Floridsdofer Brücke wurde im Rahmen der Freigabe im Mai 1946 nach Wiederherstellung von drei zerstörten Brückenfelder in Malinowsky Brücke umgetauft. Riemer: Wien, S. 168.

[812] Wippel, Franz: Die Donaukanalbrücken, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 2(1962), S. 52-58, hier: alle Seiten; Waagner-Biro: Brückenbau-Referenzliste der Firma (Februar 2004), abrufbar unter http://www.waagner-biro.at/CDA/main/files/BB/Referenzen_Brueckenbau,method=main.PDF (Stand 07.03.2007).

Ein zentraler Punkt des „Sofortprogrammes“ (vgl. Enquête) war die Instandsetzung von Wohnungen. Dabei wurden in erster Linie Erfolg versprechende Bauarbeiten vorgenommen mit dem Ziel, möglichst viele Wohnungen mit geringem Aufwand wiederherzustellen. Ein Neubau von Wohnungen konnte in der Anfangsphase des Wiederaufbaus noch nicht in Betracht gezogen werden.[813]

[813] Gundacker: Zerstörungen, S. 13-14.

V.4. Besondere Umstände der ersten Wiederaufbaujahre

Die ersten Schritte zur Bewältigung der schwierigen Aufgaben mussten unter äußerst ungünstigen Voraussetzungen bewältigt werden: Es herrschte großer Mangel an Bau- und Rohstoffen, Werkzeugen, Arbeitskräften und Transportmitteln.[814] Eines der größten Hindernisse waren die fehlenden Baustoffe. Nach Kriegsende bestand ein außergewöhnlich hoher Bedarf. Im März 1945 waren in Wien viele Baumaterialien zum Ausbau Wiens „zur Festung" gelagert worden. Vor allem an Zement waren große Mengen verfügbar, die man vorrangig zur Behebung von Schäden an den Versorgungseinrichtungen und Lebensmittelindustrien einsetzte. Zusätzlich konnten damit Wohnhäuser solange in Stand gesetzt werden, bis die Vorräte zur Neige gingen.[815] Sie umfassten etwa 5.500 Waggons und waren bis Ende 1945 verbraucht. Diese Menge vermittelt einen Eindruck über den Umfang an Baumaßnahmen, die noch 1945 vonstatten gingen.[816] Bis Mitte 1946 waren die Schäden an etwa 8.000 Dächern noch nicht behoben. Die Reparatur von vielen Dachschäden war vordringlich, um nicht noch zusätzlich Wohnraum zu verlieren. Es bestand daher dringender Bedarf an Dachziegeln, Dachpappe, Schalungsholz, Dachdeckungsblechen und Nägeln.[817] Um Vorschläge für Dachkonstruktionen mit geringem Holzeinsatz einzuholen, schrieb die Stadt Wien einen Wettbewerb aus.[818]

Seit Ende des Krieges liefen die Bemühungen, Baustoffe produzierende Betriebe in Stand zusetzen. Wegen der angespannten politischen Lage und der zonal bedingten Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs gab es bis Mitte 1946 kaum Fortschritte. In den letzten Wochen vor Juli 1946 waren erste Anzeichen für eine Verbesserung der Situation zu erkennen: Neben der Einführung von Baumaterial aus westlichen Bundesländern wurde die Inbetriebnahme der Rodauner Zementwerke, der Semperitwerke und der Brunner Glasfabrik erreicht. Trotzdem bestand dringender Bedarf an Mauerziegeln, Zement, Kalk, Gips, Glas, Bautischlerwaren und Pflastersteinmaterial.[819] Besonders Bausande und Schotter wurden in großen Mengen benötigt. Viele mechanisierte Kiesbetriebe waren im September 1946 wegen fehlender Maschinen und Arbeitskräfte noch nicht wieder in Betrieb. Die schleppende Ersatzteilversorgung der Industrie mit Maschinenteilen war sehr hinderlich.[820] Kriegsbedingte Schäden an industriellen Einrichtungen ließen die Herstellungskapazitäten erheblich schrumpfen. Zusätzlich riss die Produktion verschiedener Baustoffe in den ersten Monaten 1946 völlig ab. Im Einzelnen handelte es sich um Mauer- und Dachziegel (Produktionsausfall Januar - April, Reste aus den Vorjahr wurden verbraucht), Zement (Januar - März) und Kalk (Januar - Juni). Eine Erholung der

[814] Koller: Rückblick, S. 11.
[815] Kritsch: Baustofflage, S. 38.
[816] Gundacker: Zerstörungen, S. 14.
[817] Bei Nicht-Behebung der Schäden musste damit gerechnet werden, weitere 25.000 Wohnungen zu verlieren. Kritsch: Baustofflage, S. 38.
[818] Dazu wurden verschiedene technische Anregungen bis August 1946 eingebracht. Mehrere Ideen regten an, Holz- durch Fertigbetonbalken zu ersetzen oder die Dächer mit Stahlbetonplatten zu decken. Pongratz, Franz: Der Wiener Wettbewerb für holzsparende Dächer, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9(1946), S. 135-140, hier S. 135 und red. Beitrag: Wettbewerbe, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 87.
[819] Kritsch: Baustofflage, S. 38; Heinl: Probleme, S. 3.
[820] Josef Kritsch berichtet von dem Bruch einer Welle in einem Produktionsbetrieb der Baustoffindustrie: Der normale Ersatz hätte etwa 24 Stunden gedauert, durch die Einschränkungen im grenzüberschreitenden Warenhandel war das Ersatzteil nicht zu bekommen und musste neu produziert werden. Der Betrieb lag für Wochen still. Kritsch, Josef: Baustoffe, Produktionskapazität und Kontingentierung im Wiener Raum, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9(1946), S. 134-135, hier S. 134.

Herstellungskapazitäten zeichnete sich im Sommer 1946 ab; von diesem Zeitpunkt an erzielte die Zement-, Kalk- und Ziegelindustrie Fortschritte.[821] Um die wenigen verfügbaren Baumaterialien möglichst effektiv zu verteilen, wurde unter Federführung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau ein Bewirtschaftungssystem eingeführt. Von der in Österreich zur Verfügung stehenden Gesamtmenge an Baustoffen wurden 10,3% im Jahr 1946 dem Bundesland Wien zugewiesen. Aus verschiedenen Gründen wie Produktions- und Transportproblemen schmälerte sich diese Quote zusätzlich. Andererseits erreichten Wien Lieferungen für so genannte „Sonderkontingentträger", staatliche Monopolisten wie Post und Bahn. Insgesamt ergab sich – Angaben des Landesinspektors für die Baustoffbewirtschaftung im Bundesland Wien, Josef Kritsch, zufolge – ein deutliches Missverhältnis zwischen den zugeteilten Mengen und den Zerstörungen, da Wien knapp die Hälfte der Schäden von ganz Österreich aufwies.[822] Das Baustoffbewirtschaftungsgesetz vom 3. Juli 1945 regelte die Kontingentierung der verfügbaren Materialien.[823] 1946 wurden nicht alle bewirtschafteten Baumaterialien ausgeliefert – eine „ohnehin geringe Menge".[824] Um die Knappheit an Baumaterialien zu umgehen, wurde auf andere Baustoffe ausgewichen, darunter Ziegelbruchbeton, der sich beim Wiederaufbau in westdeutschen Städten bewährt hatte.[825] Die Verwertung des Ziegelbruchs war auch ein willkommener Beitrag zur Schutträumung.

Wie bei den Baustoffen, so war auch im Transportsektor Improvisationsvermögen gefragt. Der Fahrzeugpark der Stadtverwaltung musste neu aufgebaut werden. Ein Großteil der wenigen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge wurde im Juli 1946 zur Beschaffung und Verteilung von Lebensmitteln verwendet. Für den Transport von Baumaterialien fehlten sowohl Treibstoff als auch Lastkraftwagen. Stadtrat Anton Rohrhofer (ÖVP), Innungsmeister der Wiener Fuhrwerkerinnung, konnte im August 1946 quantitative Angaben über die kriegsbedingten Veränderungen der Transportkapazitäten machen. Er rechnete mit dem Verlust von zwei Drittel aller Lastwägen gegenüber dem Bestand unmittelbar vor dem Zusammenbruch des Dritten Reiches.[826] Daneben wurden im März 1946 6.695 Pferdefuhrwerke mit insgesamt 7.639 Pferden betrieben. Die Tiere waren wegen geringster Futterzuteilungen nur sehr eingeschränkt einsatzbereit.[827] In den ersten Nachkriegsjahren blieben die anfallenden Transportaufgaben zur Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Energie am vordringlichsten. Die Transporte der Bauwirtschaft (Schutt- und Baustoffbeförderung) hatten einen vielfach größeren Umfang als

[821] Kritsch: Baustoffe, S. 134.
[822] Kritsch, Josef: Wiener Baustoffverteilung 1946, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 5/6(1947), S. 86-87, hier S. 86.
[823] Kritsch: Baustofflage, S. 39. Auf Bundesebene verlor die Baustoffindustrie durch Kriegseinwirkungen 46% ihrer Produktionskapazität. Bundesminister Heinl, Eduard: Probleme des Wiederaufbaues, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 3.
[824] Klein: Abriss, S. 28.
[825] Untersuchungen zeigten, dass das der in großen Mengen vorhandene Ziegelbruch mit nur geringen Mengen Zement zur Bindung versetzt werden musste (7% des Endprodukts), nur wenig Kohle zur Herstellung notwendig war (etwa ¼ der für Mörtelmauerwerk nötigen Menge) und die Wärmeisolierung gegenüber Vollziegel dreimal besser war. Aus den geringeren Mauerstärken ergaben sich weitere Vorteile wie geringerer Baustoffverbrauch, kleinere Transportmengen an Baumaterialien, schmälere Fundamente und größere Innenräume. Bruckmayer, Friedrich: Ziegelbruchbeton für den städtischen Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 86-87, hier S. 86.
[826] Rohrhofer, Anton: Das Transportproblem im städtischen Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 78-81, hier S. 78-79. Österreichweit waren Ende 1945 11.800 Lastkraftwagen gemeldet. Der Vorkriegsstand betrug 19.000 LKW. Red. Beitrag: Kraftfahrzeuge in Österreich, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau, 8(1946), S. 81.
[827] Rohrhofer: Transportproblem, S. 79.

in den Jahren vor der Zäsur. Trotzdem mussten diese Verfrachtungen mit weit weniger zur Verfügung stehenden Nutzfahrzeugen geleistet werden.[828]

Für den Mangel an Facharbeitern und Arbeitern werden verschiedene Gründe genannt. Die Zahl der Bauarbeiter war durch Kriegswirtschaft und -verluste gesunken und führte zu einer Lücke am Arbeitsmarkt. Bauhandwerker etwa aus dem Waldviertel, aus Mähren oder dem Burgenland, die unter normalen Bedingungen während der Saison in der Stadt arbeiteten, blieben wegen der unzureichenden Versorgung mit Lebensmitteln aus. Viele waren auch wegen der Sicherheitslage nicht bereit, eigene ländliche Anwesen über mehrere Tage zu verlassen. Die Unterversorgung der Arbeiter in der Stadt wirkte sich auf ihren Gesundheitszustand aus. Die Ernährungssituation verursachte existenzielle Not und war treibender Faktor des Schwarzmarktes. Der Lohn für Arbeiter der Bauwirtschaft lag 1946 um 40% niedriger als im Vergleichsjahr 1932. Den Bauarbeitern wurden keine Schwerarbeiterzulagen zugeteilt.[829] Ausgefallene Transportverbindungen machten lokalen Pendlerverkehr unmöglich. Ein weiterer Faktor des Arbeitskräftemangels bildete das Ausbleiben noch nicht heimgekehrter Kriegsgefangener. Die Struktur des Arbeitsmarktes war durch die Förderung kriegswichtiger Industrien verzerrt. Ab 1946 wurden daher viele Facharbeiter des Metall verarbeitenden Gewerbes umgeschult.[830]

[828] Die Transportkapazität der einzelnen Nutzfahrzeuge miteinbezogen ergab sich Rohrhofer zufolge ein weit größerer Ausfall, da meist nur leichtere LKW zur Verfügung standen. Nur 246 LKW über vier Tonnen Nutzlast waren im März 1946 verfügbar. Weiter ist der Zustand der wirtschaftlich verbrauchten Fahrzeuge bei der Betrachtung der Transportkapazität nicht unbedeutend: Von den 3.521 LKW, die 1946 in Wien zur Verfügung standen, waren laufend vierzig Prozent wegen Reparaturarbeiten außer Betrieb. Rechnerisch konnte der Abraum in vier Jahren aus der Stadt gefahren werden. Für den Transport von Baumaterialien für Neubauten kalkulierte Rohrhofer überschlagsweise zehn Millionen Tonnen über einen Zeitraum von zehn Jahren; hierzu kalkulierte er einen Bedarf von sechzig LKW (zehn Tonnen Nutzlast), achtzig LKW (fünf Tonnen Nutzlast) und siebzig Pferdefuhrwerken. Rohrhofer: Transportproblem, S. 81.

[829] Novy, Franz: Bauwirtschaft im Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 75-78, hier S. 75-76; Kritsch: Baustofflage, S. 38-39.

[830] Kritsch: Baustofflage, S. 38-39.

VI. Hauptaufgaben des Wiederaufbaus: VERKEHRSANPASSUNG UND WOHNBAU

VI.1. Verkehrsinfrastruktur: Motorisierungswelle

Ausgehend von einem geringen Ausgangsniveau stieg der Fahrzeugbestand in der Nachkriegszeit mit hohen jährlichen Steigerungsraten ab etwa 1952.[831] Die Jahre 1953 und 1954 wiesen – jeweils im Vergleich zum Vorjahr – Steigerungsraten von 16% und 18% auf. Von 1951 bis 1954 stieg die Anzahl an Kraftfahrzeugen um fast fünfzig Prozent.[832] In den fünfziger Jahren drehte sich das Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr um: Dominierte der öffentliche Verkehr noch 1950 (67% : 33%), so war das Verhältnis ein Jahrzehnt später umgekehrt.[833]

Das Wiedererreichen des Vorkriegsniveaus hinsichtlich Kfz- und Wohnungsbestand war sehr unterschiedlich: Während der Fahrzeugbestand schon ca. 1950 den Vorkriegsstand von 1938 erlangte, war die Zahl der Wohnungen erst wieder 1958 erreicht worden.[834] Mit der „Normalisierung der Lebens- und Verkehrsverhältnisse um 1955“ setzte ein neues Problem der Stadtplanung ein: Der wachsende Verkehr beanspruchte leistungsfähigere Straßenbauten und mehr Raum.[835] Die Aufgaben im Bereich der Verkehrsanlagen wurden in der Phase steigender Motorisierung jährlich mehr; dementsprechend stiegen auch die Aufwendungen, die das Stadtbauamt für die Entwicklung leistungsfähiger Verkehrsflächen investierte. Die Verkehrspolitik änderte sich grundlegend durch die überproportionale Zunahme des Individualverkehrs. Verbesserungsansätze zugunsten des fließenden Verkehrs wurden mit großen Eingriffen bewerkstelligt und der Stadtausbau ab Mitte der Fünfziger mit besonderem Augenmerk auf den Verkehr betrieben. Die erste Wiener Verkehrsenquête wurde vom 7. - 17. November 1955 durch die Wiener Stadtverwaltung einberufen. Ziel war es, Empfehlungen für zukunftsweisende Konzepte zur Verkehrsplanung zu erarbeiten.[836] Im Zentrum des Interesses stand der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Kapazitätserweiterungen wurden vor allem bei den Radial- und Ringstraßen sowie großen Straßenkreuzungen vorgesehen.[837] Die Verkehrsenquête nannte Empfehlungen wie die Erstellung eines „Gesamtverkehrsplans“, die Einrichtung einer „Verkehrsplanungskommission“ oder das kontinuierliche Betreiben einer Grundlagenforschung mit Verkehrszählungen und -prognosen. Unter dem Aspekt „städtebauliche Voraussetzungen“ wurden Überlegungen gesammelt, die die verkehrliche Organisation des Stadtraumes betrafen: Die Verkehrsplanung sollte auf einem „Strukturplan“ fußen, der als Basis für die Entwicklung einer künftigen dezentralen „Verkehrs- und Baustruktur“ dienen sollte.[838]

[831] Motorräder wurden vermehrt etwas früher angeschafft als PKW. Muhr: Verkehrsprobleme, S. 139 (Tabelle).
[832] Der Fahrzeugbestand in Wien betrug nach Brunner 1948 47.242 und 1954 104.634 Kraftfahrzeuge. Brunner, Karl H.: Städtebau und Schnellverkehr, Wien 1955, S. 134.
[833] Die Zahlen gelten im Gebiet der BRD und sollen nur der Orientierung dienen. Reinborn: Städtebau, S. 235. Das Verhältnis zwischen öffentlichem und Individualverkehr kehrte sich in Österreich etwas langsamer um.
[834] Der Kfz-Bestand betrug 1938/1950 ca. 65.000 Stück. Muhr: Verkehrsprobleme, S. 139 (Tabelle) und Marchart: Wohnbau, S. 33.
[835] Muhr: Verkehrsprobleme, S. 138.
[836] Koller: Rückblick, S. 21.
[837] Kotyza: Stadtplanung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau Nr. 3/4 (1986), S. 205.
[838] O. A.: Die Empfehlungen, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 2(1955), S. 55-74, hier S. 55-58.

Vorschläge Roland Rainers bei der Wiener Verkehrsenquête: Forderungen an die Gestaltung der zukünftigen Verkehrspolitik stellte auch Roland Rainer bei einem Referat im Rahmen der Wiener Verkehrsenquête, wobei er grundsätzlich für den Ausbau der öffentlichen Massenverkehrsmittel, die Schaffung kreuzungsfreier „Schnellverkehrsstraßen" für den Durchgangsverkehr (im Wien- und Donaukanalbett) und den Bau von Parkgaragen plädierte. Die Fußgänger sollten vom motorisierten Verkehr möglichst räumlich getrennt werden. Eine Ursache für die Verkehrsballung in der Wiener Innenstadt um 1955 sah Rainer in der dichten Bebauung als Folge einer „rückständigen Städtebaupolitik". Als Gegenmittel empfahl er als Entlastung des Zentrums den Aufbau von Nachbarschaften und Tochterstädten.[839]

Mit der Zunahme des motorisierten Massenverkehrs wurden umfangreiche Investitionen für Verkehrsbauwerke aufgewendet.[840] Die Vorstellungen der Verkehrs- und Stadtplaner konzentrierten sich auf groß angelegte Straßenaus- und -neubauten wie Stadtautobahnen auf Stelzen nach amerikanischem Vorbild.[841] Der Straßenbau hinkte jedoch der Produktion an neuen Fahrzeugen hinterher. Muhr spricht von einer „Diskrepanz zwischen Autoproduktion und Straßenproduktion". Es bedurfte einer Anpassung der städtischen Straßen an die neuen Anforderungen. Ausgebaut wurden zwischen 1950 und 1958 beispielsweise die Mariahilfer Straße, die Simmeringer Hauptstraße und die Wagramer Straße.[842] Der Umbau des Gürtels dauerte von 1951-54; in diesem Zusammenhang wurde die Straßenbahn am Gürtel in den Untergrund verlegt und die Straßenunterführung am Matzleinsdorfer Platz ausgeführt.[843] Als weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wurden die Prater- und Lasallestraße ausgebaut (1954) sowie der Praterstern 1955 völlig umgestaltet.[844] Die verkehrstechnischen Verbesserungen der Ringturmkreuzung und des Südtiroler Platzes erfolgten 1958 bzw. 1958-59.[845]

In der Phase von 1900 bis 1960 waren die Tramway und das Fahrrad die überwiegend genutzten Fortbewegungsmittel. Die Stadtbahn dagegen hatte für die Stadtentwicklung nur entlang der Wientallinie (als einzige Radiallinie) einige Bedeutung. Von 1949 bis 1955 stagnierte „die Fahrleistung der Straßenbahnen". In den folgenden Jahren nahmen ihre Kapazitäten kontinuierlich ab.

> *„Die Jahrhundertmitte um 1950 erweist sich damit als die Zeit einer folgenschweren Trendwende in der urbanen Mobilität. Es ist bedauerlich, wenngleich nicht zufällig, dass dieser Rückgang gerade in der Zeit der 'Wirtschaftswunderjahre' stattfand, als die städtische Verkehrsmobilität generell zunahm. Stadtplanung und große Teile der Öffentlichkeit wurden vom kollektiven Leitbild der Vollmotorisierung beherrscht und haben den privaten Kfz-Verkehr daher vorrangig behandelt. Der Ausbau des Linienverkehrs hielt mit der Erweiterung der Stadt in der Nachkriegszeit nicht Schritt."*[846]

[839] Rainer, Roland: Grundsätzliches. Aus einem Referat der Wiener Verkehrsenquête 1955, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 11/12 (1955), S. 257-259.
[840] Koller: Rückblick, S. 21. Vorschläge zum Ausbau des Hauptverkehrsnetzes aus der Zeit Mitte der fünfziger Jahre finden sich bei Strzygowski, Walter: Geographische Grundlagen für die Führung künftiger Schnellverkehrsstraßen in und um Wien, in (Stadtbauamt Wien): Wien – die Stadt und ihr Umland, Der Aufbau Monographie 7, Juli 1956, S. 35-37, hier S. 37.
[841] Klein: Abriss, S. 36.
[842] Muhr: Verkehrsprobleme, S. 139.
[843] Mayer, Wolfgang: Von der Vorstadt zum Bezirk. Dargestellt am Beispiel von Margareten, Begleitheft zur gleichnamigen Ausstellung, Wien 1978, S. 6 und Muhr: Verkehrsprobleme, S. 139.
[844] Muhr: Verkehrsprobleme, S. 139-140.
[845] Muhr: Verkehrsprobleme, S. 139. Im Vorfeld der Neugestaltung der Kreuzungssituation Favoritenstraße-Gürtel empfiehlt Brunner (Stadtplanungsdirektor 1948-52) eine kreuzungsfreie Unterführung der Favoritenstraße und eine Verlegung aller Straßenbahnhaltestellen an eine Seite. Grundsätzlich wurden Lösungsvorschläge für einfache Kreuzungsvarianten, die effektiv, gleichzeitig aber auch wenig aufwendig sind und geringere Kosten verursachen, gesucht. Brunner: Jahr, S. 512-513.
[846] Békési, Sándor: Verkehr in Wien. Personenverkehr, Mobilität und städtische Umwelt 1850 bis 2000, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 93-105, hier S.

Entsprechend der Entwicklung der Verkehrsmittel verlängerte sich der Weg, den ein Stadtbewohner innerhalb einer halben Stunde zurücklegen konnte.[847] Der Fortschritt war an der allgemeinen Entwicklung der Verkehrsmittel ablesbar:

> *„Ab 1950: Umstellung von großen Teilen des Individualverkehrs auf Verkehrsmittel mit Verbrennungsmotoren auf Basis fossiler, nicht erneuerbarer Energieträger: Automobil und Kraftrad."*
> *„Ab 1950: Beginn der Auflassung von Straßenbahnlinien und Ersatz durch Autobuslinien."*
> *„1962: Erste S-Bahn-Linie Wiens (zwischen Meidling und Floridsdorf)."*[848]

Ein Vergleich menschlicher Bewegungsvorgänge 1950 und 1970 offenbart eine deutliche Verschiebung von fußläufiger zu motorisierter Fortbewegung. Dabei änderte sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs als Fortbewegungsart nur unwesentlich.[849]

Im Zusammenhang mit einem steigenden Motorisierungsgrad und den schon in der NS-Zeit begonnenen Autobahnprojekten stand die Planung des Verlaufes der Autobahnen auf dem Stadtgebiet und deren Anbindung an das städtische Verkehrsnetz an. Dieses Vorhaben musste mit den innerstädtischen Hauptverkehrsverbindungen abgestimmt werden. Hierzu war die Planung der zukünftigen Hauptverkehrsstraßen von Bedeutung, deren Auswirkungen noch heute gegenwärtig sind. Das Hauptstraßennetz wurde erst nach dem Wiederaufbau im städtebaulichen Grundkonzept unter Federführung von Roland Rainer festgelegt.[850] Dieses „Planungskonzept Wien" sah Straßenbaugroßprojekte vor (z. B. die Südosttangente) – als Folge des steigenden Verkehrsaufkommens durch die räumliche Trennung von Wohnen und Industrie.[851] Der fünfte programmatische Leitsatz der „Vierzehn Punkte für den Wiederaufbau" befasste sich mit der funktionalen Gliederung der Stadt. Die Stadt sollte „systematisch" entmischt werden.[852] Diese Gliederung der Stadt im Sinne der Charta von Athen produzierte Verkehr zwischen den monofunktionalen Stadtteilen; nach Rainer war die räumliche Trennung aber nur ein Grund für das steigende Verkehrsproblem der Städte:

> *„Die Spitzenbelastungen im Berufs- und Versorgungsverkehr – dieses Hauptproblem der städtischen Massentransporte – entstehen weniger durch die unvermeidliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten einerseits, und durch die unvermeidliche Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land andererseits, sondern vielmehr durch die unnötig weiten Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsstätten und durch die allzu einseitige Produktion und Gesamtwirtschaft der Städte."*[853]

Im Vergleich zu anderen Städten wurde das Leitbild der autogerechten Stadt verzögert aufgenommen:

> *„Mit einiger Verspätung begann man Grundvoraussetzungen für eine autogerechte Stadt zu schaffen. Um 1960 wurden Otto Wagners Stadtbahnpavillons am Karlsplatz öffentlich als „Kaluppen" und Verkehrshindernisse bezeichnet. Die Fortschrittgläubigkeit dieser Jahre berauschte sich an den Leistungen der Technik, legte schnurgerade, möglichst breite Straßen an und begünstigte den Individualverkehr auf Kosten der übrigen Verkehrsteilnehmer."*[854]

99.
[847] Die Entwicklung wird veranschaulicht in so genannten „Halbstundenzonen". Békési: Verkehr, S. 94-95.
[848] Békési: Verkehr, S. 95.
[849] Békési: Verkehr, S. 95.
[850] Beschluss des Gemeinderates vom 30. November 1961. Koller: Rückblick, S. 13, 21.
[851] Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 50.
[852] Riemer: Wien, S. 120-121.
[853] Für die Anpassung der Städte schlug Rainer die Verlängerung der radial auf das Zentrum gerichteten Verkehrslinien (Tangentialen) durch die Stadt vor. Rainer: Prosa, S. 113-114, 124-125.
[854] Klein: Abriss, S. 35.

Diese zeitliche Verzögerung resultierte aus einer Skepsis gegenüber der automobilen Stadt, wie sie Bürgermeister Jonas (SPÖ) vermittelte:

> *„Bei allem Verständnis für die Freude am motorisierten Verkehr […] müssen wir doch sagen, daß wir nicht die Absicht haben, unsere Stadt autogerecht zu machen. Mir schwebt als Ideal vor, Wien als eine menschengerechte Stadt zu erhalten."*[855]

Zum Ende der Aufbauzeit 1959 wurde die Modernisierung nicht einmütig unkritisch beobachtet: Viele Stimmen regten sich gegen allzu radikale Eingriffe in das Stadtbild, wie etwa den Abriss der Matzleinsdorfer Kirche St. Florian zugunsten der Verkehrsführung. Weitere Altbausubstanz wurde potentiell durch Investitionen gefährdet, da in Folge von Straßenverbreiterungen und -ausbauten die Bauklassenwidmungen erhöht wurden. Nicht nur im Stadtkern, sondern auch am Stadtrand verdeutlichten sich die Auswirkungen der „autogerechten Stadt". Schon ab Anfang der fünfziger Jahre wurden die alten Dorfkerne im Wiener Westen durch die Verkehrsplanung verändert. Im Osten der Stadt setzte diese Entwicklung zeitversetzt Ende der fünfziger Jahre ein. Dabei ging der Ausbau zugunsten des Verkehrs Hand in Hand mit dem Austausch von Bausubstanz. Gewachsene Dorfstrukturen, die meist aus eingeschossigen Wohnhäusern bestanden, wichen modernen Etagenbauten. Gleichzeitig wurden die Baulinien zugunsten einer großzügigeren Straßenführung zurückversetzt.[856]

[855] Muhr: Verkehrsprobleme, S. 139.
[856] Klein: Abriss, S. 34-36. Zur Geschichte des Wiener Verkehrswesens siehe: Czeike, Felix: Drei Jahrhunderte Straßenverkehr in Wien, Katalog zur Sonderausstellung des Historischen Museums und des Archivs der Stadt Wien, Wien 1961.

VI.2. Wiederaufbaupolitik im Wohnbau

VI.2.1 Verlauf des Wohnbaus

Die Hauptbauaufgabe in der Phase des Wiederaufbaus war der Wohnbau.[857] Der Wohnbau wiederum gliederte sich in zwei vorrangige Bauaufgaben: Die Beseitigung der Kriegsschäden durch Wiederherstellung an gleicher Stelle einerseits und das Schaffen neuer Wohnblöcke andererseits. Dazu kamen normale, nicht-kriegsbedingte Bautätigkeiten wie Sanierung oder Abbruch und Ersatz von Altbauten. Zeitlich wurde dem Wiederaufbau im Wohnungssektor der Wiederaufbau von Einzeldenkmälern vorgezogen: Die Symbole des Staates Österreich sollten dessen Eigenständigkeit gegenüber den Besatzungsmächten unterstreichen.

> *„Erstaunlicherweise nahm man vor dem Aufbau der Wohnungen – und dies durchaus mit der Zustimmung der Bevölkerung – die Wiederherstellung der großen Monumente in Angriff. […] Im Zentrum der Aufmerksamkeit stand das Einzeldenkmal, dessen historischer und künstlerischer Wert in der Öffentlichkeit leicht zu transportieren war.“*[858]

Im Sinne der Sicherung und „Erhaltung des nationalen Kunst- und Kulturguts“ erlebte die Denkmalpflege eine Hochphase – in Bezug auf beschädigte Kulturbauten ersten Ranges (wie Schönbrunn, Stephansdom, Belvedere, Staatsoper, Burgtheater).[859] Die Wiederherstellung dieser nationalen Identifikationsbauten stellte nur einen kleinen Teil des Wiederaufbaus dar.
Bei der Betrachtung des Wiener Wohnbaus stehen die Leistungen der Gemeinde im Vordergrund. Wie schon in der Zwischenkriegszeit, so war auch in der unmittelbaren Nachkriegszeit die Gemeinde Wien der mit Abstand größte Bauträger mit dem primären Ziel der Minderung der Wohnungsnot:

> *„Ausgehend vom politischen Bekenntnis zur „Wohnung als sozialem Gut“ stand in der Zwischenkriegszeit und neuerlich in der ersten Nachkriegszeit die Bautätigkeit unter dem Zwang der raschen Linderung echter Wohnungsnot. Die Bereitstellung billiger, einfacher Wohnungen bedeutete für zahlreiche Menschen die Befriedigung elementarer Grundbedürfnisse. Die Zahl der sozial Schwachen, die auf diese Möglichkeit angewiesen waren, war extrem groß.“*[860]

Die Entwicklung des sozialen Wohnbaus der zwanziger Jahre sollte weitergeführt werden; das proklamierte Ziel ging über die in dieser Zeit anerkannt hohe Bauleistung der Gemeinde Wien hinaus. Dies zeigt ein Zitat von Hermann Maetz, Baurat und Geschäftsführer der „Enquête für den Wiederaufbau“ aus dem Jahr 1947: „Wien ist der Meinung, daß der seinerzeit hier angebahnte soziale Wohnungsbau nun fortentwickelt werden muß zum sozialen Städtebau.“[861]

[857] Uhl, Ottokar: Moderne Architektur in Wien, Wien – München 1966, S. 90.
[858] Wehdorn, Manfred: Das kulturelle Erbe. Vom Einzeldenkmal zur Kulturlandschaft, Wien 2006, S. 19.
[859] Wehdorn: Erbe, S. 19.
[860] Marchart: Wohnbau, S. 107.
[861] Maetz, Hermann: Ein Jahr 'Der Aufbau', in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7/8 (1947), S. 89.

Abb. 27: Wahlplakat der SPÖ für die Nationalratswahl/Wiener Gemeinderatswahl vom 9. Oktober 1949.
Quelle: Demokratiezentrum Wien: Zu den Wiener Gemeinderatswahlen vom 9. Oktober 1949, abrufbar unter http://www.demokratiezentrum.org/de/startseite/themen/wien/wien-images/spoe-plakat_zum_kommunalen_wohnbau_1949_(2).html (Stand 27.06.2007; Original in der Wienbibliothek im Rathaus, Plakatsammlung).

Die Bautätigkeit der Gemeinde entwickelte sich zu einem Instrument, „um eine bessere und gesündere gesellschaftliche Struktur zu ermöglichen". Dem propagierten „sozialen Städtebau" wurde – im Unterscheid zum vorhergehenden Wohnungsbau – die Rolle einer „nächsthöheren Stufe des sozialen Bauens" zugesprochen.[862]

> *„'Soziales Bauen' sollte zum Leitbild einer fortschrittlich denkenden, gesellschafts-, familien- und kinderfreundlichen Kommunalverwaltung werden. Besonders familienfreundlich sollte der kommunale soziale Wohnbau sein, um so dem Trend zur Kleinfamilie entgegen zu wirken. Die Wohnungsstruktur im Bestand der Gründerzeit wurde als gefährlich für die gesunde Entwicklung der Bevölkerungsstruktur erkannt und sollte zunehmend von familienfreundlichen Neubauwohnungen abgelöst werden.*[863]

Folglich musste die Bauleistung den Zielen entsprechend hoch sein. Durch die Dringlichkeit der Bauvorhaben entstand zeitlicher Druck. Eine Analyse von Seidel aus den Jahren 1945/46 ergab einen Wohnungsfehlbestand (als Differenz zwischen Zahl der Wohnungen und der Zahl der Haushalte) von 117.300 Wohnungen.[864] Aber 1945/46 konnten keine kommunalen Wohnbauten erstellt werden. Erst 1947 wurde der städtische Wohnbau wieder aufgenommen.[865] Zwar war die theoretische Konzeption des Wiederaufbaus 1947 „weit fortgeschritten", jedoch hinkte der Baufortschritt deutlich den Planungen hinterher.[866] Bis 1950 nahm dann das Bauvolumen sprunghaft zu.[867] Zwischen 1945 und 1951 stieg die Zahl der Wohnungen (bezogen auf das Gebiet „Groß-Wien") von 622.382 auf 667.227 Wohneinheiten; ein beträchtlicher Teil des Zuwachses von 44.845 Wohnungen dürfte auf die Instandsetzungen von teilzerstörten Wohnungen zurückzuführen sein, die von den insgesamt über 86.000 betroffenen Wohnungen

[862] Jonas, Franz: Sozialer Wohnungsbau in Wien seit 1945, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1950), S. 302-308, hier S. 304.
[863] Linke: Städte- und Wohnungsbau, S. 53-54.
[864] Das Institut für Konjunkturforschung beurteilte 1941 die Wohnungssituation Wiens und kam zu dem Schluss, dass im genannten Jahr ein dringender Wohnungsbedarf von 193.000 Wohnungen bestünde. Unter anderem wurde eine Veralterung des Baubestandes in der Zwischenkriegszeit festgestellt: Für die kommenden zehn Jahre wurde ein Bedarf von 68.000 Ersatzwohnungen für hinausgezögerte und normale Abbrüche der kommenden zehn Jahre ermittelt. Wohnungsmängel waren in erster Linie die Lage im Keller, Feuchtigkeit und ungenügende Belichtung. Der als Differenz zwischen der Anzahl der Wohnungen und der Anzahl der Haushalte bezeichnete Wohnungsfehlbestand wurde mit 60.000 Wohneinheiten beziffert. Während der Kriegszeit herrschte eine deutliche Überbelegung der Wohnungen, da in der Studie 50.000 zusätzliche Wohneinheiten zur Entspannung der Wohnsituation veranschlagt wurden. Zusätzlich wurden 15.000 Wohneinheiten aufgrund des Trends zur Vermehrung der Haushalte eingeplant. Der Unterschied zwischen den Erhebungen von Seidel und dem Institut für Konjunkturforschung lässt sich durch die zwischenzeitlichen Umwälzungen erklären: Die Bevölkerung ging von 1.874.139 Einwohnern (1934, in den Grenzen von 1921) auf 1.572.376 EW (1945, in den Grenzen von 1938) und auf die Zerstörung von 13% des Wohnungsbestandes zurück. Eine weitere Einflussgröße, die zu einem unterschiedlichen Ergebnis führt, ist die Vernachlässigung der Qualität des Baubestandes in der Untersuchung von Seidel. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 170-171.
[865] Koller: Rückblick, S. 13.
[866] Maetz: Ein Jahr 'Der Aufbau', S. 89.

wiederhergestellt worden waren.[868] Für das Jahr 1951 wurde ein Wohnungsfehlbestand von 59.855 Wohnungen ermittelt.[869] Diese knappe Halbierung innerhalb der ersten sechs Aufbaujahre stellt eine wichtige Etappe dar. Einen weiteren großen Fortschritt markiert die Beseitigung der quantitativen Wohnungsnot im Jahr 1958.[870] Berechnet auf das Stadtgebiet in den Grenzen von 1954 erhöhte sich im Jahrzehnt von 1951 bis 1961 der Wohnungsbestand von 614.078 Wohnungen um 93.725 Wohnungen auf 707.803 Wohnungen. Anfang der sechziger Jahre ergibt sich aus statistischen Daten ein theoretischer geringfügiger Wohnungsüberschuss.[871] Bis 1961 wurden 69.000 Wohnungen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus von Seiten der Gemeinde erstellt.[872] Insgesamt betrug die Wohnbauleistung durch Wiederaufbau und Neubau im Zeitraum 1945-61 rund 130.000 Wohnungen. In der Nachkriegszeit blieb die Gemeinde weiterhin mit Abstand größter Bauherr im Wohnbau.[873]

Tab. V: Wohnungsbestand und Haushaltsgröße.

Jahr	Wohnungsbestand	Haushaltsgröße
1917	554.545	4,0
1934	613.436	3,0
1951	614.078	2,4
1961	707.843	2,3

Quelle: Lichtenberger, Elisabeth: Wien – Prag: Metropolenforschung, Wien 1993, S. 131. Zu den Haushaltsgrößen siehe auch Kapitel V., 1.5 Bevölkerungsentwicklung.

Auffällig an der Tabelle ist der Umstand, dass zwar die Anzahl der Wohnungen 1934 und 1951 nahezu gleich hoch war, gleichzeitig aber in diesem Zeitraum die durchschnittliche Haushaltsgröße soweit sank, dass ein signifikanter Wohnungsfehlbestand trotz stagnierender Bevölkerungszahlen (vgl. V.1.5.) resultierte.

Einschub: Vergleich der Wohnbauleistungen in den Perioden seit 1919 bis 1970: Die jährliche Wohnbauleistung unterlag in den Jahrzehnten seit Ende des Ersten Weltkrieges bis Ende der Fünfziger starken Schwankungen. Von 1919-33 wurden im Durchschnitt 3.856 Wohnungen gebaut; ihre Erstellung war über die Jahre ungleich verteilt, da die Weltwirtschaftskrise von 1929 eine Stagnation auslöste. Zwischen 1934 und 1944 kam es zu einem Stillstand des kommunalen Wohnbaus; Ausnahmen bilden vereinzelte Bauten in den Randbezirken Favoriten, Simmering und Floridsdorf. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges bis 1960 erreichte die Bauleistung fast die Zahlen aus der Zwischenkriegszeit. In den Sechzigern lag mit Einführung des Montagebaus die durchschnittliche Wohnbauleistung mit 4.518 Einheiten sehr hoch (1961-70). Vor allem Stadtrandlagen wurden in diesem Jahrzehnt bebaut.[874]

[867] Marchart: Wohnbau, S. 74.
[868] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 171-172.
[869] Uhl: Moderne Architektur, S. 90.
[870] Marchart: Wohnbau, S. 33.
[871] Bobek/Lichtenberger schränken dieses vermeintliche Überangebot durch zwei Faktoren ein. Der Wohnungsbedarf würde sich gegenüber der Vorkriegszeit qualitativ durch höhere Ansprüche (an das Ausstattungsniveau) verändern; dazu kam die staatliche Regulation des Wohnungsmarktes, aus dem eine mangelnde Elastizität resultierte. Niedrige Mieten führten zu Unterbelegung und Fremdnutzung. Gleichzeitig wurde ein Bedarf an Mittelwohnungen für dreiköpfige Familien in der Größenordnung von etwa 88.500 Wohnungen, für Vier-, Fünf- und Mehrpersonenhaushalte ein Wohnungsfehlbestand von rund 35.500 Wohnungen ermittelt. Bei einem Wohnungsbestand von rund 708.000 Wohnungen (1960) waren 9,1% 2½-Zimmer-Wohnungen; die dieser Wohnungsgröße entsprechende Haushaltsgröße von drei Personen lag aber bei 21,6% (1961). Auch bei Vier-, Fünf- und Mehrpersonenhaushalten lag die Anzahl der Wohnungen in entsprechender Größe unter der Zahl der Haushalte. Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 171-172,179.
[872] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 179.
[873] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 28, 182.
[874] Marchart: Wohnbau, S. 43.

VI.2.2 Koordination der Bautätigkeit

Während der ersten Nachkriegsjahre war allgemein problematisch, dass unkontrollierte Bautätigkeiten (v. a. in Form privater Aufbauleistungen) den Gesamtplanungen entgegenliefen. Die große Eigeninitiative der Eigentümer zur Wiederherstellung ihrer Gebäude wird von der Anzahl der Bauansuchen wiedergegeben: Bis Ende April 1947 waren rund 120.000 Anträge eingegangen.[875] Dementsprechend umfangreich war die Aufgabe, die Bauvorhaben im Bezug auf ein Gesamtkonzept zu koordinieren. Im selben Jahr kritisierte Franz Schuster die mangelnde Konsequenz in der Verwirklichung des Generalbebauungsplanes. Um Fehlentwicklungen zu vermeiden, sollten ohne Baugenehmigung errichtete Gebäude nicht nachträglich legalisiert werden. Auf Schwarzbauten könne die Stadtplanung keine Rücksicht nehmen, da sonst „der Ausbau und Umbau […] von den Zufälligkeiten stadtplanfremder und unrechtmäßiger Handlungen Einzelner abhängig gemacht würde".[876] Als Beispiel für eine typische Entwicklung nannte Schuster die Aufwertung von Schrebergärten zu Siedlungen; die dadurch erkaufte Linderung der Wohnungsnot stehe einer „Chaotisierung des Flächenwidmungsplanes" mit negativen Folgen für Erschließung und Erscheinungsbild gegenüber.[877]

Eine deutliche Kritik an der Vorgehensweise im Wiederaufbau übte der Architekt und Architekturpublizist Alfons Leitl, ohne sich auf eine Stadt speziell zu beziehen. Unzureichende planerische Voraussicht und aus der Not resultierende Lösungen zur Erstellung von Wohnraum standen den städtebaulichen Zielen entgegen.[878] Nicht nur die planerische Koordination von Neubauten, sondern auch die Entscheidungen zum Verfahren bei beschädigten Bauten waren umstritten. Bezogen auf das Wiener Stadtbild äußerte sich Martin Kupf zum Wiederaufbau: „Die Schicksale bombenbeschädigter Gebäude verliefen […] sehr unterschiedlich; Abbrüche wurden keineswegs nur durch technische Notwendigkeiten bestimmt."[879] Als ausschlaggebende Faktoren, die über das Für und Wider eines Abbruchs entschieden, nennt Kupf:

> *„Der Grad der Zerstörung, die Qualität des betreffenden Bauwerkes und der Gefühlsaspekt historischer Bindung sind die Faktoren, welche die Entscheidung über Abtragung oder Wiederaufbau beeinflussten. Darüber hinaus spielen geschäftliche Interessen und Kriterien des Zeitgeschmacks stets eine Rolle.*
> *Für die Demolierungen im Wien der Nachkriegsjahre waren folgende Gründe ausschlaggebend:*
> 1. *Kriegszerstörung in einem Ausmaß, das einen Wiederaufbau in ursprünglicher Form aus technischen und wirtschaftlichen Gründen ausschloß.*
> 2. *Mangelnde finanzielle Mittel; der Hauseigentümer konnte die notwendigen Sicherungsmaßnahmen nicht durchführen lassen.*

[875] Klein: Abriss, S. 31.
[876] Schuster, Franz: Die Planung eines schöneren Wiens ist gefährdet, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 3/4 (1947), S. 29-35, hier S. 30.
[877] Schuster: Planung, S. 29-35, hier S. 31.
[878] *„Die Taten der nackten Selbsterhaltung, des krassen Egoismus, der unsozialsten Einstellung, die Reaktion auf allen Gebieten, die Wahrung und Verteidigung alter Besitzpositionen, 'Wiederherstellung' und 'Wiederaufbau' um jeden Preis. Das sind die Gegebenheiten unseres Aufbaus, das ist die wirtschaftliche, das ist die moralische Lage, die bis in die letzte Verästelung des Bauens und des Städtebaus wirkt. Neben der siechen offiziellen Wirtschaft, die abgeschnürt ist, reglementiert und kontrolliert, die nicht fähig ist, dem sozial Bedrängten das Notwendigste zu geben, besteht eine andere, unkontrollierte, vom Faustrecht bestimmte Wirtschaft. Was diese tut und an 'Aufbau' schon geleistet hat, ist vielerorts durch keinen noch so schönen Plan wiedergutzumachen."* Leitl, Alfons: Anmerkung zur Zeit, in (Conrads, Ulrich/Neitzke, Peter): Die Städte himmeloffen. Reden und Reflexionen über den Wiederaufbau des Untergegangenen und die Wiederkehr des Neuen Bauens 1948/49, Reihe Bauwelt Fundamente Nr. 125, Gütersloh u. a. 2003, S. 12.
[879] Kupf, Martin: Schicksale Wiener Bauten seit 1945, in (Klein, Dieter/Kupf, Martin/Schediwy, Robert): Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte, Wien 2005, S. 97-259, hier S. 99.

3. *Baubehördliche Aufforderung zum Abbruch, wenn die Ruine eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit darstellte, wobei der fortschreitende Verfall oft durch Mangel an Baumaterial oder Arbeitskräften bedingt war.*
4. *Grundrißlösungen und Geschoßhöhen, Stil und Gestaltung, die den geänderten Bedürfnissen und Vorstellungen nicht mehr entsprachen.*
5. *Spekulation hinsichtlich gewinnbringender Veräußerung des Baugrundes.“*[880]

Durch die Kombination verschiedener Abbruchgründe entstand ein erhöhter Verwertungsdruck. Die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes von 1929 wurden nicht ausreichend angewandt, auch die Höchststrafe von 4.000 Schilling bei Zuwiderhandlungen wirkte wohl wenig abschreckend.[881] Im ersten Jahrzehnt wurden allgemein – mit Ausnahme national bedeutender Kulturbauten – nur wenige Konzessionen an den Denkmalschutz gemacht.[882] Im Bezug auf den Austausch alter Bausubstanz spricht Klein von „Totalerneuerungstendenzen“. Eine an die Kriegszerstörungen anknüpfende Veränderung des Stadtbildes resultierte aus einer Kombination von Zeitgeist und „Abbruchspekulation“. Sie beruhte im Wesentlichen auf

- der Rendite durch Mieteinnahmen

  „Der an die „Friedenskrone“ gebundene Mietzins, der aus den alten Wohnhäusern keinen nennenswerten Gewinn erwirtschaften ließ, sowie eine sprunghafte Erhöhung der Grundsteuer (1955) förderten zusätzlich die Abbruchspekulation. Zum Beispiel wurden die Einheitswerte ohne Rücksicht auf den tatsächlichen Ertrag der Liegenschaften festgesetzt, während Neubauten eine zwanzigjährige Grundsteuerbefreiung sowie steuerliche Abschreibmöglichkeiten mit sich brachten.“[883]

- der Grundstücksspekulation

  „Den Gründerzeitvierteln wurden damals künstlerische oder ideelle Werte prinzipiell abgesprochen, aber auch erhaltene dörfliche Siedlungsreste mit ebenerdiger Bausubstanz deklarierten manche als „menschenunwürdig“, um die Grundstücke gewinnbringender verbauen zu können.“[884]

- den „Baumängeln“

  „Relativ robuste Gebäude, die mitunter Jahrhunderte unbeschadet überdauert hatten, wurden von ihren Eigentümern derart vernachlässigt und überbelegt, daß sie in auffallend hoher Zahl für baufällig erklärt werden konnten. Fast jedem zum Verkauf stehenden Altbauobjekt wurden „schwerste Baugebrechen“ attestiert, die zu präzisieren man sich manchmal erst gar nicht die Mühe machte.“[885]

Der Wiener Architekt und Schriftsteller Friedrich Achleitner kommentierte die gängige Praxis: „Angeblich mit schwersten Baugebrechen behaftet, auf deutsch, gegen massive Neubauinteressen nicht zu halten.“[886] „Moderne“ und „fortschrittliche“ Wohnungen in Hochhäusern ersetzten die vertraute Umgebung. Die Sanierung von Substandardwohnhäusern war tendenziell ausgeschlossen. Ganze Stadtteile wurden dem Verfall preisgegeben und deren Bevölkerungsstruktur, als Folge der Umsiedlung, aufgelöst.[887]

[880] Kupf: Schicksale, S. 99.
[881] Klein: Abriss, S. 39.
[882] Feller: Ringstraße, S. 123. Ein Beispiel beinhaltet das Skript aus dem Nachlass von Erich Boltenstern vom Mitarbeiter des Staatsdenkmalamts Theodor Hoppe: Die Denkmalpflege in der Anwendung auf das Altstadt-Straßenbild Wiens, vermutlich Wien 1946.
[883] Klein: Abriss, S. 34.
[884] Klein: Abriss, S. 34.
[885] Klein: Abriss, S. 34.
[886] Achleitner, Friedrich: o. T., o. O., o. J., o. S., zitiert nach Klein: Abriss, S. 34.

Einschub: Abbruchspekulation und Sanierung in den Sechzigern. Die Abbruchspekulation war noch unter Roland Rainer als Stadtplaner einer der Brennpunkte der Stadtentwicklung. Um gegen die durch Spekulation geförderten, „überhandnehmenden Abbrüche" vorzugehen, überprüfte Rainer die geltenden Baurichtlinien. Ein wesentlicher Beitrag zum Erhalt vieler Teile des Stadtbildes war das Abschaffen der noch gültigen Stadtregulierungspläne von 1893, deren Fluchtlinien den Abriss vieler weiterer wertvoller Bauten zugelassen hätten (u. a. wäre die Mölkerbastei beseitigt worden). In der Innenstadt wurde auf Bestreben Rainers hin die Bauklasse V aufgehoben, die eine Bauhöhe zwischen 20m und 25m vorschrieb und niedrigere historische Bausubstanz auf längere Sicht beseitigt hätte. Grundsätzlich forderte Rainer eine Reduzierung der zulässigen Bauhöhen auf die bestehenden Gebäudehöhen. Damit sollte ein „Anreiz zu weiteren Zerstörungen" genommen werden.[888]
Von Rainer mitgetragen wurden die rigorosen „Abbruch-Sanierungen" in Lichtental (IX., Gesamtdauer von 1950-1978) und Alt-Erdberg (III., 1955-1960), bei denen die gewachsene Baustruktur weitgehend durch Neubauten ersetzt wurde. Die Stadterneuerungen im Storchen- und Braunhirschengrund (XV. Bezirk) erzeugten ebenfalls negative Veränderungen des Stadtbildes.[889]

[887] Klein: Abriss, S. 37.
[888] Klein: Abriss, S. 38-39.
[889] Klein: Abriss, S. 39. Zu den Umbrüchen im XV. Bezirk zwischen Linker Wienzeile und Westbahnhof siehe Kainrath, Wilhelm: Die alltägliche Stadterneuerung, Wien 1984. Rainer unterschied grundsätzlich zwischen erhaltenswerten Bauten aus der Zeit vor Mitte des 19. Jahrhunderts und erkannte wenig Wert in Gebäuden aus der Gründerzeit ab 1850 („den späteren Mietskasernen der Gründerzeit, die als Bauwerke völlig unbedeutend und ungesund sind"). Klein: Abriss, S. 40. Zitat siehe Rainer: Planungskonzept, S. 8.

VI.2.3 Planungen und Programme als Weiterentwicklung der „Vierzehn Punkte für den Wiederaufbau“

Nachdem bis 1949 um eine Rückkehr zu normalen Verhältnissen auf dem Bausektor (im Vergleich zur Vorkriegszeit) gekämpft werden musste, konnte in den Folgejahren unter besseren Voraussetzungen gebaut und gewirtschaftet werden. 1950 galt als „das erste Jahr der Reformen, Vereinfachungen, Rationalisierungsbestrebungen und bewusster Sperrmaßnahmen“ mit dem Ziel der „Senkung der Baukosten“.[890] In diese Zeit fiel die Veröffentlichung umfangreicher städtebaulicher Untersuchungen, die unter Leitung von Stadtplanungsdirektor Brunner in den Jahren 1948-51 entstanden. Verschiedene pragmatische Planungsvorschläge für Neugestaltungen wurden im Rahmen einer Ausstellung in der Secession der Öffentlichkeit im Herbst 1950 präsentiert. Kernstück der Arbeiten war der Entwurf für einen Flächenwidmungsplan, der als starre Planungsvorgabe keine Mehrheit im Gemeinderat fand.[891] In derselben Sitzung des Gemeinderates wurden im November 1952 auf Betreiben von Architekt und Stadtplaner Rudolf Boeck (1907-1964) neue Grundsätze für die Stadtplanungspolitik festgelegt.[892] Diese Forderungen waren als *„Acht-Punkte-Programm für den sozialen Städtebau in Wien“* formuliert und als Richtlinien gedacht, die nicht als statische Vorgaben gelten, sondern den bestehenden Tatsachen flexibel anpassbar sein sollten.[893] Sie lauteten wie folgt:

„1. Die Wohnungsstruktur in unserer Stadt ist falsch und muß von Grund aus geändert werden. Drei Viertel unserer Wohnungen sind Klein- oder Kleinstwohnungen – sehr viele von ihnen ohne Vorraum, ohne Wasser, ohne Abort, ohne Licht, Luft und Sonne. Hier muß grundsätzlich Abhilfe geschafft werden.
Der soziale Wohnungsbau muß sich zum sozialen Städtebau weiterentwickeln.
2. Die Arbeitsstätten unserer Bevölkerung müssen mehr und mehr an bestgeeignete Plätze im Stadtbereich verlegt werden. Eine systematische Entmischung von Industrie- und Wohnvierteln muß angestrebt werden; neue Industrien sollen in Zukunft nur mehr in Industriezonen entstehen, alte Industrien sollen möglichst bald umsiedeln. Der Entwicklung des Hafengebiets ist besonderes Augenmerk zu schenken.
3. Die überdichte Verbauung in bestimmten Stadtvierteln muß verringert und die Stadt systematisch aufgelockert werden. Inmitten der Stadt müssen neue Grün- und Freilandflächen für Spiel- und Sport und Erholung geschaffen werden: überdicht verbaute Gebiete müssen nicht unbedingt auch in Zukunft Bauland bleiben.
4. Unsere Stadt muß sich erweitern können. Sie braucht neue Tochterstädte. Alle wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Einrichtungen und die modernsten Arbeitsstätten müssen dort entstehen. Sowohl das Wohnbauprogramm als auch Industrieverlagerungen müssen in diese Entwicklung einbezogen werden.
5. Die Stadt muß eine aktive Bodenpolitik betreiben, Die kommunale Bodenpolitik muß die Neuanlage größerer, in sich geschlossener Stadtviertel möglich machen, die den neuesten städtebaulichen Erkenntnissen entsprechen.
6. Der Wald- und Wiesengürtel ist unter allen Umständen zu erhalten, die wilden Siedlungen müssen saniert werden. Sie sind oft nicht nur verkappte Elendsquartiere, sondern verursachen der Stadt wegen der Unwirtschaftlichkeit ihrer Aufschließung laufend enorme volkswirtschaftliche Verluste: In einer geordneten Stadt darf es kein ungeordnetes Bauen geben! Die wichtigsten Freiflächen des Wald-

[890] Gundacker: Wohnungsbau, S. 12. Siehe auch VI.2.5.
[891] Schwarz: Wiederaufbau, S. 39, 43 und Klein: Abriss, S. 31.
[892] Kotyza, Georg: Stadtplanung und Stadtentwicklung seit 1945, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau Nr. 3/4 (1986), S. 202-215, hier S. 205.
[893] Korzendörfer, Helmut: Stadtplanung vor dem Hintergrund der Stadtentwicklung 1945 bis 1981, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 11(1981), S. 441-451, hier S. 444.

und Wiesengürtels dürfen den erholungssuchenden Wienern durch unerlaubte Nutzung niemand entzogen werden.
Wir sehen im weitgehenden Ausbau der Wiener Schutzgesetzgebung zur Sicherung des Wienerwaldes und der Donauauen eine unserer wichtigsten städtebaulichen Aufgaben.
7. Die Verkehrsprobleme unserer Stadt sind nach den neuesten Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft zu lösen. Der Verkehr in Wien darf nicht zum Selbstzweck werden; bei höchster Fahrsicherheit muß in allen Verkehrsarten eine gleichmäßige Verkehrsflüssigkeit und eine möglichst hohe Geschwindigkeit den Verkehrsteilnehmern gewährleistet sein.
8. Den Gedanken der Landesplanung wollen geeignete Maßnahmen im Bereich unserer Stadt verwirklichen, damit ihr Boden sinnvoll und bestmöglichst genutzt werde.“[894]

Einige der Punkte wiederholen in ihren Grundzügen die Forderungen der „Vierzehn Punkte für den Wiederaufbau“ von 1946. So wurden wieder Maßnahmen zur Entmischung und Auflockerung gefordert. Andere Ziele des Forderungskatalogs wurden neu aufgeführt, darunter die Kritik an der Wohnungsstruktur und die Forderung nach Satellitenstädten. Die neu formulierten Leitlinien waren also eine Aktualisierung der von der „Enquête für den Wiederaufbau“ ausgearbeiteten vierzehn Punkte und zeigen eine Fortentwicklung der städtebaulichen Ziele während des Wiederaufbaus. Leitbilder, die hinter den Forderungen von 1952 stecken, verweisen auf die Charta von Athen, auf die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ (beide: Funktionsteilung und Auflockerung) und beziehen sich auf zeitgenössisch-aktuelle städtebauliche Themen (Konzept der Nachbarschaft, Anlage von Tochterstädten).[895]
Eine Weiterentwicklung dieser Richtlinien von 1952 folgte neun Jahre später mit dem unter der Regie von Planungsdirektor Roland Rainer entworfenen Stadtentwicklungsplan, dem „Planungskonzept Wien“, das völlig neue Entwicklungsperspektiven für die sechziger Jahre lieferte.[896] Eine grundsätzliche Richtung für die weitere städtebauliche Entwicklung gab der folgende Maßnahmenkatalog des Wiener Gemeinderates vom Herbst 1961 mit elf Punkten vor:

1. „Auflockerung der zu dicht verbauten Stadtgebiete,
2. Verdichtung der zu locker verbauten Stadtgebiete,
3. Entmischung von gemischt genutzten Wohngebieten,
4. Bildung städtebaulicher Zentren,
5. Vorsorge für den Raumbedarf der Wirtschaft,
6. Vorsorge für den Massenverkehr,
7. Vorsorge für den Individualverkehr,
8. Schutz des Stadtbildes,
9. Landschaftsschutz und Schutz landwirtschaftlicher Interessen,
10. Grünflächenplanung,
11. Zusammenarbeit mit den Trägern der Planungshoheit in Wien, mit Niederösterreich und den Nachbargemeinden.“[897]

Diese Prinzipien stellten den Rahmen der weiteren Baupolitik. Die Planungsgrundsätze von 1961 sollten eine möglichst effiziente und allen Interessengruppen gerechte Raumnutzung sicherstellen.[898] Sie unterschieden sich von den Maßgaben des Jahres 1952 nur in wenigen

[894] Kotyza: Stadtplanung, S. 205.
[895] Amann, Wolfgang: Städte- und Siedlungsbau in Wien 1945-1958, Diss. Universität Wien, Frankfurt am Main 1999, S. 210 und Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 48.
[896] Marchart: Wohnbau, S. 36.
[897] Rainer: Planungskonzept, S. 18-19.
[898] Koller: Rückblick, S. 30.

Punkten; eine Richtungsänderung in der Planungspolitik ist nicht zu erkennen, da sich die Ziele in den Bereichen Dichte/Auflockerung, Funktionstrennung und Verkehr deckten. Im Vergleich mit dem „Acht-Punkte-Programm“ fehlte der Verweis auf die – Anfang der Sechziger nach wie vor – mangelnde Wohnungsstruktur. Schwerpunkt war eine verstärkte Zusammenarbeit der Bundesländer Wien und Niederösterreich; daneben „die Notwendigkeit des Schutzes von Stadtbild und Landschaft“ hervorgehoben.[899] Parallel zu diesen Zielen der Stadtplanungspolitik wurden neue Produktionstechniken eingeführt, die zur industriellen Massenproduktion von Wohnungen führten.

Einschub: Weitere Entwicklung des Wohnbaus durch den Montagebau. Industrialisierte Baumethoden wurden erst ab 1960 für einen Einsatz in Wien untersucht und eingeführt. Der Beschluss des Gemeinderates am 1. Juli 1960 verfolgte die Gründung der Studiengesellschaft zur Vorbereitung des Fertigbaues nach dem Camus-Verfahren (ab 1955; Großtafelbauweise unter Übertragung von Erfahrungen aus dem Fahrzeugbau) daraufhin wurde im September 1961 die Montagebau GmbH gegründet. Im Vordergrund der Einführung der Montagebauweise standen die technischen und wirtschaftlichen Vorteile der Rationalisierung und Normierung: Es handelte sich beispielsweise um kürzere Bauzeiten (und dementsprechend geringere Kapitalkosten), um Maßgenauigkeit der Fertigteile und um die Möglichkeit eines vermehrten Einsatzes ungelernter Arbeitskräfte. Befürchtungen, der Einsatz standardisierter und massenhaft gefertigter Bauteile könnte zu formaler Monotonie führen, wurden wiederholt geäußert.[900] Die Vorfabrikation und Großtafelbauweise setzte sich dennoch durch. Es kam zu einer schematischen Anwendung des Prinzips einer gleichmäßigen Bebauungsdichte des Stadtgebietes in den Bebauungsplänen; dabei wurden „zu locker verbaute Randgebiete“ wie Neu-Kagran und Stadlau verdichtet.[901] Die neue Bautechnik hing eng mit dem Schema der Zeilenbauweise zusammen. Die Wohnanlagen wurden nach rein rationellen Kriterien erstellt:
„Der Kran diktierte den Plan. Die parallelen Hauszeilen stehen im rechten Winkel zur Straße, die Grünräume öffnen sich zu ihr und werden – im Gegensatz zur Intimität der in Wien traditionell geschlossenen Wohnhöfe – zu eher unräumlichen Freiflächen, die den Einwirkungen des nun voll einsetzenden Verkehrs ausgeliefert sind. Hier wirken die Ideen der CIAM (Congres Internationaux d`Architecture Moderne) aus den zwanziger bzw. dreißiger Jahren von der Verteilung der Nutzung nach: Konzentrierte Stapelung möglichst vieler Wohnungen ergibt die Möglichkeit großer Freiflächen für den Verkehr, Erholungs- und Bildungseinrichtungen.“[902]
Die industrielle Fertigteilbauweise löste in den Sechzigern den Ziegelbau im Geschoßwohnungsbau ab. Die offene Zeilenbauweise blieb bis in die siebziger Jahre dominant. Allein in den 1960er Jahren betrug der Nettozuwachs in Wien 105.000 Wohnungen.[903] Die industrielle Fertigteilproduktion brachte allerdings auch Schwierigkeiten mit sich, darunter die Monotonie der Fassaden, unabhängig von der jeweiligen Stadt immer gleiche Vorstädte, schnelles Abwohnen der Bauten und soziale Schwierigkeiten durch die Anonymität. Einen Vorgeschmack auf die kommende Entwicklung bildete die Anlage in der Vorgartenstraße (im Sinne eines Musterbeispiels, siehe VII.2.9).

In den Sechzigern wurde dazu übergegangen, Großwohnanlagen auf der grünen Wiese im Süden und Osten der Stadt zu errichten. Allerdings entwickelte man keine Satellitenstädte (wie etwa die Prager Süd-, Südwest- und Nordstadt oder das schwedische Satellitenstadtmodell). Nur wenige neu konzipierte Großanlagen standen in Wien nicht in Verbindung mit bestehenden Siedlungen, wie beispielsweise die Großfeldsiedlung (ab 1965).[904]

[899] Klein: Abriss, S. 36.
[900] Marchart: Wohnbau, S. 33.
[901] Kapfinger: Städtebauliche Entwicklung, S. 34.
[902] Marchart: Wohnbau, S. 76.
[903] Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 49.
[904] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 103, 105.

VI.2.4 Standorte des Wohnbaus

Im Vordergrund der laufenden stadtplanerischen Anstrengungen stand die Auflockerung dichter, mit Hinterhäusern verbauter Bezirksteile. Bei konstanter Bevölkerung bedeuteten diese Maßnahmen eine flächenmäßige Ausdehnung der Stadt.[905] Experten aus den Bereichen der Stadtplanung, darunter Karl Schartelmüller und Karl Brunner, äußerten sich zum Ziel der Auflockerung und Durchgrünung des Stadtraumes.

Schartelmüller (Leiter der Wiener Stadtplanung, 1945-47) zur Auflockerung: Völlig zerstörte Wohnblocks sollten nicht wieder errichtet, sondern aus Gründen der Auflockerung für Grünflächen reserviert werden. Schartelmüller verwies im Juli 1946 auf die dicht bebauten Bezirke Favoriten, Meidling und Ottakring. Als Ausgleich schlug er die Bildung neuer Wohnquartiere im südlichen, östlichen und nordöstlichen Außenbereich vor. Neben der Ausdehnung des Grünflächenanteils in dicht bebautem Gebiet sah Schartelmüller in der vorgesehenen Herabzonung und durch die geplanten Gartensiedlungen Gründe für den höheren Flächenverbrauch als vor den Zerstörungen.[906]

Brunner (Leiter der Wiener Stadtplanung 1948-52) zur Auflockerung: Nach Einschätzung Brunners erreichte die Stadt zum Ende der Spätgründerzeit eine zu hohe Wohndichte. Gleichzeitig waren aber die zulässigen Verbauungshöhen um 1910 noch nicht ausgereizt. 1949 war über weite Teile des ersten Bezirks die Aufstockung um ein sechstes Geschoss formal-rechtlich möglich; in den Bezirken II. bis IX. lag gemäß der Bauordnung Potential bis einschließlich eines fünften Geschosses. Als ebenfalls nicht ausgeschöpft erkannte er die zulässigen Verbauungshöhen des X. Bezirks, die bis zum vierten bzw. fünften Geschoss reichten. Brunner schlug eine Herabzonung als Mittel der Wahl vor. (Zu dieser Maßnahme wurde im eineinhalb Jahrzehnte späteren „Planungskonzept Wien“ gegriffen). Zusätzlich wollte er eine Korrektur der Baufluchtlinien verfolgen.[907]

Wegen des dringenden Wohnungsbedarfs stand die Stadtplanungspolitik unter hohem Handlungsdruck. Der zur Verfügung stehende Baugrund war knapp – gemessen an der Dimension der Bauvorhaben. Die Stadt verfügte immerhin über „Reserveflächen“, die in der gründerzeitlichen Ausbauphase unbebaut geblieben waren; daneben waren auch die durch Zerstörungen freigewordenen Parzellen grundsätzlich bebaubar. Aber der verfügbare Baugrund reichte nur für eine kurze Übergangszeit in den ersten Baujahren des Wiederaufbaus aus; danach entstanden vermehrt Wohnanlagen auf gemeindeeigenen Flächen außerhalb des geschlossenen Siedlungskörpers.

> *„Schon der Wiederaufbau 1945 war zum größten Teil Erneuerung, nicht Erweiterung des bestehenden Siedlungsgebietes. Parallel dazu bekam freilich die Stadterweiterung mehr und mehr Vorrang, was vor allem auf die billigere Erstellung großer, zusammenhängender Projekte auf gemeindeeigenen Reserveflächen am Stadtrand sowie auf den Primat der Großtechnologie – vor allem nach Einführung der Fertigteilbauweise – zurückzuführen ist.“*[908]

Der Wiederaufbau lässt sich demnach durch die Standortwahl in Erneuerung/Wiederherstellung und Erweiterung gliedern. Diese Phasen überschneiden sich zeitlich. Die Baulückenpolitik sah Neubauten anstelle vorher bereits bebauter Bauplätze und noch freier Restflächen vor. Brunner stellte im Dezember 1949 in Aussicht, dass die vorhandenen, für Gemeindewohnbauten geeigneten Baugrundstücke in der Stadt etwa mit dem Jahreswechsel 1952/53 bebaut sein

[905] Brunner: Jahr, S. 502.
[906] Schartelmüller: Wien, S. 22.
[907] Brunner: Jahr, S. 510-511. Allerdings war es schon vor der Zäsur Anliegen des Stadtbauamtes, die Wohndichte durch Maßnahmen der Herabzonung, der Festsetzung innerer Baufluchtlinien (gegen Bauten im Blockinneren) und Einschränkungen der Bebaubarkeit von Flächen zu regulieren. Brunner: Jahr, S. 502.
[908] Marchart: Wohnbau, S. 81.

würden.[909] So geschehen bei den Gebäudegruppen um das Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz: Ab 1951 füllten sie eine große Baulücke (vgl. VII.2.6. Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz). Zwar konzentrierte sich die Gemeinde Wien anfangs auf die Erstellung von Siedlungen, doch lässt sich ab 1949 ein Umdenken in der Wahl des Bautyps feststellen: Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde es vorgezogen, Geschossbauten in Baulücken zu setzen, anstatt Siedlungen im Weichbild zu errichten. Damit konnten die hohen Erschließungskosten (etwa 22% der Gesamtbaukosten) im Außenbereich für neue Stadtrandsiedlungen bzw. Gartenvorstädte eingespart werden.[910] Die Grundidee der Gartenvorstädte wollte man nicht aus den Augen verlieren, sondern „zu gegebener Zeit" weiterverfolgen. Anfang 1950 wurde eine Standortpolitik für Neubauten im „dichtverbauten Stadtgebiet" betrieben, die beschönigend der „Abrundung des geschlossenen Baukörpers" dienen sollte, eine „wesentlich kürzere Bauzeit" versprach und keines neuen Anschlusses an das Verkehrssystem bedurfte. Diese Baulückenpolitik stand im Gegensatz zu den Zielen der „Enquête für den Wiederaufbau"; die Auflockerung wie auch die „Schaffung neuer Nachbarschaften" wurden auf einen späteren Zeitpunkt, nach Überwindung der Engpässe, verschoben. Allerdings sollten bereits begonnene Siedlungen fertig gestellt und erweitert werden.[911]

Die Baustellen der Wohngebäude lagen in den Jahren 1947-50 allesamt im Stadtbereich, verteilt über fast alle Bezirke. Der Ort der Baustellen war „in vielen Fällen davon abhängig, wo sich gemeindeeigener Grund fand, der durch Auflösung von Pachtverhältnissen freigemacht werden" konnte. Da immer weniger Baulücken verfügbar waren und die Erschließungskosten für Bauland kalkuliert werden mussten, wurden auch Häuserblöcke (gemeint sind Komplexe mit vier angrenzenden Straßenzügen), deren Bebauung nicht dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan entsprach, als mögliche Standorte für Wohnbauten in Betracht gezogen: „[…] Parzellen, auf denen sich im dicht verbauten Stadtgebiet nur Baracken, Holzbuden und Lagerplätze befinden und von denen es eine große Anzahl in privatem Besitz gibt."[912]

Architekt Marchart bezeichnet die Verfügbarkeit von Baugrund für kommunale Wohnbauten als „Engpass einer sinnvollen Bodenpolitik", denn das kommunale Wiederaufbauprogramm stand wegen der knappen Grundstücke nicht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung.[913] Diesen Schluss lässt auch ein Artikel aus dem „Aufbau" des Baudirektors der Stadt Wien, Hans Gundacker, aus dem Jahr 1950 zu.[914] Die Inhaber leitender Positionen in der Stadtverwaltung waren sich der Kluft zwischen Theorie und Wirklichkeit bewusst, wie auch das folgende Zitat von Franz Jonas, zu dieser Zeit noch „amtsführender Stadtrat für das Bauwesen", zeigt. Er erstellte im Sinne einer kritischen Zwischenbilanz des Wohnungs-Wiederaufbaus im gleichen Jahr wie Gundacker einen zusammenfassenden Vergleich zwischen den Zielen und Erfolgen der Stadtverwaltung:

[909] Brunner: Jahr, S. 502.
[910] Sterk: Wohnbau, S. 124 und Gundacker: Wohnungsbau, S. 16.
[911] Gundacker: Wohnungsbau, S. 16.
[912] Gundacker: Wohnungsbau, S. 14.
[913] Marchart: Wohnbau, S. 31.
[914] Gundacker: Methodik, S. 310-314.

> *„Die ursprüngliche Absicht der Gemeindeverwaltung, in umfassendem Sinne neue Nachbarschaften für Wohnzwecke, besonders am Süd-, Ost- und Nordrand der Stadt zu erschließen, konnte nicht durchgehalten werden.*
> *Einerseits erfordert die große Wohnungsnot gebieterisch schnell hergestellte und billige Wohnungen, andererseits verteuern der Bodenerwerb und die Aufschließung von jungfräulichem Bauland die Herstellung neuer Wohngebiete um 20 – 25 % gegenüber dem Bau von Wohnungen auf schon aufgeschlossenem Bauland; außerdem benötigt die Aufschließung – und vor allem der Straßenbau – beträchtliche Termine, die das Beziehen neuer Wohnungen erheblich verzögern.*
> *Daher muß die Stadtverwaltung vorerst daran gehen, bereits aufgeschlossene aber nicht verbaute Bauparzellen im engeren Stadtbereich, die als „Baulücken" bezeichnet werden, zu verbauen. Die Bautermine sind dadurch kürzer, die Baukosten pro Wohnung niedriger; außerdem gelangt der gesamte Stadtkörper zu einer höheren Geschlossenheit.*
> *Es muß hiebei aber ausdrücklich vermerkt werden, dass diese „Baulückenpolitik" grundsätzlich nicht das Aufgeben einer zielbewussten Standortpolitik bedeutet, sondern ein durch die Wohnungsnot der Gemeinde aufgezwungenes Zwischenstadium ist, das dann verlassen werden wird, wenn es die Verhältnisse erlauben. Denn darüber besteht kein Zweifel, dass neue Wohnviertel, die in sinnvoller Lagebeziehung zu den Produktionsstätten stehen, auf Dauer volksgesundheitlich und gesellschaftlich geeigneter sind."*[915]

Etwa die Hälfte der Bautätigkeit der Nachkriegsjahrzehnte bis etwa 1990 vollzog sich in der gründerzeitlichen Innenstadt; im Außenbereich wurden vor allem die kommunalen Wohnbauten auf neu ausgewiesenen Flächen erstellt.[916] „Neue städtebauliche Gestaltungsformen" konnten sich dort durchsetzen, wo die räumlichen Voraussetzungen gegeben waren: am Stadtrand und in gering verbauten Gebieten. Die Planungen sahen neue Stadtviertel südlich des Laaerbergs und um Floridsdorf vor.[917] Das Bauen auf „grüner Wiese" ermöglichte „ohne strukturellen Zwang des Altbestandes Idealvorstellungen städtebaulicher Strukturen zu verwirklichen": Es konnten neue Wohngebiete nach aktuellen Leitbildern errichtet werden.

> *„Architekturtheoretische und ideologische Strömungen, aber auch die Entwicklungen auf bautechnischem und ökonomischem Gebiet sowie die Entwicklung der Vorstellungen von Wohnqualität haben solche Stadterweiterungsgebiete geprägt. Der soziale Wohnbau in Wien ist daher auch ein bedeutendes Zeugnis historischer Entwicklung sozialer Strukturen und daraus sich ableitender städtebaulich-architektonischer Leitbilder.*[918]

Vor allem in der Zeit nach dem Wiederaufbau entstanden mit Einsetzen der Massenfertigung von Wohneinheiten große Projekte auf „grüner Wiese". Entgegen der geplanten Funktionstrennung drangen die Wohnbauten immer weiter in den Industriegürtel vor, mit der Folge der Vermischung von Industrie- und Wohnfunktion in äußeren Bezirken wie Simmering und Floridsdorf.[919]

[915] Jonas, Franz: Sozialer Wohnungsbau in Wien seit 1945, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1950), S. 302-308, hier S. 304.
[916] Lichtenberger: Metropolenforschung, S. 108.
[917] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 28, 191.
[918] Marchart: Wohnbau, S. 74.
[919] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 202.

VI.2.5 Bau- und Wohnungstypen des Wiederaufbaus

VI.2.5.1 Bautypen

Im Wohnungsbau der ersten Nachkriegsjahre ging der wirtschaftliche Aufschwung mit einer Änderung des Wohnbautypus einher: 1948 wurde nahezu die doppelte Anzahl an Wohnungen in Siedlungshäusern als in mehrgeschossigen Wohnbauten errichtet. Schon im darauf folgenden Jahr änderte sich dieses Verhältnis sehr deutlich zugunsten der Mehrfamilienhäuser, von denen etwa das Neunfache erstellt wurde.[920] Der Wohnblock wurde nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Bauträger Kommune und Genossenschaften zum vorherrschenden Bautyp der Wohnbebauung. Er verdrängte andere Bauformen wie das Einfamilienreihenhaus und das Siedlungshaus. Nachkriegs-Reihenhaussiedlungen, wie die während des Krieges begonnene Wienerfeldsiedlung, stehen in der Tradition der Zwischenkriegszeit.[921] Bestehende Siedlungen aus dieser Periode wurden erweitert und dabei die Neubauten in Form und Struktur dem Bestand angepasst (z. B. die Erweiterung Siedlung Kagran-Freihof, 1948). Wie in der Zwischenkriegszeit dominierte das Anlageschema langer Häuserzeilen. Beispiele bilden die Anlage in Jedlesee von Architekt Welzenbacher aus dem Jahr 1949 und – eingeschränkt – die Per-Albin-Hansson-Siedlung West. [922]

Im Wiederaufbau bzw. Umbau innerhalb des geschlossenen Stadtkerns wurde durchgehend der Bautyp des „vielstöckigen Reihenmiethauses“ gewählt. Typisch für die Bauzeit ist – im Gegensatz zur Gründerzeit – der sachliche Stil und die niedrige Geschosshöhe. Hinzu kommt eine sparsame Verwendung gestalterischer Elemente wie Arkaden, Balkon oder die Verglasung von Fassadenteilen. Anstelle gründerzeitlicher Dachformen wie Sattel- und Grabendächern tritt teilweise das Flachdach. Statt der geschlossenen Wohnblockanlage verbreitete sich der neue Bautyp der offenen, von der Straße distanzierten Wohnanlage (siehe IV.2.5., Einschub vom Block zur Zeile, Beispiele „Wohnhausanlagen der Nachkriegszeit“), der nicht nur am Rand des Stadtkerns, sondern auch in dessen Inneres vordrang. Die Anwendung dieser Bautypen für Mietshäuser brachte mit sich, dass die zonale Gliederung zwischen Stadt und Weichbild aufgeweicht wurde und die – bis dato für weiter außen liegende Bereiche typische – lockere Verbauung nach innen griff.[923]

Der kommunale Bau der Per-Albin-Hansson-Siedlung, einer Planung der vierziger Jahre, bezeichnet einen neuen städtebaulichen Schritt durch die Kombination von in Grünanlagen eingebetteter drei- und viergeschossiger Wohnblocks mit Reihenhäusern. Die Per-Albin-Hansson-Siedlung diente als Vorbild für weitere Großwohnanlagen, zum Beispiel der in reiner Blockbauweise errichteten „Siemensstadt“ in Jedlersdorf.[924]

[920] 368 Wohnungen in Siedlungshäusern gegenüber knapp 3.400 Wohnungen in Geschoßbauten. Feller: Gesiba, S. 55. Quantitative Angaben siehe Posch, Wilfried: Die Wiener Gartenstadtbewegung. Reformversuch zwischen erster und zweiter Gründerzeit, Wien 1981, S. 100.
[921] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 193-195.
[922] Marchart: Wohnbau, S. 79.
[923] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 189, 191.
[924] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 193-195.

In den fünfziger Jahren gab es im mehrgeschossigen Wohnbau zwei unterschiedliche architektonische Tendenzen: Eine Absicht war, „gewollt unregelmäßige Strukturen einer 'aufgelockerten' Bebauung“ herzustellen. Beispiele hierfür sind die Wohnhausanlage Pointengasse-Andergasse aus dem Jahr 1956 wie auch die Wohnhäuser mit stern- oder Y-förmigen Grundrissen (z. B. die Wohnanlage an der Schüttaustraße von 1956), bei denen schwedische Architektur einfloss. Eine zweite Tendenz war die Entwicklung hin zur Zeilenbauweise. Die theoretischen Grundlagen dieser Anlagenform gehen auf die Zwischenkriegszeit zurück (siehe IV.2.5., Einschub vom Block zur Zeile, Beispiele „Wohnhausanlagen der Nachkriegszeit“). Beispiele bilden die Wohnhausanlagen „Am Schöpfwerk“ (1951/52, Sternhaus von 1956), Siemensstraße (1950-53), Altmannsdorferstraße (1960), Wagramer Straße-Sattlergasse (1960); die Zeilenbauweise wurde bei den „Demonstrativbauvorhaben“ Eisenstadtplatz (ab 1958) und an der Vorgartenstraße (vgl. VII.2.9.) angewandt. Die dortigen langgestreckten, parallelen Zeilenbauten sind nach Süden ausgerichtet. Innerhalb der Anlagen herrscht als weiteres Erkennungszeichen eine strikte Funktionstrennung, die auf die Avantgarde der Zwischenkriegszeit zurückgeht.[925]

Der vieldiskutierte und wenig realisierte Bautyp „Turmhaus“ steht im Gegensatz zu den breit angelegten Wohnanlagen der Zwischenkriegszeit.[926] Erste Hochhäuser wurden als städtebauliche Dominanten in sonst niedrigerem Umfeld konzipiert. Im folgenden siebten Kapitel unter „Bauprojekte“ wird der Einsatz des Turmhochhauses bei Welzenbacher als Teil des Verbauungsvorschlages für den Donaukanal beschrieben und auf die Hochhäuser am Matzleinsdorfer Platz und am Schottenring eingegangen. Die Gestaltung der Wohnanlage um ein zentrales Gebäude im Mittelpunkt wurde neben dem Turmbau im Theodor-Körner-Hof auch am Eisenstadtplatz angewandt, wo das Hochhaus gegenüber der Ausrichtung der Zeilenbauten im neunzig Grad-Winkel steht.[927]

VI.2.5.2 Wohnungstypen

Grundsätzlich waren schnelle, finanzierbare und praktikable Lösungswege zur Reduzierung des hohen Wohnungsbedarfs gefordert. Damit war der Weg zum industriellen Massenwohnbau vorgezeichnet. Wegen der hohen Zahl an eilig benötigten Wohnungen wurde auf vereinfachende Methoden zurück gegriffen, um die Baukosten zu drücken. Die jährlichen Wohnbauprogramme der Gemeinde enthielten nur wenige unterschiedliche Grundrisse (siehe weiter unten); Standardbauelemente wurden vielfach eingesetzt. Mit diesen Maßnahmen sollte

[925] Marchart: Wohnbau, S. 79.
[926] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 192.
[927] Marchart: Wohnbau, S. 79.

eine „Verbilligung des Bauens“ und die gewünschte „Erhöhung der Bauleistung“ erreicht werden.[928]

Einschub: Baukosten. Zur Reduzierung der Baukosten machte Stadtbaudirektor Gundacker im „Aufbau“ verschiedene Anmerkungen. Neben anfallenden Verwaltungskosten kritisierte er die veraltete Arbeitsweise der Bauunternehmung anstatt einer modernen Baustellenorganisation. Dazu kam der Verlust moderner Baumaschinen im Krieg. Er schlug eine Vergrößerung des Baumaschinenparks vor. Zur Rationalisierung sollten Konstruktionselemente genormt werden, die serienweise verbaut werden könnten. Um am Mauerwerk einsparen zu können, solle das „Schüttbauverfahren“ eingeführt werden. Durch die Anwendung wirtschaftlicher Grundrisse könne weiteres Einsparungspotential realisiert werden. Gundacker plädierte für wenige Grundrisslösungen als „Bedarfsvarianten“. Eine „Gruppe von Standardtypen“ „mit optimalen Grundriß-Lösungen“ würde einer weitgehenden Vereinheitlichung der Wohnungsgrundrisse entsprechen (siehe auch VI., 3.2. Wohnungstypen). Signifikante Baukostensenkungen durch Großserienproduktion und Baustellenorganisation.[929] Einsparungen bei der technischen Ausstattung der Wohnungen wären laut Gundacker nur eingeschränkt möglich, ohne dass darunter der Wohnstandard leiden würde. Durch Zusammenfassung von Küche und Bad zur „nassen Einheit“ wären Einsparungen realisierbar. Die Ausstattung der Wohnungen richtete sich mitunter nach den Marktpreisen des Materials.[930]

Dabei war der Wohnungsmarkt mit gravierenden Schwierigkeiten behaftet, die nicht nur wegen der begrenzten Möglichkeiten des Wiederaufbaus, sondern vor allem wegen des ausgeprägt niedrigen Wohnstandards in Wien bestanden. 73% der Wiener Wohnungen gehörten 1950 zur Kategorie Kleinwohnung mit meist gründerzeitlicher Substandardausstattung. Neben der unausgewogenen Wohnungsstruktur war der wirtschaftliche Ertrag ein weiterer Problempunkt des Wohnungsmarktes: Die Mietshäuser waren wegen beträchtlicher Kapitalkosten und hoher Baupreise unrentabel. Da eine Amortisation der Bauinvestitionen bzw. eine Rendite nicht zu erwarten war, blieb die private Initiative zum Bau gehemmt.[931]

Zur Linderung der Wohnungsnot trug ein „Schnellbauprogramm“ bei, das zusätzlich zum „Hauptwohnbauprogramm“ aufgelegt wurde. Architekt Franz Schuster äußerte den Anspruch, dass die im Rahmen dieses Programms erstellten Wohnungen, in erster Linie kleine Typen, Mindestansprüchen genügen sollten.[932] Eine Lösung wurde in den so genannten „Duplex“-Kleinwohnungen, deren Name von ihrem Grundriss abgeleitet wurde, gefunden: Sie waren so angeordnet, dass, bei Nachlassen der Wohnungsknappheit, jeweils zwei Wohneinheiten zu einer zusammengelegt werden konnten.[933] So konnten Kleinwohnungen später in eine andere Kategorie überführt und Einfluss auf die Struktur des Wohnungsmarkts genommen werden. Das „Schnellbauprogramm“ konnte aus Rücklagen des laufenden sozialen Wohnbauprogramms finanziert werden. Im Jahr 1950 wurden im Rahmen dieser zusätzlichen Wohnbauleistung etwa eintausend Kleinwohnungen erstellt.[934]

[928] Marchart: Wohnbau, S. 107.
[929] Gundacker, Hans: Sozialer Wohnungsbau in Wien im Jahre 1950, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1(1950), S. 11-17.
[930] Da die Preise für Fußböden aus Hartholz 1950 laut Gundacker überhöht waren, lehnte er eine Ausstattung der Wohnungen mit diesen Böden vorübergehend ab. Gundacker: Wohnungsbau, S. 16.
[931] Zum Ausgleich des privaten Wohnungsbaus empfahl Gundacker, höhere Bauleistungen auf Basis gemeinnütziger, genossenschaftlicher oder kommunaler Träger zu erbringen. Gundacker: Wohnungsbau, S. 11.
[932] Schuster, Franz: Das soziale Schnellbauprogramm, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 5(1950), S. 194-195 und 206-211, hier S. 194.
[933] Eigner/Schneider: Verdichtung, S. 48.
[934] Marchart: Wohnbau, S. 32.

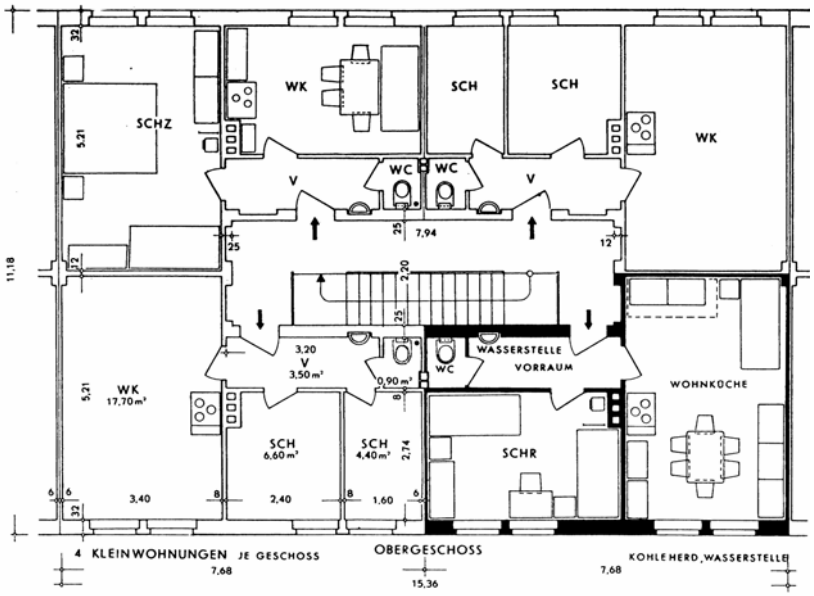
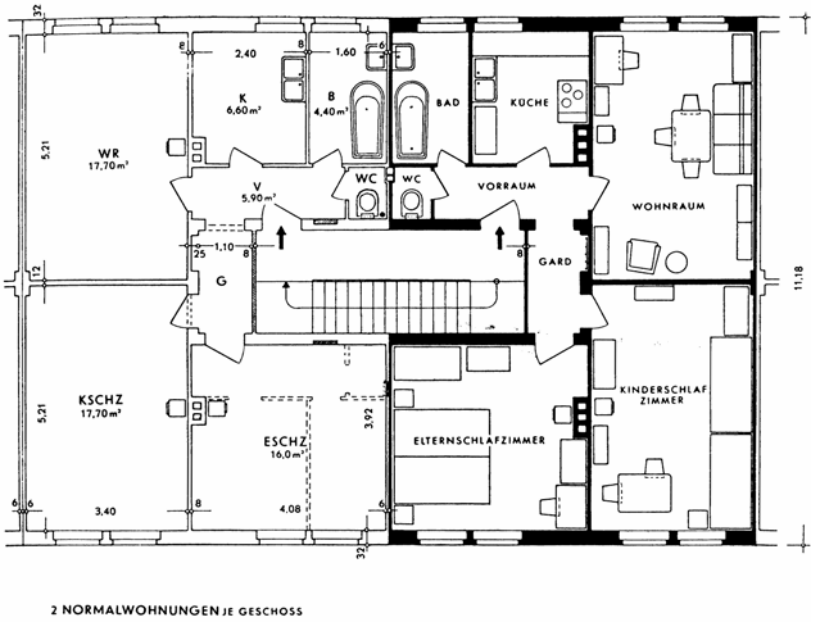


Abb. 28 und 29: Grundrisse der Duplex-Wohnungen vor und nach der Zusammenlegung mit vier bzw. zwei Wohnungen. Zwei Wohnungen vom Typ B des Wohnbauprogrammes ergaben eine Wohnung vom Typ D.[935] Quelle von Abb. 28 und 29: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 81.

Der Wohnungsbedarf sollte mitunter durch „niedriginstallierte" Kleinwohnungen (mit geringem Leitungsumfang) gedeckt werden. Durch einen späteren (teilweise) erfolgten Umbau wurden die kleinen Wohneinheiten zu komfortablen Wohnungen aufgewertet.[936] Die ersten Duplex-Wohnungen entstanden 1950 nach Plänen des Architekten Schuster.[937]



Friedrich Achleitner resümierte über die Sparmaßnahmen des Wiederaufbaus und ihre Auswirkungen. Für das pragmatische Vorgehen fand er den Begriff „Wiederaufbaufunktionalismus":

> *„Die Sparprogramme nach dem Krieg verlangten ein Bauen unter extremen ökonomischen Bedingungen und mit einer klar vorgegebenen Wohnungstypologie – etwa A-, B-, C-, D-Wohnungen, auf den Quadratzentimeter genau ausgetüftelt. Man berief sich auf wissenschaftlich erarbeitete Wohnungsgrundrisse, für die sogar die Schritte der Frau vom Herd ins Bad gezählt wurden. Und daraus hat man dann sehr funktionale Wohnungen entwickelt. Dazu kam das Schnellbauprogramm, die Duplexwohnung, eine Kleinstwohnung, die später durch Zusammenlegung verdoppelt werden konnte. Dieser Wiederaufbaufunktionalismus führte später zu einem starken Schematismus, der nur mehr ökonomisch ausgebeutet wurde."*[938]

[935] Marchart: Wohnbau, S. 85.
[936] Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 74.
[937] Schuster: Schnellbauprogramm, S. 194.
[938] Kos, Wolfgang: „Von uns verachtet, von unseren Kindern gelobt". Zur Bewertung der Nachkriegsmoderne. Interview mit Friedrich Achleitner, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20. Oktober 2005 – 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, S. 145-153, hier S. 145.

Die Wohnbauprogramme nur unter dem Aspekt der Einsparungen zu betrachten, hieße die Fortschritte gegenüber der Zwischenkriegszeit außer acht zu lassen: Im Vergleich mit den vorhergehenden Perioden stieg die Grundfläche der Wohnungen. Der meistgebaute Wohnungstyp der Gründerzeit maß 35m², der Zwischenkriegszeit 40m² und der Nachkriegszeit bis 1950 56m² (entspricht dem Typ C). Trotz der Drosselung der Ausgaben verbesserte sich (vor allem gegenüber der Spätgründerzeit) die Ausstattung in Bezug auf Wasser-, Gas- und Stromanschluss, Deckenkonstruktionen, Abstellraum; die Wohnkultur stieg wesentlich durch Badezimmer, die anstatt der Zentralbäder der Zwischenkriegszeit traten. Dies führte zu einem Mehraufwand an Installationen und Mehrkosten für umbauten Raum.[939] Trotz der Weiterentwicklung der Wohnungstypen blieben allerdings die Grundrisse der Zwischenkriegszeit eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung des Wohnungsbaus nach 1945.[940]

Um den Belangen der Bewohner gerecht zu werden, wurden die Wohnungen in den Nachkriegsjahren nicht nur in der Ausstattung, sondern auch im Grundriss nach und nach verbessert. Durch das soziale Wohnbauprogramm der Jahre 1948-51 stieg die Durchschnittsgröße der Wohnungen von 45m² auf 47m². Bei den Wohnungstypen kristallisierten sich nach den ersten jährlichen Wohnbauprogrammen die Wohnungstypen mit zwei und drei Zimmern als die meistgebauten Typen heraus (vgl. Tabelle unten). Die Ergebnisse der Volkszählung wie auch der Häuser- und Wohnungszählung 1951 führten zu einer Änderung der Zielsetzung im Wohnungsbau. Daraufhin sollte der Schwerpunkt von der Quantität auf die Gesichtspunkte Qualität und Wohnungsgröße verlegt werden.[941]

Auch im Vergleich über ein Jahrzehnt (1949 und 1958) zeigt sich ein Größenzuwachs bei den verwendeten Wohnungstypen. Vor allem bei steigender Personenzahl pro Haushalt nahmen die Wohnungsgrundflächen zu. Ab 1954 wurde ein größerer Wohnungstyp E mit 94m² in das Bauprogramm der Gemeinde aufgenommen.[942]

Ein weiterer Anstieg der durchschnittlichen Wohnungsgröße ist in den Jahren 1958-61 von 54m² auf 55,7m² festzustellen (berechnet ohne Balkone und Loggien). Ein Grund lag in der neuen Gesetzeslage: Das Wohnbauförderungsgesetz von 1954 hatte direkte Auswirkungen auf die Größe der durch das Gesetz geförderten Wohnungen. Im Vergleich mit dem kommunalen Wohnbau wurden bei geförderten Wohnungen tendenziell größere Wohnungstypen gebaut.[943]

Abschließend eine Übersicht über die Anzahl der in der Nachkriegszeit 1949-1961 erstellten kommunalen Wohnungen:

[939] Rechnerisch stiegen die Durchschnittskosten zur Erstellung einer Wohnung von rund 17.000 Schilling (durchschnittliche Wohnungskosten der Bauprogramme zwischen 1923 und 1934 zuzüglich eines Aufschlages wegen gestiegener Wohnungsgrößen) auf etwa 70.000 Schilling (Erstellungskosten Wohnungstyp C 1949). Gundacker: Wohnungsbau, S. 12-13.
[940] Marchart: Wohnbau, S. 85.
[941] Marchart: Wohnbau, S. 83.
[942] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 174, 179-180.
[943] Marchart: Wohnbau, S. 83-84.

Tab. VI: Quantität der kommunalen Wohnungen 1949-1961 nach Wohnungstypen.

Jahr der Fertig-stellung	Whg. gesamt (jeweils 100%)	Anzahl der fertig gestellten Wohnungen (Anteil in % / ‰)				
		Typ A 1 Zimmer, 25-28m²	Typ B 2 Zimmer, 44-51,5m²	Typ C 3 Zimmer, 56-63m²	Typ D 4 Zimmer, 57-87m²	Typ E 5 u. mehr Z., 94m² u. Sonderformen
1949	1.065	27 (2,5%)	127 (11,9%)	796 (74,7%)	115 (10,8%)	0 (0,0‰)
1950	3.971	416 (10,5%)	1.524 (38,4)%	1.503 (37,9%)	527 (13,3%)	1 (0,0‰)
1951	5.033	640 (12,7%)	2.956 (58,9%)	1.322 (26,3%)	115 (2,3%)	0 (0,0‰)
1952	5.889	1.765 (30,0%)	2.502 (42,5%)	1.578 (26,8%)	40 (0,0068%)	3 (0,0‰)
1953	5.969	2.467 (41,3%)	1.819 (30,5%)	1.482 (24,8%)	197 (3,3%)	4 (0,0‰)
1954	6.026	1.306 (21,7%)	2.719 (45,1%)	1.612 (26,8%)	382 (6,3%)	7 (0,0‰)
1955	5.006	985 (19,7%)	2.014 (40,2%)	1.634 (32,6%)	364 (7,3%)	9 (0,0‰)
1956	5.969	1.426 (23,9%)	1.964 (32,9%)	1.776 (29,8%)	520 (8,7%)	10 (0,0‰)
1957	6.080	1.597 (26,3%)	1.921 (31,6%)	2.002 (32,9%)	530 (8,7%)	30 (0,1‰)
1958	5.422	1.257 (23,2%)	1.596 (29,4%)	1.810 (33,4%)	657 (12,1%)	102 (19‰)
1959	4.473	1.084 (24,2%)	1.449 (32,4%)	1.424 (31,8%)	484 (10,8%)	32 (0,1‰)
1960	3.981	808 (20,3%)	1.488 (37,4%)	1.284 (32,3%)	367 (9,2%)	36 (0,1‰)
1961	4.020	600 (14,9%)	1.742 (43,3%)	1.221 (30,4%)	450 (11,2%)	7 (0,0‰)
Gesamt	**62.632**	14.378 (23,0%)	23.821 (38,0%)	19.444 (31,0%)	4.748 (7,6%)	241 (0,0‰)

Quelle: Marchart, Peter: Wohnbau in Wien 1923–1983, Wien 1984, S. 84, 87; eigene Bearbeitung.

Durch die Einführung des Montagebaus ab 1962 wurden die Wohnungen weiter vergrößert.[944]

[944] Marchart: Wohnbau, S. 84.

VII. DIE BAULICHE ENTWICKLUNG MIT BEISPIELEN

VII.1. Architektur und Städtebau als Spiegel des Zeitgeistes

Wie in anderen Epochen transportieren die Fassaden der Nachkriegszeit den herrschenden Zeitgeist. Der Wiederaufbau war geprägt von einfachen, kostengünstigen Lösungen; dementsprechend fiel die Gestaltung der Bauten aus. Dieses Bild des Wiederaufbaus prägt bis heute den Alltag mit, wie auch die städtebaulichen Entscheidungen bezüglich der Verkehrsplanung auf die Gegenwart weiterwirken.

Einige der herausragenden Bauten, die damals avantgardistische Wendepunkte des Zeitgeschmacks darstellten und eine entsprechende Außenwirkung entfalteten, sind heute nicht mehr als solche erkenntlich, da ihre Formen Wiederholung fanden. Das Böhlerhaus von Roland Rainer mit der markanten Metallfassade, ein Beispiel für gestalterische Innovation, bedeutete einen Ausbruch aus einer dominanten, identitätslosen Massenarchitektur. In die Bauprojekte fließen deshalb neben städtebaulich markanten Veränderungen Objekte mit ein, die – unabhängig von ihrer Bedeutung für die Stadtplanung – Hinweise auf die weitere Architekturentwicklung (und damit auf den Zeitgeist, auch auf die gesellschaftliche Entwicklung) geben.

> *„Die neuen Leitbilder konnten damals zwar nur in einzelnen Projekten explizit verwirklicht werden. Für die Stadtgestalt prägend wurden sie allerdings dadurch, daß bei fehlender Gestaltungskraft oder verpaßten Aktivitäten die neuen Leitbilder quasi als Ausdruck des Zeitgeistes zum Durchbruch kamen.*[945]

VII.1.1 Kulturklima

Nach 1945 klaffte nicht nur in den zuvor beschriebenen Bereichen Verkehr, Wohnbau und Städtebau eine Lücke; die Umstände in den ersten Nachkriegsjahren ließen auch kaum eine kulturelle Entfaltung zu. Mit dem Übergang in die fünfziger Jahre wurde die sich herauskristallisierende Atmosphäre, die zwischen den Polen Fortschritt und Tradition schwankte, immer deutlicher. Der Zeitgeist der Nachkriegszeit war einerseits technisch-fortschrittlich, andererseits „festgefahren".

> *„Die fünfziger Jahre waren in Österreich nicht halb so schwungvoll, wie uns die Fifties-Nostalgie glauben macht. Sie waren geprägt von Biederkeit, einem restriktiven Kulturklima, von Denkverboten im Schatten des Kalten Krieges, vom Überschweigen des Nationalsozialismus und von obsessivem Streben nach Stabilität."*[946]

Ein kulturelles „Lebenskonzept" musste in der Nachkriegszeit erst noch gefunden werden. Es stellte sich mit der Normalisierung der Lebensumstände und mit der staatlichen Souveränität 1955 ein. Auf künstlerisch-architektonischer Ebene war es bedingt durch ein Wiedergewinnen internationaler Verbindungen, wie auch durch eine lokale „Stilbildung" und ein Finden von Identität. Große Verdienste am kulturellen Wiederaufbau Wiens werden den herausragenden

[945] Amann, Wolfgang: Nachkriegsstädtebau in Wien. Internationale Orientierungen und Selbstreferenz, Studie für die Forschungsgesellschaft für Wohnen, Bauen und Planen (FWG) und das Österreichische Ökologie-Institut für angewandte Umweltforschung, abrufbar unter http://www.iswb.at/forschung/Wbfoe/1998/1998-2_Amann.pdf (Stand 28.02.2007), S. 1.
[946] Kos: Was bleibt, S. 8.

Persönlichkeiten Erich Fischer, Abgeordneter im Nationalrat, und Viktor Matejka, von 1945-49 Stadtrat für Kultur und Volksbildung (beide KPÖ), zugesprochen.[947]

Ab der Souveränität 1955 begann die „Zukunft", es herrschte eine Aufbruchstimmung, deren typischer Vertreter Roland Rainer war. Dementsprechend lässt sich ein „Heraustauchen" aus der kulturellen Isolation ab 1955 feststellen. Dieser politischen Zäsur folgte das Wendejahr 1958 als Beginn der modernen Architektur in Österreich (siehe VII.2.7/8 Bauprojekte Böhlerhaus und Museum des zwanzigsten Jahrhunderts). Bis dato hatte in der Nachkriegszeit kaum eine erkennbare Stilbildung stattgefunden. Einen deutlichen Umschwung in politischer und kultureller Hinsicht erkannte Bürgermeister Franz Jonas 1955 im Aufbau-Artikel „Der Wille zur Freiheit" zehn Jahre nach dem Zusammenbruch des NS-Staates. Die wieder gewonnene „persönliche Freiheit" begriff er als Basis eines „schöpferischen und dauerhaften Fortschritts"; Jonas stellte einen Zusammenhang aus politischer Grundordnung und baulicher Gestaltung her:

> *„Eine Gesellschaftsordnung, die auf größtmöglicher Freiheit und Sicherheit ihrer einzelnen Mitglieder aufgebaut ist, muß darum durch deren Stärke und natürliche Impulse zu höchsten Leistungen befähigt sein; ihr baulich gestalteter Ausdruck wird sich in einer Baugesinnung äußern, die – anders als in den letzten eineinhalb Jahrhunderten – ihre Wurzeln in sozialen Gedankengängen hat. Sie wird letzten Endes die geistige Grundlage für einen neuen Stil bilden."*[948]

Mehrere Faktoren – Freiheit, Sicherheit, Demokratie, soziale Grundhaltung – bestimmen demnach eine herrschende geistige Strömung, die in der Bildung eines neuen Stils ihren Ausdruck findet. Ein sieben Jahre später erschienener Beitrag für „Die Stadt Wien als Mäzen" von Jonas erklärt den zeitgenössischen Zusammenhang zwischen technischer Innovation und Gestaltung. Das Zitat entstand im Jahr der Einführung des Montagebaus:

> *„Uns allen soll es klar sein, dass sich in Zeiten so gewaltiger Umwälzungen, wie sie gegenwärtig der Siegeszug der Technik bewirkt, von Grund auf und zwangsläufig auch neue Anschauungen von Schönheit entwickeln müssen. […]"*[949]

Einschub: Diese neue **Auffassung von Ästhetik** lässt sich in einer – vom Standort Wien unabhängigen - Rückblende um zwei Jahrzehnte erklären: Die Vision, die hinter der Verbindung Fortschritt und Kunst stand, wurde von Piet Mondrian, einem Vertreter der Klassischen Moderne, 1942 beschrieben. Der Künstler gab ein Beispiel für die Vorstellung eines modernen Gestaltungskonzepts. Der Einfluss auf die Formung der Umwelt trug deutliche Bezüge zu den führenden Leitbildern im Städtebau (Charta von Athen) und bildete einen wesentlichen Beitrag zum Zeitverständnis und zur Sichtweise der Kunst:
„Zukünftig wird die Schaffung eines dynamischen Gleichgewichts in der fassbaren realen Umwelt das Kunstwerk ersetzen. Wir werden dann keine Malerei oder Skulptur mehr brauchen, weil wir inmitten der realisierten Kunst leben werden. Die Kunst ist nur ein Ersatz, weil im Leben selbst zuwenig Schönheit ist. Im selben Maße, in dem das Leben an Ausgewogenheit hinzugewinnt, wird sich die Kunst aus ihm zurückziehen."[950]

Der Gedanke des Ersatzes einzelner Kunstwerke durch eine neue, gebaute Umwelt drängt eine Parallele zu den städtebaulichen Vorstellungen Le Corbusiers auf, die vorwiegend auf den

[947] Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Matejka, Viktor, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11930 (Stand 22.08.2007) und Fischer, Ernst, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11447 (Stand 22.08.2007).
[948] Jonas, Franz: Der Wille zur Freiheit, o. O. 1955, o. S., zitiert nach Koller: Rückblick, S. 19.
[949] Jonas, Franz: Beitrag im Vorwort, in (Stadtbauamt Wien): Die Stadt Wien als Mäzen. Die bildende Kunst im sozialen Wohnungsbau, Wien 1962, S. 3.
[950] Benevolo, Leonardo: Die Stadt in der europäischen Geschichte, München 1993, S. 228.

künstlerischen Betrachtungsweisen des Architekten beruhten. Dem Städtebau sollte also – ähnlich wie in der Theorie Sittes ein halbes Jahrhundert zuvor – nach den Vorstellungen Mondrians die Aufgabe der Kunst übertragen werden, unsere Umwelt zu verschönern. Das Ergebnis war aber – bezogen auf die Wiederaufbauphase – ein anderes: Fünfzig Jahre nach dem Wiederaufbau werden die Stilvertreter der Nachkriegszeit eher als „Apostel der Nüchternheit" bezeichnet.[951] Es ergab sich keine dauerhafte Verbindung aus den Elementen Städtebau/Architektur und künstlerischer Gestaltung. Ein neuer Zeitgeist musste sich in der Wiederaufbauphase erst bilden und aus dem Schock der politischen, geistigen und baulichen Zerstörung herauswachsen.

VII.1.2 Einflüsse auf Architektur und Städtebau

Der Stil der Nachkriegszeit bestand aus verschiedenen Komponenten. Ein Anknüpfen an die große Tradition des kommunalen Wiener Wohnbaus der 1920er Jahre mit ihrer Architektur schien wünschenswert:

> *„Die Wiener Architekten, die nach dem Krieg den dringend notwendig gewordenen Wohnbau in Angriff zu nehmen hatten, mussten sich entscheiden. Wollten sie die Tradition des Superblocks fortsetzen – noch lebten Vertreter dieser Architektengeneration – oder fühlten sie sich schon einer neuen Zeit mit neuen Ausdrucksformen verpflichtet?*
> *Die neue Auffassung siegte in diesem Konflikt, wodurch Expressivität und Monumentalität jener Großformen der Zwischenkriegszeit zur Historie wurden. Nur in wenigen Bauvorhaben setzt sich die Tradition des Höfebaues der 30er Jahre fort."*[952]

Die Entwicklung weg von Wohnanlagen mit Höfen im Stil der zwanziger und dreißiger Jahre dauerte bis knapp 1950 (siehe IV.2.5, Einschub: Vom gründerzeitlichen Block zur Zeile).[953] Danach setzte sich das funktionelle Element der Nachkriegsarchitektur gegenüber der expressiven Architektur der Gemeindebauten der Zwischenkriegszeit durch:

> *„Noch an den Wiener Gemeindebauten der zwanziger Jahre, welchen das Ornament am Bau nicht fremd schien und die mehr „Häuser" im konservativen Sinn waren, erwies sich der Zusammenklang von Architektur, Malerei und Plastik als durchaus möglich. Aber inzwischen hat sich die Lage grundlegend gewandelt.*
> *Eine stärkere Profilierung der architektonischen Gesinnung unterbindet die weitere Anbringung von 'künstlerischem Schmuck' insbesondere an der Fassade."*[954]

Dieser Verzicht auf das Ornament wurde nicht ganz unfreiwillig vollzogen. Zwar waren die Strömungen der Zwischenkriegs- und NS-Zeit präsent, doch verlangten die Umstände kostengünstiges Bauen. Hinzu kam, dass die Bauleistung eher im quantitativen als im qualitativen Sinn verstanden wurde. Typisch für diese Zeit war das Untermauern von Erfolg durch Zahlen. Die Bedeutung des Wortes „Aufbau" ging über den engeren Sinn hinaus: Es übernahm im Diskurs die Rolle der Motivation und Anfeuerung und erschien „unverzichtbar".[955]

[951] Klein: Abriss, S. 35.
[952] Marchart: Wohnbau, S. 75.
[953] Vor 1950 entstanden der Breitner-Hof (1949, von den Architekten Fabrici, Lippert, Purr und Widmann) sowie die Wohnanlage Kahlenbergerstraße 7-9 (1949, Architekten Hofbauer, Lackner). Marchart: Wohnbau, S. 75.
[954] Waissenberger, Robert: Zur Frage des Mäzenatentums der öffentlichen Hand, in (Stadtbauamt Wien): Die Stadt Wien als Mäzen. Die bildende Kunst im sozialen Wohnungsbau, Wien 1962, S. 8.
[955] Kos: Was bleibt, S. 8.

Während ein Anschluss an die Architektur der dreißiger Jahre nur in wenigen Einzelprojekten vollzogen wurde, bewies die Formensprache der Vierziger und Fünfziger durchaus Kontinuität:

> *„Als das Bauen [bezogen auf die BRD, Anm. d. Verf.] über das reine Reparatur- und Ergänzungsstadium hinausgelangte, zeigten sich kaum neue Ansätze. Die noch im Krieg konzipierten Wiederaufbauprogramme brachten eine Architektur hervor, die sich von der des Dritten Reiches einzig darin wohltuend unterschied, daß sie, der Not gehorchend, weniger bombastisch und insgesamt kärglicher war.“*[956]

Die Wiederaufbau-Architektur ging folglich – zumindest in Teilen – auf das Programm des Dritten Reiches zurück, wobei verschiedene Modifikationen durch die finanziellen Beschränkungen vorgenommen wurden. Der hohe Realisierungsdruck in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg führte dazu, dass Konzepte faschistischer Baupolitik verwirklicht wurden. Die Architektur mit ihrer Formensprache wurde in dieser Phase beibehalten. Bernard/Feller konstatieren einen regelrechten „Höhepunkt“ der NS-Formensprache nach 1945.[957] In architektonischer Hinsicht vollzog sich demnach 1945 kein Bruch. Eine Spannung entstand erst ab Ende der Fünfziger durch den Gegensatz zwischen verklärtem Heimatstil und Funktionalismus.

Während des Wiederaufbaus wurden teilweise aus der NS-Zeit stammende Konzepte mit den gleichen Architekten, die sie entworfen hatten, gebaut. Die zeitliche Einschätzung von Bauwerken aus den Jahren des NS-Regimes und danach gelingt nicht immer auf Anhieb, wie Christoph Hackelsberger anmerkt: „Anderes (Bauten im Allgemeinen, Anm. des Verf.) könnte aus der Wiederaufbauzeit stammen, erweist sich aber bei näherem Hinschauen und Nachforschen als Original aus dem Dritten Reich.“[958]

Ein Unterscheidungsmerkmal bildet die genügsame Schlichtheit der Architektur des Wiederaufbaus. Die Wurzeln der architektonischen Zurückhaltung sieht Steiner schon vor dem „Einmarsch“ 1938: „Schon Jahre vor dem Einmarsch Hitlers war die Wiener Moderne zu Ende. Vom Sieg des Provinziellen im Austrofaschismus hat sich Wien und Österreich bis heute (1984, Anm. des Verf.) nicht erholt.“ Über den Stil der Wiederaufbauphase bis etwa 1960 fährt Steiner fort:

> *„Bis zum Wirtschaftswunder […] konnte eine Kultur der Bescheidenheit, fast möchte man sagen eine ästhetische Überhöhung der 'Armut' erfolgen. Sie stand hauptsächlich unter Patronanz von Franz Schuster und Roland Rainer. Gleichzeitig versuchte die jüngere Generation der Architekten die verdrängte Wiener Moderne aufzuarbeiten und den Anschluß zu internationalen Entwicklungen aufzubauen.“*[959]

Das Wien der Nachkriegszeit war weniger dynamisch als der Stil der Fünfziger heute vermuten ließe. Vor allem von der sowjetisch besetzten Zone ging Stillstand aus. Kaiser/Platzer beschreiben im Ausstellungskatalog zur „A_Schau“ eine „anfänglich restaurative Haltung“ im Wiederaufbau, die sich anfangs „lähmend“ auf die Nachkriegsarchitektur auswirkte:

> *„Das Ausmaß der Zerstörungen durch den Krieg und die Notwendigkeit, auf schnellem Weg wieder 'normale Verhältnisse' zu schaffen, reduziert sämtliche Planungsleistungen zunächst auf*

[956] Hackelsberger: Architektur, S. 60.
[957] Bernard/Feller: Amt, S. 24.
[958] Hackelsberger: Architektur, S. 146.
[959] Steiner: Architektur, S. 41.

> *die Pragmatik des kostengünstigen und raschen Bauens und lässt für eine kritische Revision eigener Positionen wenig Raum.“*[960]

Mit den daraus resultierenden Bauprogrammen (Schnell-, Sofort-, Zukunftsprogramm) wurde versucht, die Bauaufgaben „eher schematisch zu lösen“.[961] Dieser Schematismus findet sich in der Architektur wieder. Friedrich Achleitner und der derzeitige Direktor des Wien Museums, Wolfgang Kos, beschreiben den Architekturstil der Fünfziger und dessen heutige Wirkung. Achleitner geht dabei auf die Entwicklung der Bautechnik ein und stellt die heutige Rezeption dieser Formensprache dar:

> *„Uns fasziniert heute an der Architektur der fünfziger Jahre der naive, zukunftsgläubige Geist einer vorkommerziellen Zeit. Die etwas hausbackenen Entwurfsmethoden erlaubten noch die Erinnerungen an größere architektonische Zeiten, die aus dem Handwerklichen ausbrechende Bauwirtschaft trug schon die Zeichen einer größeren technischen Freiheit und Perfektion in sich. Die Umstände zwangen zur Bescheidenheit, jeder Ziegel wurde zweimal umgedreht, bevor man ihn verlegte, so geriet alles etwas hautnaher, proportionaler, verhältnismäßiger.“*[962]

Die von Achleitner positiv hervorgehobene Maßstäblichkeit ging in den folgenden Jahrzehnten – in Zusammenhang mit der Entwicklung der Bautechnik – verloren. Zum Thema Rezeption der Architektur des Wiederaufbaus äußert sich auch Wolfgang Kos:

> *„Wenn es einen typischen Stil der Wiederaufbau-Ära und eine architektonische Handschrift des offiziellen Österreich gibt, dann war es also eine moderate und angepasste Moderne – zwar mutlos und halbherzig, aber immerhin redlich und solid. Das Betonen der funktionalistischen und technokratischen Herangehensweise war eine Art „curtain wall“, hinter der vieles diffus bleiben konnte.“*[963]

Die Vorgehensweise zur Bewältigung der Bauaufgaben beinhaltete Elemente, die den Zeitgeist der Technikgläubigkeit, des Funktionalismus und des Schematismus (siehe oben) beschreiben. Auf den Betrachter der Gegenwart mag die Architektur der Nachkriegszeit „einförmig“ und „austauschbar“ wirken; die Entwicklung zum gegenwärtigen Individualismus war in der Wiederaufbauphase undenkbar:

> *„Individuelle Lösungen waren weniger gefragt als routiniertes Einpassen von typologischen Halbfertigteilen in die jeweilige Bauaufgabe. Effekthascherei war verpönt, Mätzchen wurden schnell ausgetrieben. Man könnte von einer auf den gesamten Staat erweiterten „Amtsarchitektur“ sprechen.“*[964]

Diesem Eindruck einer „normierten Einheitsarchitektur“ lässt sich nur mit geringen Einschränkungen zustimmen (wie die Beispiele im Kapitel VII zeigen). Das Anknüpfen an die Moderne der frühen dreißiger Jahre gelang in wenigen Einzelfällen (Strandbad Gänsehäufel, Messepavillon Felten & Guillaume). Einflüsse von außen waren dagegen erst mit Ende der fünfziger Jahre zu spüren. Der Anschluss an die Internationale Moderne bahnte sich durch erste Kontakte in die Schweiz, nach Schweden und Italien an. Wichtig in dieser Phase um 1960 war der Deutsch-Amerikaner Konrad Wachsmann mit seinen Seminaren an der „internationalen

[960] Kaiser, Gabriele/Platzer, Monika: Einleitung, in (Architekturzentrum Wien): Architektur in Österreich im 20. und 21. Jahrhundert, Ausstellungskatalog zur „a_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert“, Wien 2005, S. 14-15, hier S. 15.
[961] Kaiser/Platzer: Einleitung, S. 15.
[962] Achleitner, Friedrich: Die Perspektiven des Machbaren. Zur Architektur von 1955, in (Achleitner, Friedrich): Wiener Architektur. Zwischen typologischem Fatalismus und semantischem Schlamassel, Wien – Köln - Weimar 1996, S. 118.
[963] Kos: Was bleibt, S. 9.
[964] Kos: Was bleibt, S. 9.

Sommerakademie für Bildende Kunst“ von 1956-60 in Salzburg, dadurch entstanden direkte Verbindungen in die Vereinigten Staaten von Amerika.[965]

Zu Beginn der sechziger Jahre äußert sich der Stadtrat für Bauwesen, Kurt Heller, zum Stil der Zeit. Rückblickend auf die Wiederaufbauära spricht er von einer Internationalisierung und „Normung des Geschmacks“ bei Neubauten, betont aber gleichzeitig die stilistische Eigenständigkeit der Stadt Wien:

> *„Die Chance Wiens im Wiederaufbau bestand von Anfang an darin, daß wir unzerstört Gebliebenes bewahren und sichern konnten und dass wir bedachtsam die wünschenswerte Entwicklung eines neuen und nur uns eigenen Stils fördern durften. Wien hat in diesem Jahrhundert ja schon einmal, nämlich in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg, einen selbständigen und reizvollen Stil ausgebildet. Das Wienerische dabei war eine besondere Vereinigung von Kunstsinn und Praxis, eine beschwingte Lösung, die dem Ideal und der Realität gerecht zu werden wußte.*
> *Seither hat unsere Welt sich innen und außen gewandelt. Dem Städtebauer stehen neue Baustoffe, Glas, Beton, Aluminium, zur Verfügung, mit der diesen Materialien innewohnenden Schönheit, Materialien, die gleichzeitig neue Techniken und Baumöglichkeiten erschließen. Stilbildend in einem noch stärkeren Maße aber ist der bewußt unternommene Versuch, das Grauen zweier Weltkriege durch Formung zu überwinden. Wir sind strenger und schmuckloser geworden, herber und sachlicher. Dort, wo wir glaubten, diese innere Etappe rascher vollziehen zu können, rutschten wir häufig ab ins Flüchtige.“*[966]

Nach Heller hatten Ereignisse wie Kriege, internationale Umwälzungen und der technische Fortschritt in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch die Kunst verändert und zu einer reduzierten Gestaltung geführt.

Einschub: Modernisierungsbegeisterung. Verschiedene Äußerungen zur Gestaltung von Fassaden lassen die Bandbreite erkennen, was alles unter dem Schlagwort „Aufbau“ verstanden werden konnte: Behutsame Maßnahmen einerseits, die eine Wiederherstellung des Vorkriegszustandes bezwecken, und radikale Eingriffe andererseits, die Fortschritt und Moderne im Stadtbild sichtbar machen sollten.
Leischner äußerte im Juli 1946 Überlegungen zur Gestaltung schadhafter Fassaden. Er warnte vor Vereinfachungen, die das Gebäude im Kontext der Umgebung fremd wirken lassen könnten. Er plädierte für zurückhaltende und vorsichtige Änderungen, die nicht den historischen Charakter verfälschen und prangert das in Mode gekommene „Vereinfachen“ der Fassaden an. Leischner bemerkte zum Abschlagen von „Fassadendekor“: „Nur sei nachdrücklich gewarnt vor dem in den letzten Jahren so beliebt gewordenen Vereinfachen und „Ausrichten“ der Schauseiten. Es ist damit nur in ganz seltenen Fällen etwas Gutes erzielt worden.“ Leischner zufolge solle die Vergangenheit als Ausdruck ihrer Zeit akzeptiert werden.[967] Neun Jahre später war nicht erkennbar, dass die Vorschläge Leischners gefruchtet hatten; ein Beleg dafür ist ein Zitat aus dem Leistungsbericht des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau von 1955. Demnach war es eine „Modernitätsideologie“, die den Stil des Wiederaufbaus prägte:
„Viele zerstörte Altstadtteile sind unter Wahrung der ursprünglichen äußeren Form in moderner und zweckentsprechender Weise wiederaufgebaut worden. Die hässlichen Fassaden der Häuser mit kitschigen Steinimitationen, wie sie schon um 1900 üblich waren, sind in der früheren Form nicht wiederhergestellt worden, sondern sie wurden in einfachen und klaren Linien gehalten. Nur dort, wo die alte Fassade zur Wahrung des Altstadtcharakters erhalten werden sollte, oder wo ein Abschlagen der nur teilweise beschädigten Fassaden zu kostspielig gewesen wäre, wurde die seinerzeitige Form wiederhergestellt.“[968]
Die Entfernung des Fassadenschmucks in der Nachkriegszeit betraf nicht nur kriegsbeschädigte Gebäude, sondern als Modeerscheinung auch unbeschädigte private und öffentliche Bauten.[969] Das

[965] Steiner, Dietmar/Peichl, Gustav: Neuer Wiener Wohnbau, Wien 1991, S. 34.
[966] Heller, Kurt: Beitrag im Vorwort, in (Stadtbauamt Wien): Die Stadt Wien als Mäzen. Die bildende Kunst im sozialen Wohnungsbau, Wien 1962, S. 6. Im Rahmen der städtischen Kunst- bzw. Künstlerförderung wurden in den Jahren 1949 bis 1962 insgesamt 1.526 Aufträge an 1.191 Künstler vergeben. Die Stadt Wien investierte dabei 35.461.150 Schilling. Mandl, Hans: Beitrag im Vorwort, in (Stadtbauamt Wien): Die Stadt Wien als Mäzen. Die bildende Kunst im sozialen Wohnungsbau, Wien 1962, S. 5.
[967] Leischner: Wiederaufbau, S. 23-24.
[968] Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau: 10 Jahre Bauen im Dienste von Staat und Wirtschaft, Wien 1955, S. 103-104, zitiert nach Klein: Abriss, S. 32.
[969] Ein Beispiel für eine „Vereinfachung“ bildet das Hämmerle-Haus am Franz-Josephs-Kai Nr. 53: Die Sandsteinfassade mit bildhauerischer Qualität wurde zugunsten einer simplen Putzfassade entfernt. Klein: Abriss, S. 32.

Abschlagen von Fassaden war nur ein Teil der grassierenden „Erneuerungs-Euphorie“, denn auch die sonstige Ausstattung der Gebäude wurde „modernisiert“:
Für die Innenrenovierungen verwendete man gerne Holzfaserplatten, die über Täfelungen oder Füllungen genagelt und dann entweder einfärbig oder mit imitierter Holzmaserung bemalt wurden. Die Hartplastik-Plattenbeläge mit ihren makellos glatten Oberflächen kamen gegen Ende der fünfziger Jahre auf den Markt.“[970]

Der Wiener Historiker Robert Waissenberger (1926-1987) erklärte die ungeschmückten Fassaden der Nachkriegsbauten mit beabsichtigter architektonischer Klarheit und erkannte eine Tendenz zum Funktionalismus. Nicht mehr das Künstlerische, sondern das Konstruktive dominiert in dieser Phase funktioneller Architektur:

> *„Das ästhetische Empfinden des technischen Zeitalters muß natürlicherweise anders sein, als das herkömmliche. Der Reiz von Konstruktionszeichnungen für Autos und Flugzeuge ist nicht abzuleugnen. Noch so gut gemalte Strukturen haben daneben kaum etwas zu sagen. Ob ein Konstruktives oder ein Emotionelles an der Entstehung ausschlaggebend war, ist im Ergebnis unwichtig. Entscheidend ist immer das Produkt.“*[971]

Das wesentliche Produkt der Wiederaufbauphase entstand aus deren Hauptbauaufgabe, dem Wohnungsbau. An den Wiener Kommunalbauten lässt sich die Entwicklung von Form und Stil ablesen. Peter Marchart fasst zwei Schritte der architektonischen Veränderung in Wien zusammen, die sich über die Zeiträume bis 1950 und bis 1960 erstreckten.

> *„Bis etwa 1950 wurde, sowohl in konstruktiver Hinsicht als auch in gestalterischer, zum Teil direkt an die Bauten der Zwischenkriegszeit angeknüpft. Die Bauten weisen Sattel- oder Walmdächer auf, die Dachüberstände sind gering, die Fassadengliederung erfolgt in Anlehnung an den 'Superblock' durch Gesimsbänder und Erdgeschoßsockel. Die Fassaden der ersten Nachkriegsbauten waren einfach, nüchtern, glattflächige Putzfassaden mit sparsamen Details, wie kleinen Vordächern, Stufen, bündigen Sprossenfenstern und schmalen Putzstreifen. Balkone fehlten noch häufig […].*

Die Anstrengungen zur Senkung der Baukosten trennen die beiden Phasen:

> *„Bis 1960 entwickelte sich aus ökonomischen Gründen eine starke Normierung und Standardisierung der Wohnbauten, die sich nicht nur auf den Grundriß, sondern auch auf gestalterische, konstruktive und untergeordnete technische Details erstreckte.“*[972]

Die Vereinheitlichung der Wohnungen wird in einer Selbstdarstellung der seit 1954 tätigen Projektierungs- und Bauges.m.b.H. unterstrichen:

> *„Der Nachkriegsbau in den 50er Jahren wurde geprägt durch Schwierigkeiten in der Nachkriegszeit.*
> *Die Architektur richtete sich notwendigerweise nach den geringen materiellen und technischen Möglichkeiten und dem hohen Bedarf an Wohnraum; sie schuf also Wohnungen in hoher Zahl und Konformität. Wohntechnische oder gestalterische Aspekte wurden hintangestellt, möglichst viele Zwei- und Dreizimmer-Wohnungen in Hochhäuser und Blocks zusammengefasst“.*[973]

Der Mangel an gestalterischer Freiheit war eine Folge der „Konformität“. Durch Einflüsse von außen wurden neue Bauformen angeregt, beispielsweise durch schwedische Architektur bei Hochhäusern ab Mitte der fünfziger Jahre. Fassadenaufteilungen blieben der genügsamen

[970] Klein: Abriss, S. 33.
[971] Waissenberger, Robert: Zur Frage des Mäzenatentums der öffentlichen Hand, in (Stadtbauamt Wien): Die Stadt Wien als Mäzen. Die bildende Kunst im sozialen Wohnungsbau, Wien 1962, S. 8.
[972] Marchart: Wohnbau, S. 104.
[973] Wesentlich erfolgreicher stellte die „Projektbau“ den Wohnbau der Jahre 1962-1970 dar: „In den 60er Jahren kam mit der Verbesserung der finanziellen Lage der sogenannte 'Bau-Boom': immer noch wurden Großanlagen geplant. Inzwischen waren auch Wohnkomfort und Individualität gefragt – das machte sich aber mehr innerhalb der Wohnung als an den einfachen und damit wirtschaftlichen Fassaden bemerkbar. Standort solcher Anlagen war meist der Stadtrand, da dort dem gesteigerten Bedürfnis nach Grünflächen Folge geleistet werden konnte.“ Marchart: Wohnbau, S. 43.

Klarheit verhaftet. Das Gegensteuern mit nachträglich angebrachter, punktuell verstreuter Kunst am Bau sollte den „Mangel an Architektur“ überdecken. „Im allgemeinen prägte die späten fünfziger Jahre jedoch die im Volksmund „Emmentaler-Stil“ genannte Fassadenordnung mit genormten Standardfenstern in tiefen Fensterleibungen […].“[974]

Die Bauleistungen werden im Hinblick auf Architektur und städtebauliches Einfühlungsvermögen fünfzig Jahre nach der Erbauung unterschiedlich bewertet. Die Kritik schwankt bei vielen Bauwerken, bei den Folgenden sind die Urteile weitgehend unumstritten: Als qualitativ wertvolle Bauleistung werden eingestuft: das Franz-Domes-Lehrlingswohnheim (Roland Rainer), das Steyr-Haus am Kärntner Ring (Carl Appel), das Haas-Haus (Max Fellerer/Eugen Wörle/Carl Appel), das Café Arabia (Oswald Haerdtl), das Strandbad Gänsehäufel (Max Fellerer/Eugen Wörle), die Wiener Stadthalle (Roland Rainer) und der Westbahnhof (Robert Hartinger).[975]

Nicht alle dieser Gebäude haben bis in die Gegenwart überlebt. Hinsichtlich ihres zeitlichen Verlaufes bildet die Wiener Entwicklung keine Ausnahme: Erst Ende der Fünfziger vollzog sich ein Anschluss an die moderne Architektur, wie sie schon in der Zwischenkriegszeit mit der Wiener Werkbundsiedlung demonstriert wurde; hinzu kamen – auf internationaler Ebene – im Wesentlichen die Werke führender Baukünstler (wie Le Corbusier und Mies van der Rohe).[976]

Nicht alle qualitätvollen Bauleistungen der Wiener Nachkriegsperiode blieben erhalten: Wolfgang Kos erwähnt unter den Verlusten das Franz-Domes-Lehrlingswohnheim (Roland Rainer), das Steyr-Haus (Carl Appel), das Haas-Haus (Max Fellerer/Eugen Wörle/Carl Appel), das Globus-Verlagsgebäude (Wilhelm Schütte/Margarete Schütte-Lihotzky) und das Café Arabia (Oswald Haerdtl).[977] Bauten, die zwar zum Zeitpunkt ihres Baues hohe Anerkennung erfuhren, diese aber nicht bis heute transportieren konnten, sind der Südbahnhof (Heinrich Hrdlička, Rudolf Maculan, Kurt Walder), der Opernringhof als Nachfolger des Heinrichhofes (Carl Appel, Georg Lippert, Alfred Obiditsch) und die Gesamtanlage am Matzleinsdorfer Platz (das dortige Hochhaus: Kurt Schlauß/Ladislaus Hruska).[978]

[974] Marchart: Wohnbau, S. 104.
[975] Die Eingangshalle des Westbahnhofes bleibt im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsgeländes erhalten. Woltron, Ute: Ein Hoch auf flach, in: Der Standard vom 18.01.2003, siehe nextroom architektur datenbank, abrufbar unter http://www.nextroom.at/article.php?article_id=1893 (Stand 20.07.2007); Kos: Was bleibt, S. 7, 9.
[976] Amann: Nachkriegsstädtebau, S. 2.
[977] Kos: Was bleibt, S. 7.
[978] Kos: Was bleibt, S. 9.

VII.2. Beispiele: Bauprojekte des Wiederaufbaus

Die folgende Typologie dient der exemplarischen Darstellung von Varianten des Wiederaufbaus. In diesem Rahmen sind nur Bauvorhaben aufgeführt, die hinsichtlich ihrer städtebaulichen oder architektonischen Bedeutung auf die weitere Entwicklung Einfluss nahmen (ausgenommen VII.2.1).

Eine Auswahl von urbanistisch-konzeptionellen Arbeiten und markanten Bauten, die besondere Bezüge hinsichtlich einer sichtbaren Entwicklung, sei es als Loslösung von der gründerzeitlichen Blockverbauung, als städtebauliche Dominante an exponierter Stelle oder als architektonischer (und allgemein kultureller) Anschluss an internationale Strömungen aufweisen, soll exemplarisch im Zeitraum Mitte der Vierziger bis in die ausgehenden fünfziger Jahre Schritte, Methoden und – davon abgeleitet – Konzepte des Wiederaufbaus aufzeigen. Die vorgenommene Auswahl zielt nicht auf die umfassend untersuchten prominenten Kulturbauten des ersten Bezirks ab; es ist darin kein Beispiel für restaurativen Wiederaufbau einbezogen. Die Auswahl der Bauten erfolgte nach Kriterien der Zerstörung, ihrer bauzeitlichen und gegenwärtigen Bedeutung sowie ihrem Beitrag zum Fortschritt des Wiederaufbaus. Auch die Planerpersönlichkeiten wurden berücksichtigt, doch wird die Typologie diesem Aspekt nicht gerecht: Für eine vollständigere Darstellung wären auch die Architekten Oswald Haerdtl, Ottokar Uhl, Hans Schartelmüller, Karl Ehn, Erich Leischner, Karl Kupsky, Carl Appel anzuführen, um nur einige zu nennen.[979]

Die Schwerpunkte der Analyse bilden die Bereiche des Donaukanals (Wettbewerbsbeitrag von 1946, Ringturm) und das Areal um den Südbahnhof. Wegen finanzieller Restriktionen reduzierte, aber trotzdem gelungene Lösungen stellen die Bauten für das Strandbad Gänsehäufel und das Franz-Domes-Lehrlingswohnheim dar. Städtebauliche Veränderungen und die Realisierung neuer Möglichkeiten lassen sich anhand der Beispiele in der Vorgartenstraße und des Hochhauses am Matzleinsdorfer Platz gut aufzeigen; architektonische Farbtupfer wie das Böhlerhaus und das Museum des zwanzigsten Jahrhunderts spiegeln als avantgardistische Zeitzeugen neu einfließende Strömungen wieder.

[979] Die Bandbreite der Planer erstreckt sich über verschiedene Architektengenerationen, die unter sehr unterschiedlichen Bedingungen ihr Wissen erworben haben.

VII.2.1 Wettbewerbsentwurf zur Neugestaltung des Donaukanalbereichs von Welzenbacher

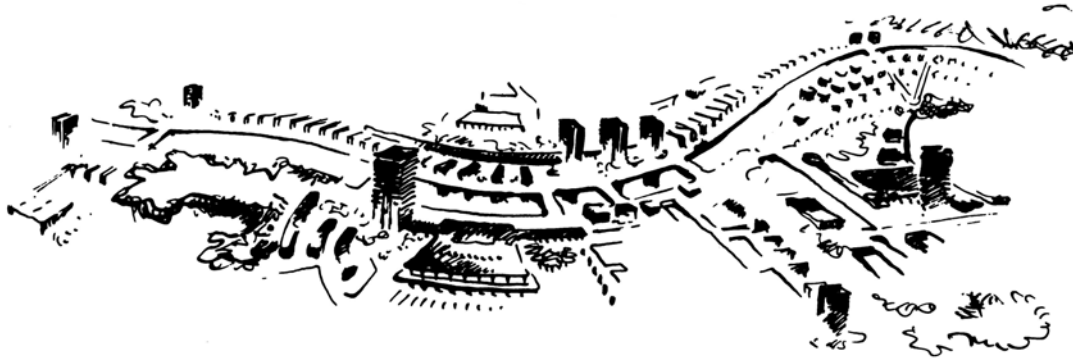


Abb. 30: Skizze Welzenbachers zu seinem Wettbewerbsentwurf. Quelle: Gieselmann, Reinhard: Lois Welzenbacher 1889-1955. Bauten und Projekte, Institut für Wohnbau, TU Wien, Reihe Prolegomena Nr. 47, Heft 1 (1984), Wien 1984, S. 70.

Im Rahmen der Typologie Beispiel für

- ein zukunftgerichtetes Projekt der Moderne in einem frühen Stadium des Wiederaufbaus,
- Planungen, die nicht realisiert wurden,
- das Leitbild der Stadtlandschaft,
- einen Rückgriff auf „Klassiker der Moderne“ im Sinne von Planungen Le Corbusiers.[980]

Planung

Städtebaulicher Entwurf für die Verbauung des Donaukanals, nicht realisiert.

Bereich der Neuplanungen

Donaukanal, von Augartenbrücke bis über Wienflussmündung hinaus, I. bzw. II. Bezirk (rechts- und linksseitig) und ein Teil des III. Bezirks (Zollamtgründe bis Stadtpark) am Wienfluss.

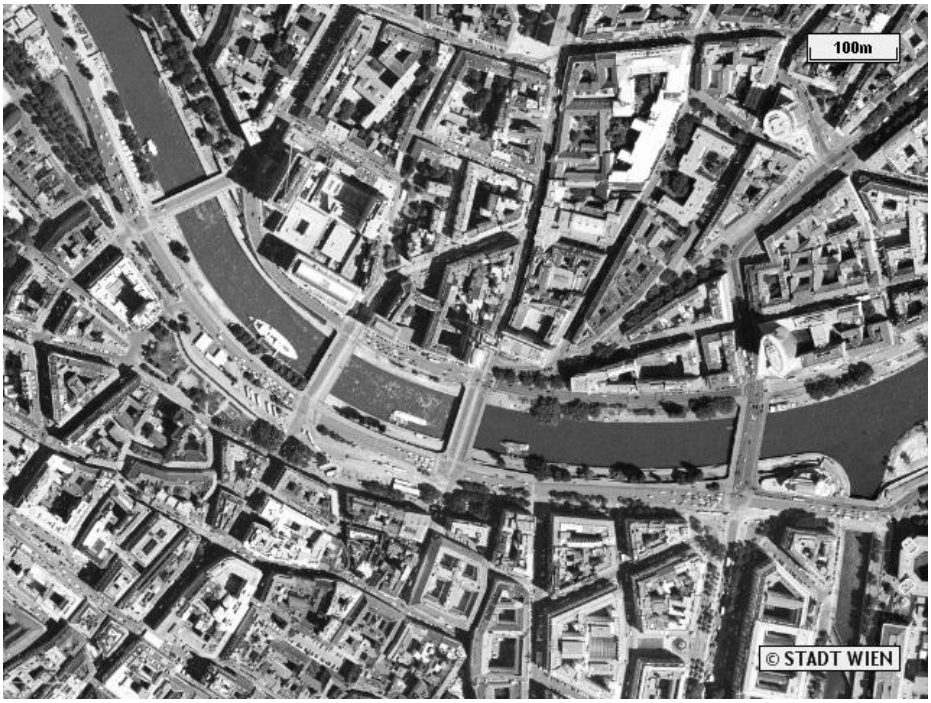


Abb. 31: Stadtplan Bereich Donaukanal Salztorbrücke bis Wienflussmündung. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Architekt

Lois Welzenbacher (1889-1955).[981]

[980] Buchmann, Michael Bertrand/Sterk, Harald /Schickl, Rupert: Der Donaukanal. Geschichte – Planung – Ausführung, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung Bd. 14, Wien 1984, S. 119.
[981] Weihsmann: In Wien erbaut, S. 432.

Auslobung

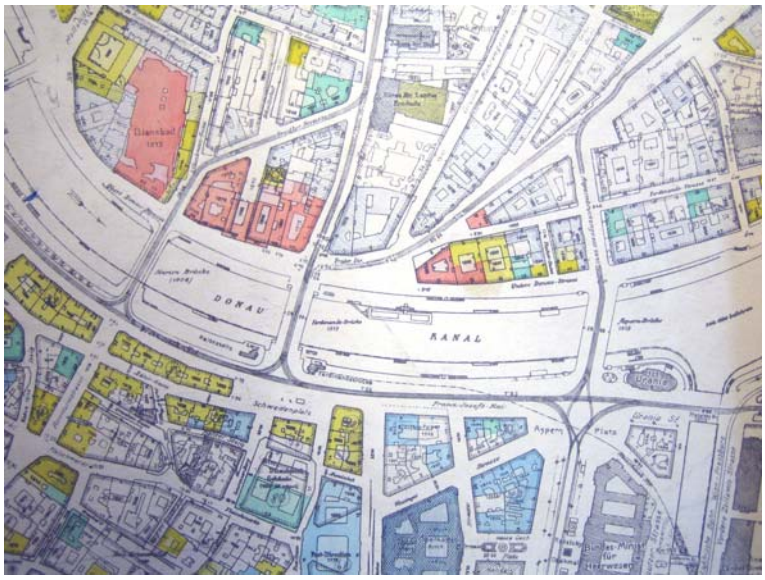
Gemeinde Wien.

Schaden im Zweiten Weltkrieg

Schwere Kämpfe in den letzten Kriegstagen zwischen SS-Einheiten und Roter Armee verursachten massive Verwüstungen (siehe auch Kapitel Zerstörungen). Zwar waren die Schäden nicht in allen Fällen irreparabel, doch wurden Neuplanungen bevorzugt.[982] Ein Beispiel stellt das Dianabad dar, das zwar kanalseitig schwer beschädigt war, im hinteren Bauteil aber noch bis in die sechziger Jahre weitergenutzt werden konnte.[983] Irreparabel waren dagegen die Häuserzeilen am Franz-Josephs-Kai zwischen Schwedenplatz und Morzinplatz, die sowohl Brand- als auch Sprengschäden aufwiesen.[984]

Generalstadtplan mit Eintragungen der Schäden

Abb. 32: Generalstadtplan, Ausschnitt Bereich Dianabad-Wienflussmündung. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Generalstadtplan, PSchrK 120422, Blatt IV/6 (Leopoldstadt), datiert Jan. 1927.



Legende:

Totalschaden:	gelb
Ausgebrannt:	rot
Schwerer Sch.	blau
Leichter Sch.	grün
Bombentreffer	hellblau
Beschuss	hellgrün

Wettbewerb

Die stark zerstörte Stadtlandschaft beiderseits des Donaukanals wurde als städtebauliche Neugestaltungszone verstanden.[985] Daher erfolgte die Ausschreibung eines „allgemeinen Ideenwettbewerbs für Entwürfe für die städtebauliche und architektonische Gestaltung der Uferverbauung des Donaukanals“ durch die Stadt Wien im März 1946.[986] Zielvorstellung war die Erlangung von Entwürfen, die sich auf das Gebiet zwischen Brigittenauerbrücke und Franzensbrücke bezogen.[987] Ein realisierbarer Siegerentwurf wurde nicht erwartet, vielmehr erhoffte sich die Stadtplanung Ideen und Vorschläge für die Bearbeitung der Wiederaufbauplanungen des Kaiviertels. Bei der Ausarbeitung der Entwürfe sollte die zentrale Funktion des Donaukanalbereichs besonders beachtet werden, wie Boltenstern erläuterte:

„Es ist fraglos, dass der Donaukanal eine Art Gelenk im Stadtorganismus darstellt […] Es muß in einer kommenden Entwicklung Wiens an eine stärkere Verbindung des am linken Ufer des Donaukanals gelegenen Stadtteiles, des zweiten Bezirks, mit dem am rechten Ufer gelegenen Stadtzentrum gedacht werden […].[988]

Boltenstern verwies ebenfalls auf die in engem Zusammenhang stehenden Verkehrsplanungen in Bezug auf die Führung der Straßen, Situierung der Brücken sowie auf die in den Jahren 1946/47 ungewisse Zukunft des Nord- bzw. Nordwestbahnhofs. Die Verbindung über den Donaukanal war für den zweiten Bezirk und für die linksseitigen Donaugebiete von großer Bedeutung. Um die Entwicklung dieser Stadtteile zu fördern, forderte Boltenstern eine entsprechende Infrastruktur.[989]

---

[982] Tabor, Jan/Purtscher, Vera: Wettbewerb Donaukanal 1946, in (Historisches Museum der Stadt Wien): Das ungebaute Wien 1800 bis 2000. Projekte für die Metropole, 256. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien vom 10. Dezember 1999 bis 20. Februar 2000, Wien 1999, S. 384-387, hier S. 384.

[983] Der Hoteltrakt des Dianabads in der Oberen Donaustraße 93-95 wurde 1945 zerstört, das Bad dahinter blieb funktionsfähig. An der Frontseite wurde nach dem Abriss 1966 das IBM-Hochhaus errichtet (Georg Lippert). Kupf: Schicksale Wiener Bauten, S. 129-130.

[984] Kupf: Schicksale Wiener Bauten, S. 99.

[985] Feller, Barbara: Die Ringstraße im Wiederaufbau. Repräsentationsgebäude, Autosalons, Fussgängerpassagen, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20. Oktober 2005 – 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, S. 123-133, hier S. 123.

[986] Boltenstern, Erich: Wettbewerb der Stadt Wien für die städtebauliche und architektonische Neugestaltung der Ufer des Donaukanals, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 3/4 (1947), S. 64-73, hier S. 64 und Sarnitz, August: Lois Welzenbacher. Architekt 1889-1955, Salzburg – Wien 1989, S. 142.

[987] Boltenstern: Wettbewerb Donaukanal, S. 66 und Sarnitz: Welzenbacher, S. 142.

[988] Boltenstern: Wettbewerb Donaukanal, S. 64, 66, 73.

[989] Boltenstern: Wettbewerb Donaukanal, S. 66.

Diese Brückenfunktion des Donaukanalbereichs wurde bei den Entwürfen vorausgesetzt. Deren Bewertung erfolgte durch ein Preisgericht, das mit lokaler Prominenz aus Politik und Architektur bestellt war, darunter die Architekten Erich Boltenstern, Karl Kupsky, der Schweizer Hans Hofmann (TH Zürich), der amtsführende Stadtrat für Bauangelegenheiten Franz Novy und Theodor Körner als Vorsitzender. Am 14. Oktober 1946 wurde der Wettbewerb geschlossen. Bis dato waren 38 Entwürfe eingereicht worden. Die ersten acht Preise waren mit je 5.000 Schilling dotiert. Das Preisgericht entschied wie folgt:

1. Preis: Matthäus Schlager und Hans Steineder (Linz)
2. Preis: Herbert Prehsler, Richard Winkler, Max Opravil (Wien)
3. Preis: Karl Lachner (Wien)
4. Egon Friedinger (Wien)
5. Eugenie Pippal-Kottnig (Wien)
6. Lois Welzenbacher (Asam)
7. Albert Hein (Wien)
8. Rudolf Weiß (Kaltenleutgeben)[990]

Boltenstern würdigte den Wettbewerb als „Baustein" für die Neugestaltung, wertete den Ausgang jedoch nicht als durchgreifenden Erfolg.[991] Allgemein blieb das Ergebnis hinter den Erwartungen zurück.[992] Zur Ausführung kam letztlich keiner der eingereichten Entwürfe.[993]

Der Entwurf von Welzenbacher stach unter den eingereichten, meist dem traditionellen Städtebau verhafteten Entwürfen durch einen Bebauungsvorschlag hervor, dessen Wurzeln auf die „Klassiker der Moderne" zurückgingen.[994] Er fiel durch eine radikale Neubebauung auf und zeichnete sich durch Weitsichtigkeit bezüglich einer nachhaltigen Veränderung der Funktionalität des Stadtraumes aus.[995]

Grundidee und Hauptmerkmale des Entwurfs Welzenbachers

Die Planungen gingen über einen Wiederaufbau hinaus und erstreckten sich auf städtebauliche und verkehrstechnische Schritte. Welzenbacher beabsichtigte durch die Neubebauung „den Donaukanal als Fluss aufzuwerten und als solchen in die Stadt einzubeziehen".[996] Das Projekt war ein Konzept zur Ausweitung des Stadtzentrums auf den Donaukanalbereich. Zu diesem Zweck versetzte er die Funktionen verschiedener öffentlicher Gebäude an den Donaukanal. Gleichzeitig korrigierte er durch diese Verlagerung Planungsfehler des Ringstraßenbaus.[997] Welzenbacher nahm Abstand vom Konzept der Ringstraße und situierte (halb-) öffentliche Gebäude am Donaukanal, um so die Zentralität dieses städtisches Bereiches zu erhöhen.[998] Diese Entflechtung der Konzentration von Verwaltungsfunktionen hätte eine Verlagerung und Ausweitung des Zentrums bedeutet und eine verbesserte Verbindung von erstem und zweiten Bezirk schaffen sollen.

Die Art der Neugestaltung ermöglicht eine Wendung zur Stadtlandschaft; in diesem dicht verbauten Stadtbereich sollte eine „parkartige Stadtlandschaft" entstehen.[999] Die Vorstellungen Welzenbachers waren an einer aufgelockerten Bebauung orientiert. Als Vorbild der vorgeschlagenen Zeilen- und Hochhausbauten, die von Freiräumen umgeben sind, galt Le Corbusier[1000] Das Wechselspiel zwischen Bebauung und Grünflächen erlaubte das Vordringen von Landschaft durch das Tal des Donaukanals in den Stadtraum.

Neben dem Donaukanal maß Welzenbacher dem Wienfluss eine gewichtige städtebauliche Bedeutung zu. Nicht nur die Verbindung zum zweiten, sondern auch zum dritten Bezirk behandelte sein Entwurf: Ein „Stadtteil des Sonntags" mit einem breiten kulturellem Angebot sollte entstehen.

Durch die große Bandbreite an Bautypen („Hochhaus, Zeilenbauten und wenige

[990] Sarnitz: Welzenbacher, S. 142.
[991] Boltenstern: Wettbewerb Donaukanal, S. 73.
[992] Sterk: Wohnbau, S. 118.
[993] Tabor/Purtscher: Wettbewerb Donaukanal, S. 384.
[994] Buchmann (u. a.): Donaukanal, S. 119.
[995] Weitere innovative Entwürfe stammten beispielsweise von Matthias Schläger und Hans Steineder (1. Ankauf), die die Schließung der Ringstraße in der Leopoldstadt und eine radikale Umgestaltung des linken Donaukanalufers projektierten, sowie von Egon Friedinger (4. Ankauf), der einen „Schmuckhafen" mit Kaiallee auf beiden Seiten des Kanals entwarf. Tabor/Purtscher: Wettbewerb Donaukanal, S. 384.
[996] Gieselmann, Reinhard: Lois Welzenbacher 1889-1955. Bauten und Projekte, Institut für Wohnbau, TU Wien, Reihe Prolegomena Nr. 47, Heft 1 (1984), Wien 1984, S. 70.
[997] Tabor/Purtscher: Wettbewerb Donaukanal, S. 384.
[998] Sarnitz: Welzenbacher, S. 143.
[999] Sarnitz: Welzenbacher, S. 142-143.
[1000] Buchmann (u. a.): Donaukanal, S. 119.

Sonderformen) besteht der Entwurf Vergleiche mit Beispielen der „hochentwickelten Moderne“.[1001] Welzenbacher versuchte mit seinem Wettbewerbsbeitrag den Anschluss an die Architektur der dreißiger Jahre. Er nahm Bezug auf seinen Beitrag zum Wettbewerb zur Verbauung des linken Scheldeufers 1933 in Antwerpen.[1002]
Das städtebauliche Formenvokabular von Welzenbacher lässt sich in „Elemente der Ruhe“ und „der Bewegung“ gliedern. Im Wettbewerb setzte Welzenbacher die Gestaltungsmittel Hochhaus und Turm als „Elemente der Ruhe“ ein, während die Zeilenbauten als „Elemente der Bewegung“ fungierten, die der Landschaft angepasst gereiht wurden. [1003] Dabei übernahm der Turm eine besondere Stellung als Bautyp im Städtebau ein, (der als „bullige Baumasse“ in der Öffentlichkeit umstritten war und ist.[1004] Nicht zuletzt deshalb wurde das Projekt Welzenbachers für den Donaukanal nur am Rande berücksichtigt.)

- Die Hochhäuser sollten zur städtebaulichen Orientierung beitragen; sie „betonen torartig Sichtbeziehungen über den Donaukanal“. In ihrer Funktion und optischen Wirkung ähneln sie den Bezirkseingängen Brunners.[1005]
- Auf dem Modell ist die metaphorische Einbindung der Brücken nicht ersichtlich, die, „torartig gestaltet“, den Übertritt von der Vor- in die Innenstadt verdeutlichen sollen.
- „Die Idee der Arkade tritt wiederholt auf, um an exponierten städtebaulichen Situationen maßstäbliche Proportionen zu setzen.“[1006]

Beschreibung des Entwurfs von Welzenbacher

Die Planungen am Donaukanal erstreckten sich von Augarten- bis zur Franzensbrücke, daneben war am Wienfluss eine größere Zahl neuer Gebäude geplant, die bis über den Stadtpark hinaus in Richtung Südbahnhof reichen sollten. Welzenbacher selbst beschrieb seinen Entwurf wie folgt:
„Die Neuverbauung erstreckt sich vom Schottentor-Augarten bis Hauptzollamt, Ring und der Einmündung der Wollzeile in den Ring. Die aufgelockerte Bauweise ist an einigen Stellen durch markante Hochbauten, die der Unterbringung von Hotelbetrieben und Büroräumen dienen könnten, unterbrochen. Die Wohnbauten sind reichlich in Grün eingebettet, den Sonnenseiten hingeöffnet, wobei die breiten vorgelagerten Terrassen als ein erweiterter Wohnraum im besonderen zu erwähnen wären. Vom Donaukanal-Kai bis zum Stadtpark erstreckt sich der Stadtteil des Sonntags mit Theatern, Lichtspielhäusern, Konzertsälen, Ausstellungshallen sowie Gaststätten und Kaffeebetrieben.“[1007]
Der Entwurf sah zwei Hochhäuser mit Büro- und Hotelnutzung am östlichen Ende der Augartenbrücke vor. Beide Gebäude sollten 45m hoch werden und eine städtebauliche Dominante bilden. Um diese Bauten lagen „L-förmige Baukörper mit Arkaden“, die für gastronomische Nutzung vorgesehen waren.
Entlang der Oberen Donaustraße bis zur Marienbrücke wurde eine sechsgeschossige Zeilenwohnbebauung eingesetzt, die Baukörper standen mit der Stirnseite zum Fluss. (Dieser Bautyp fand auch gegenüber auf der Uferseite des ersten Bezirks Verwendung.) Im Bereich Salztorbrücke-Marienbrücke wurde diese Bebauungsform dreigeschossig fortgeführt, allerdings in Verbindung mit zwei dahinter parallel zum Fluss liegenden Zeilenbaukörpern mit jeweils sechs Geschossen. Im Gebiet östlich des beschädigten Dianabades sollte ein Hallenschwimmbad in einer großzügigen Grünanlage Platz finden. Jeweils auf Höhe der in kurzen Abständen folgenden Kanalübergänge Marien-, Schweden- und Aspernbrücke platzierte Welzenbacher ein 50m hohes Hochhaus mit Büro- oder Hotelnutzung. Es folgten weitere, in zwei Reihen angeordnete Zeilen mit Wohnfunktion bis zur Franzensbrücke.[1008]
Auch auf der Seite des ersten Bezirks plante Welzenbacher auf Höhe der Augartenbrücke ein 45m hohes Gebäude, das im Modell – ähnlich wie der realisierte Ringturm – den Eingang zum ersten Bezirk markierte. Die Rossauer Kaserne sollte einer

[1001] Tabor/Purtscher: Wettbewerb Donaukanal, S. 384.
[1002] Sarnitz: Welzenbacher, S. 142, 145.
[1003] Achleitner, Friedrich/Uhl, Ottokar: Lois Welzenbacher 1889-1955, Salzburg 1968, S. 24-25.
[1004] Barth, Othmar: Lois Welzenbacher. Einige Ansichten zu seinem Schaffen, in (Bliem, Ernst): Lois Welzenbacher 1889-1955. Architekturmodelle. Studienarbeiten der Universität Innsbruck und der TU München, Ausstellungskatalog, Hall 1990, S. 7-11, hier S. 9.
[1005] Sarnitz: Welzenbacher, S. 142. Zu den Vorschlägen Brunners für Bezirkseingänge: Unter Brunner wurde erwogen, als Abschluss des Schottenringes ein Hochhaus zu errichten, das als städtebauliche Dominante an markanter Stelle an die Leistungen des Wiederaufbaus erinnern sollte. Die Situation am Wiedner Gürtel wurde ähnlich eingestuft: Einen „Haupteingang“ nach Favoriten bildet – vom Stadtzentrum kommend – die Verlängerung des Südtiroler Platzes nach Süden. Brunner befürwortete als weithin sichtbares, Raum gliederndes Element ein Hochhaus (mit Nutzung als Sozialversicherungsinstitut oder etwa als Gewerkschaftseinrichtung), das den Bezirkseingang markieren sollte. Brunner: Jahr, S. 503-505, 514.
[1006] Sarnitz: Welzenbacher, S. 142.
[1007] Welzenbacher, Lois: Verbauungsvorschlag für den Wiener Donaukanal-Kai, in (Welzenbacher, Lois/Schwarz, Thomas): Der Plan, 1. Jg. November 1949, o. S.
[1008] Gieselmann: Welzenbacher, S. 70 und Sarnitz: Welzenbacher, S. 142-143.

Volkshochschule weichen, flussabwärts hätte eine Kunstgewerbeschule mit angeschlossenem Industriemuseum entstehen sollen. Von der Ecke Donaukanal-Schottenring bis zum Morzinplatz war eine „viergeschossige Zeilenwohnbebauung mit stirnseitigen Arkaden“ im rechten Winkel zum Fluss geplant (kurze Seite zum Ufer). Anstelle des ausgebrannten Hotel Metropole war ein Hochhaus mit gleicher Funktion angesiedelt. Ein „Volkshaus“ folgte in der Planung Welzenbachers zwischen dem Hotel und der Linie Rotenturmstraße-Marienbrücke. In diesem Bereich sollte der Architektur durch Arkaden eine höhere Wertigkeit zuerkannt werden. Entlang des Schwedenplatzes bis zum Stubenring waren sechs- bis achtgeschossige Bürobauten (als Erweiterung des Hauptpostamts und der Postsparkasse) positioniert.[1009]
Ein „Stadtteil des Sonntags“ war im Bereich des Wienflusses zwischen Stubenring, Zollamtsgründen und Stadtpark angedacht. Dieser Kulturbezirk, konzipiert als großer Gebäudekomplex mit Hotelbau (fünfzehn Geschosse), Theater, Kino und zwei Vortragssälen, sollte in einem Park liegen, der „sich platzartig zur Marxerstraße“ öffnet. Diese Bündelung kultureller Einrichtung erhielt im Modell eine architektonische Verbindung durch Arkaden. Entlang des Stubenringes waren eine Volksbibliothek und ein Volksmuseum (anstelle der ehem. Kunstgewerbeschule) geplant. Weiter abwärts am rechten Donaukanalufer waren drei- bis viergeschossige Wohnbauten in geschlossener Blockverbauung projektiert.[1010]

Modell

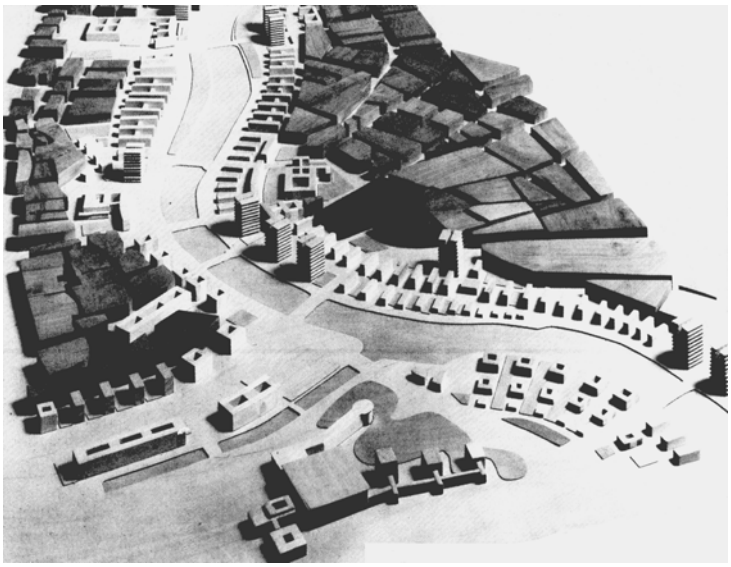


Abb. 33: Modell nach dem Entwurf Welzenbachers, 1997 gefertigt von der Meisterklasse Prof. Wilhelm Holzbauer, Akademie der bildenden Künste. Quelle: Tabor, Jan/Purtscher, Vera: Wettbewerb Donaukanal 1946, in (Historisches Museum der Stadt Wien): Das ungebaute Wien 1800 bis 2000. Projekte für die Metropole, 256. Sonderausstellung des Historischen Museums Wien 1999, S. 384-387, hier S. 386.

Bewertung des Entwurfs

Die Zeilenverbauung des Ufers ermöglichte eine visuelle Durchlässigkeit und damit Sichtverbindungen: Durch Anwendung dieser „modernen“ Bauform erreichte Welzenbacher eine viel effektivere Verbindung der Ufer. Der große Wurf des Wettbewerbsbeitrags bestand darin, dass er den Kanal ins Stadtbild eingliederte und die beiden Bezirke verband. Dem Preisgericht war der Vorschlag letztlich zu radikal und zu wenig am Bestand orientiert, wie ein Auszug aus dem Juryprotokoll erklärt:
„Das Projekt zeigt interessante Möglichkeiten einer modernen städtebaulichen Neuplanung, ohne jedoch die realen Gegebenheiten der vorliegenden Aufgabe genügend zu berücksichtigen. Der Übergang von der Altstadt und der geschlossenen Verbauung der Ringstraße zu der modernen, mit freistehenden Baublocks, ist nicht gelöst.“[1011]
Tendenziell würdigte das Preisgericht eher konventionelle und vorsichtige Projekte.[1012]
Die Neubebauung sollte nach dem Willen der Entscheider dem „traditionellen Bebauungsmuster“ entsprechen.
„Es ist offensichtlich, dass die Jury von einem restaurativen Stadtbild mit Blockrandbebauung ausging und das traditionelle Bebauungsmuster von Wien als gültig ansah.“[1013]
Demnach war eine vordere Platzierung des Beitrags von Welzenbacher nicht zu erwarten. Erich Boltenstern, Mitglied des Preisgerichts, erkannte Vorteile des Entwurfs durch Elemente der Auflockerung und durch den Einsatz verschiedener Bautypen:
„Es ist versucht, die Verbauung beider Ufer durch freistehende Baublocks und Grünanlagen aufzulockern, wobei eine Belebung des Stadtbildes durch Abstufung der Gebäudehöhen und

[1009] Gieselmann: Welzenbacher, S. 70 und Sarnitz: Welzenbacher, S. 142-143.
[1010] Gieselmann: Welzenbacher, S. 70 und Sarnitz: Welzenbacher, S. 142-143.
[1011] Sarnitz: Welzenbacher, S. 143, 145 und Achleitner/Uhl: Welzenbacher 1889-1955, S. 142.
[1012] Tabor/Purtscher: Wettbewerb Donaukanal, S. 384.
[1013] Sarnitz: Welzenbacher, S. 145.

Einfügung einzelner Hochhäuser zwischen Reihen niedriger Häuserblocks erreicht werden soll.“[1014]

Auf diese moderne, nach vorne gerichtete Blickweise nimmt auch der Wiener Architekturwissenschaftler Adolph Stiller Bezug:

„Das zukunftsorientierteste Projekt des Wettbewerbs stellt jenes von Lois Welzenbacher […] dar. Großzügig legt Welzenbacher Straßenzüge, Blockbebauung und Hochhäuser derart in die Stadtlandschaft, dass sie, gleich seinen berühmten, wohlüberlegt in die Landschaft gesetzten Häusern, mit generöser Geste und elegantem Wurf die vorgefundene Situation betonen und überhöhen.“[1015]

Der Vorschlag von Welzenbacher war großzügig angelegt; für die Umsetzung in die Praxis hätte es, in Anbetracht der betreffenden Flächen, einer Änderung des Eigentumsrechts bedurft.[1016]

Anmerkungen

Die Atmosphäre, in der die Entscheidungen zur Lösung von Bauaufgaben gefällt wurden, war entscheidend geprägt von einem „notgedrungenen Pragmatismus“: So hatten „[…] zukunftsweisende städtebauliche Entwürfe, etwa von Lois Welzenbacher, im regressiven kulturpolitischen Klima keine Chance auf Verwirklichung […]“.[1017] Vorrang vor anderen Projekten hatte die Deckung des Wohnungsbedarfs, auch wenn damit städtebauliche Planungen mit diesem Ziel vereinbar gewesen wären: „Architekten wie Josef Hoffmann oder Lois Welzenbacher fanden kein Verständnis für ihre – wenn auch unterschiedlichen – Auffassungen für den Wiederaufbau von Wien.“[1018]

Für das weitere Verfahren der Wiederaufbauarbeiten am Donaukanal wurde eine Arbeitsgruppe unter Leitung von Professor Franz Schuster eingerichtet.[1019] Die eingereichten Vorschläge des Wettbewerbs wertete Schuster als Sammlung verschiedenster Auffassungen, der Wettbewerb hätte nicht zur Klärung der Situation beigetragen. Im weiteren Verlauf wurde eine Neuplanung des Kaibereiches, die auf Vorschlägen der Arbeitsgruppe beruhte, von Seiten des Stadtsenats genehmigt. Von dem neuen Leiter der Stadtplanung, Karl Brunner, wurde der tief greifende Beitrag der Arbeitsgruppe positiv aufgenommen, jedoch konnten nur Teile der Planungen – „da in den folgenden Jahren auch andere Überlegungen, Vorgänge und Interessenlagen wirksam wurden“ – schleppend realisiert werden.[1020] Mit steigendem Motorisierungsgrad wurde der Verkehrsplanung immer mehr Gewicht eingeräumt. Der Flächenverbrauch des Verkehrs ließ sich mit dem Leitbild der Stadtlandschaft vereinen:

„Der Bereich zwischen Innerer Stadt und Donaukanal wurde zu diesem Zeitpunkt, 1950 wurden die schlußendlich verwirklichten Regulierungspläne vorgestellt, bereits als große 'Freifläche' verstanden. Von Platzräumen war damals nicht mehr die Rede. Die Stadtplanung begrüßte die Gelegenheit, am Donaukanal eine Fläche zur Verfügung zu haben, auf der einerseits mit dem Donaukanal und der angrenzenden Vegetationsschneise ein Landschaftselement in die Stadt hereingezogen und andererseits ein effizienter Verkehrsplatz verwirklicht werden konnte.“[1021]

[1014] Boltenstern: Wettbewerb Donaukanal, S. 72-73.
[1015] Stiller, Adolph: Der Ringturm – ein Symbol im doppelten Sinn, in (ders.): Der Ringturm. 5 Jahrzehnte Baugeschichte eines Hochhauses, Wien 1998, S. 11-61, hier S. 22-23.
[1016] Stiller: Symbol, S. 23.
[1017] Kaiser/Platzer: Einleitung, S. 15.
[1018] Sarnitz: Welzenbacher, S. 142. Josef Hoffmann (1870-1956) war Schüler von Otto Wagner. Weihsmann: In Wien erbaut, S. 152.
[1019] Schuster stand dem Stadtplanungsamt beratend zur Verfügung. Schuster, Franz: Zwischen Idee und Wirklichkeit beim Donaukanalprojekt, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 4(1949), S. 119-121, hier S. 119.
[1020] Buchmann (u. a.): Donaukanal, S. 120-121, 124-125.
[1021] Amann: Nachkriegsstädtebau, S. 81.

Die Abstimmung der realisierten Bauprojekte am Donaukanal war umstritten. Uhl bezeichnete die Versicherungsanstalt der österreichischen Bundesländer (1959-61, Architekt Georg Lippert) als einen „Teil der konzeptlosen Kaiverbauung am Donaukanal nach den Zerstörungen von 1945“ und hebt gleichzeitig hervor, dass eine zukunftsorientierte Planung von Welzenbacher 1946 vorgelegen hätte.[1022] Nach dem Wettbewerb wurden zielgerichtete städtebauliche „Entscheidungen verschleppt“ und „die beiden Ufer […] eher planlos verbaut“.[1023] Im Bereich des Donaukanals erreichte die Stadtplanung keine einheitliche Gestaltung, d. h. keine Bildung eines sich einheitlich präsentierenden Ensembles. Der Wiederaufbau erfolgte sukzessive Gebäude um Gebäude. Der Grund für diese im Gegensatz zu einer Gesamtplanung unkoordinierten Vorgehensweise wurde in der fehlenden gesetzlichen Handhabe gesehen. Ein entsprechendes Enteignungsgesetz war zwar von der Enquête und vom österreichischen Städtebund schon 1946 „vehement gefordert“, aber nie umgesetzt worden (Vgl. V.1.3 Rechtsgrundlagen). Der wirtschaftliche Druck zur Realisierung geplanter Objekte war hoch. Dementsprechend wenig Zeit blieb zur Verfügung, und ein tendenziell „uneinheitlicher“ Wiederaufbau folgte.[1024]

Abb. 34: Donaukanal mit Salztor-, Marien-, Schweden- und Aspernbrücke, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1-(20.Jh.), Signatur C 7191_1-124G.

Ansätze einer teilweisen Verwirklichung dieser Vision Welzenbachers lassen sich in der jüngeren Vergangenheit beobachten: Am ehemaligen Standort des Dianabades wurde von Architekt Dieter Hayde ein Hotelhochhaus erstellt und am Eingang zur Taborstraße entstand ein Hochhaus von Hans Hollein.[1025]

[1022] Uhl: Moderne Architektur, S. 94.
[1023] Sterk: Wohnbau, S. 118.
[1024] Feller: Ringstraße, S. 123.
[1025] Tabor/Purtscher: Wettbewerb Donaukanal, hier S. 384. Eine Aufwertung der Ufer des südlichen Donaukanals zu einer Freizeitlandschaft innerhalb des Zentrums ist seit den 1990er Jahren im Gange. aeiou – Kulturinformations-system der TU Graz: Donaukanal, abrufbar unter http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.d/d687058.htm (Stand 15.07.2007).

VII.2.2 Städtisches Strandbad Gänsehäufel

Abb. 35: Restaurierte Turmkabine des Strandbades Gänsehäufel. Quelle: Bundesdenkmalamt Österreich: Das Gänsehäufel feiert seinen 100. Geburtstag, Bildergalerie, abrufbar unter http://bda.at/image/197945602.jpg (Stand 20.08.2007).

In der Typologie Beispiel für	▪ eine gelungene Neugestaltung nach völliger Zerstörung bei gleicher Nutzung, ▪ ein Zusammenwirken erfahrener Architekten und handwerklicher Solidität, ▪ die aufkommende Aufbruchstimmung in Form freier Gestaltung und für einen frühen architektonischen Anschluss an die dreißiger Jahre.
Bautyp und Nutzung	Strandbad mit verschienen Bautypen (Kabinen- und Kästchenbauten, Restaurant, Uhrturm, Wasserbecken etc.)
Kapazität	Es hat in dieser Neuanlage eine Kapazität von 33.000 Personen und umfasst eine Fläche von 330.000m², die umrahmt wird von 2.000m Strand.[1026]
Adresse	Am Gänsehäufel, Moissigasse 21, XXII., Donaustadt, (ursprünglich II., Kaisermühlen).
Architekten	Max Fellerer und Eugen (Friedrich) Wörle. Auch die Mitarbeit von Carl Appel wird erwähnt.[1027] Fellerer und Wörle unterhielten eine Arbeitsgemeinschaft von 1945-57.[1028]
Bauherr	Gemeinde Wien.
Ausführung	Zusammenarbeit der Magistratsabteilungen MA 23 – Nutzbauten (Bauleitung), MA 32 – Heizung und Maschinenbau, MA 34 – Installationen in städtischen Gebäuden (zusammen mit MA 32 Ausführung von Installationsarbeiten sowie zuständig für maschinelle Einrichtungen) und MA 44 – städtische Bäder (Wirtschaftlichkeit und Bedarf).[1029]

[1026] Czeike: Lexikon Wien, Bd. 2, S. 461.
[1027] Czeike: Lexikon Wien, Bd. 2, S. 461. Von dem erfolgreichen Architekten-Trio wurde anschließend der Neubau des Haas-Hauses (1951-52) und der Wiederaufbau des Parlaments (1955-56) geplant. nextroom - architektur im netz: Biografie Max Fellerer, abrufbar unter http://www.nextroom.at/actor_text.php?actor_id=4146&cat_id=1 (Stand 20.02.2007).
[1028] nextroom - architektur im netz: Biografie Eugen Wörle, abrufbar unter http://www.nextroom.at/actor_text.php?actor_id=4147&cat_id=1 (Stand 20.02.2007) und nextroom: Biografie Fellerer, (Stand 20.02.2007). Biografien der Architekten sind auch abgedruckt in Weihsmann: In Wien erbaut, S. 90, 432.
[1029] Jobst: Strandbad, S. 283.

Bauzeit

1946 – 1950.[1030] Die Vorarbeiten zur Projektierung begannen 1946.[1031] Der Zeitaufwand für die Neubauarbeiten betrug eineinhalb Jahre.[1032] Das Strandbad konnte 1950 wiedereröffnet werden.[1033] Die Baukosten für das neue Bad betrugen 32 Mio. Schilling.[1034]

Lage und Entstehung

Das neue Strandbad nimmt die gesamte Insel im von der Donau abgetrennten, strömungslosen Seitenarm „Alte Donau" ein. In ihrer maximalen Ausdehnung misst die Insel etwa 1.000m in Nord-Süd-Richtung und etwa 750m in Ost-West-Richtung.[1035] Die bebaute Fläche der Insel beträgt 25.500m².[1036] Die Entstehung der Insel wird mit zwei Faktoren in Verbindung gebracht: Als Anhäufung von Schotter im Zuge der Donauregulierung[1037] und – als Herleitung des Namens – von angeschwemmten „Haufen", die von der Gänsezucht herrührten.[1038] Es handelt sich um eine mit Auwäldern bewachsene Sandinsel auf einer Schotterbank. Sie wurde im Zuge der Donauregulierung vom Fluss abgetrennt.[1039]

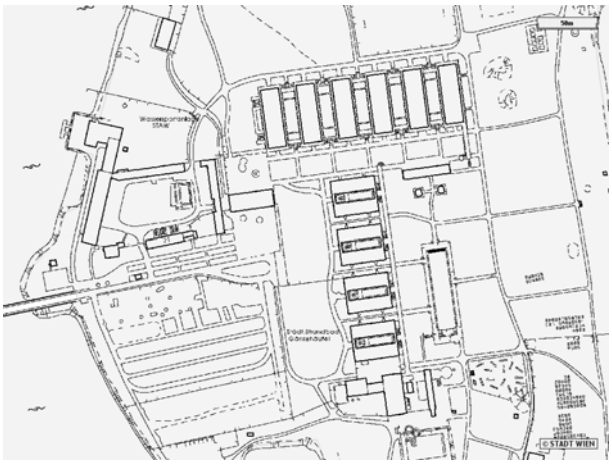


Abb. 36: Ausschnitt aus dem Stadtplan, Bereich Gänsehäufel, XXII. Bezirk. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Baugeschichte

Der Krankenpfleger Florian Berndl (1858-1934) eröffnete 1907 ein Freizeit- und Naturheilbad.[1040] Den Grund hatte er schon Jahre zuvor zum „Züchten von Edelweiden" vom Magistrat mit Zustimmung der Donauregulierungskommission gepachtet. 1913 übernahm die Stadt das Bad, das zu diesem Zeitpunkt ein Fassungsvermögen von 7.200 Personen aufwies, und warb mit dem Motto „Licht, Wasser und Luft".[1041] Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Bad erweitert.[1042] Weitere Sommerbäder folgten in der Nähe, wie das Strandbad „Alte Donau" (1918), das Angelibad (1920) und (das Strandbad) Mühlschüttel (1920). Das Gänsehäufel erfreute sich schon damals großer Beliebtheit: Anfang der Zwischenkriegszeit wurden Besucherzahlen bis zu 20.000 Personen pro Tag gezählt.[1043]

Vorgänger-bauten

Die von Berndl erstellten Einrichtungen und die späteren Ausbauten der Stadt waren größtenteils aus Holz.

Schäden im II. Weltkrieg

Die Insel wurde von den Bombardierungen getroffen und deren Gebäude weitgehend zerstört. Es wurden über 130 Bombentrichter gezählt.[1044] Bedingt durch den Mangel an Brennstoffen wurden die Holzbauteile verheizt. Ein Abriss war daher kaum mehr

[1030] BDA: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007) und Lexikon Wiener Sozialdemokratie: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007). Dem Artikel im Bau zufolge (S., W. (nur Angabe der Initialen): Das Strandbad Gänsehäufel in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 3/4 (1950), S. 46-51, hier S. 46) wurde der Entschluss zum Neubau erst 1948 gefasst. Auch Czeike (Czeike: Lexikon Wien, Bd. 2, S. 461) und die „nextroom-datenbank" (nextroom: Biografie Fellerer (Stand 20.02.2007) geben den späteren Baubeginn an.

[1031] Jobst: Strandbad, S. 282.

[1032] S., W.: Strandbad, S. 50.

[1033] Webservice der Stadt Wien: Städtisches Bad – Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).

[1034] Czeike: Lexikon Wien, Bd. 2, S. 461.

[1035] Jobst, Karl: Das Strandbad „Gänsehäufel" gestern und heute, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1951), S. 281-285, hier S. 281.

[1036] Uhl: Moderne Architektur, S. 95.

[1037] Bundesdenkmalamt Österreich: Strandbad Gänsehäufel (Tag des offenen Denkmals, Archiv 2005), abrufbar unter http://bda.at/text/136/1244/6958/ (Stand 20.02.2007).

[1038] Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Gänsehäufel 22., Moissigasse 21, abrufbar unter http://www.wien.spoe.at/online/page.php?P=11543 (Stand 20.02.2007).

[1039] Czeike: Lexikon Wien, Bd. 2, S. 460-461.

[1040] Lexikon Wiener Sozialdemokratie: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007) und Webservice der Stadt Wien: Städtisches Bad – Gänsehäufel, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/baeder/stadtbad/gh.htm (Stand 20.02.2007).

[1041] BDA: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).

[1042] Czeike: Lexikon Wien, Bd. 2, S. 461.

[1043] Lexikon Wiener Sozialdemokratie: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).

[1044] BDA: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).

notwendig. Von den baulichen Einrichtungen blieb nur die Eisenbetonbrücke intakt und die Zufahrtsstraße mit den Fußgängeralleen erhalten.[1045]

Wettbewerb und Neubau

Die Ergebnisse des auf acht Teilnehmer beschränkten Wettbewerbs „zur Neugestaltung des städtischen Strandbades Gänsehäufel“ wurden in der Juni/Juli-Ausgabe des Aufbaus 1947 veröffentlicht. Platzziffer drei und zwei erreichten Oswald Haerdtl und Wilhelm Kroupa.[1046] Der Entwurf von Fellerer/Wörle konnte sich unter den acht eingereichten Arbeiten durchsetzen. Leitfaden des Konzeptes war, das Bad nicht als reine Massenfreizeitanlage zu entwerfen, sondern auch für Individualisten anziehend zu gestalten.[1047] Bei den Umkleidebauten wurde dies dadurch erreicht, dass von einem Gang nur eine begrenzte Anzahl von Kabinen bzw. Kästchen erreichbar waren.[1048]

Das Konzept sah eine Anordnung von Bauteilen mit Zwischen- und Innenhöfen vor, die nicht den Eindruck eines Massenbetriebes aufkommen lassen. Gleichzeitig wurde die gesamte Anlage gegenüber der Zwischenkriegszeit nochmals vergrößert.[1049]

Hinsichtlich funktioneller, ornamentfreier Architektur und hygienischen Standards entstand das modernste Strandbad der Stadt. Allerdings wurde „in der Strukturierung und Formfindung aber auf jedes Pathos verzichtet.“[1050]

Abb. 37: Strandbad Gänsehäufel, Innenhof eines Kästchenbaus. Quelle: S., W.: Das Strandbad Gänsehäufel in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 3/4 (1950), S. 46-51, hier S. 47.

Planbeispiele der Kästchen-bauten

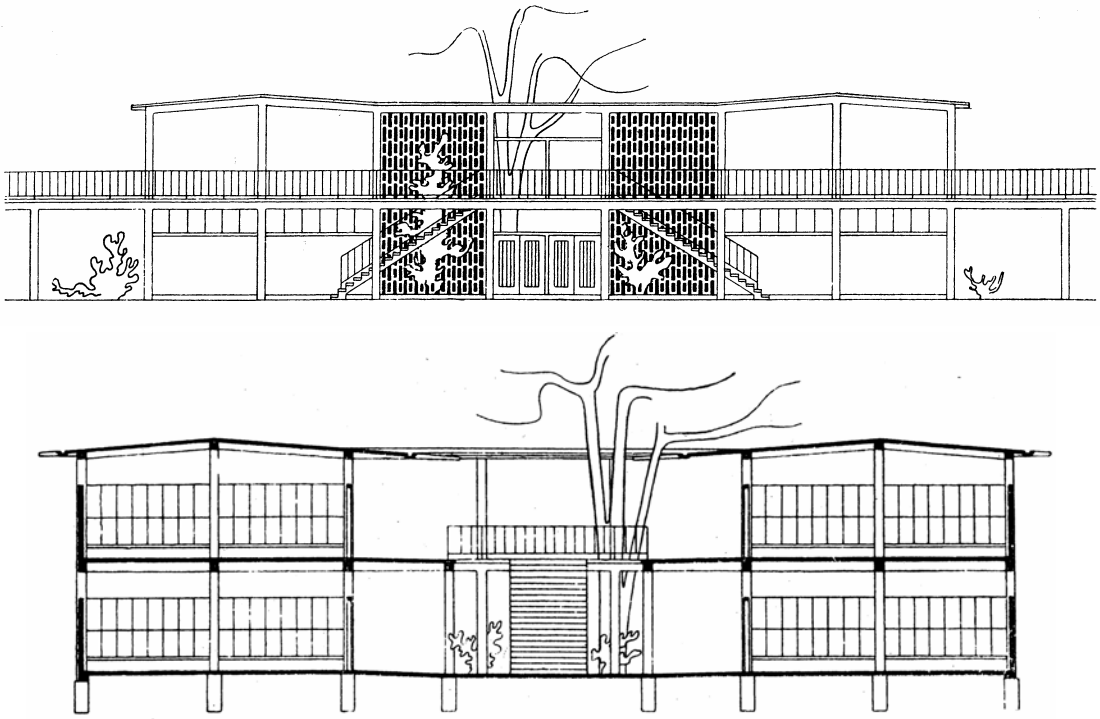


Abb. 38 und 39: Ansicht und Querschnitt eines Kästchenbaus. Quelle: S., W.: Das Strandbad Gänsehäufel in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 3/4 (1950), S. 46-51, hier S. 46-47.

[1045] Jobst: Strandbad, S. 281-282.

Anordnung und Umfang der Anlage

Bei der Struktur der Bebauung wurde der Auwaldbestand berücksichtigt, so dass die Gebäudestandorte durch die Bäume mitbestimmt wurden.[1051] Das „Regelmässig-Konstruktive" der Baukonstruktionen (zweigeschossige Stahlbetonskelette) wurde zwischen das Unregelmäßige der Natur, hier der Bäume, gesetzt.[1052] Fellerer/Wörle geben einen Teil ihrer Betrachtungen im Aufbau wieder, hier bezüglich der Stellung der Gebäude im Gelände:

„Eine andere Grundüberlegung war das Bestreben, […] den Eindruck eines Monsterbades möglichst zu vermeiden, daher die Anordnung von Zwischen- und Innenhöfen, die die Räume teilen, intimer machen und überdies die Orientierung erleichtern. Daher auch der Verzicht auf irgendwelche repräsentative, axiale Gruppierung der Bauwerke und die absichtlich lockere Aufstellung, die schon durch die seitliche Lage des Kassengebäudes zum Ausdruck kommt. Der Mensch soll – abgehetzt und erfrischungsbedürftig, wie er kommt – nicht durch eine steife symmetrische Haltung aufgenommen werden, er soll in einen natürlichen, wenn auch gepflegten Garten treten, in dem die Gebäude geordnet, doch ohne Pathos, zu dem kein Anlaß vorliegt, aneinandergereiht sind." [1053]

Die Planungen sahen einen zentralen Bereich mit einer Sammlung der hauptsächlichen Baukörper in der Mitte der Insel vor, von dem der restliche, weitgehend unverbaute Teil des Geländes über kurze Wege erreicht wird. Von der Brücke im Westen kommend, erschließt sich für den Besucher das Gelände über eine Zufahrt mit Parkplätzen und Fahrradständer, daneben die Verwaltung mit Werkhof und -stätten sowie einem Wohnhaus für den Bademeister. Es folgen in 150m Abstand die Kassen, dahinter der Hauptplatz, der von zweigeschossigen Umkleiden und Bäumen begrenzt wird. Im östlichen Zwickel zwischen Kabinen- und Kästchenbauten liegt das Wellenbecken. Entlang der Kästchenbauten führt ein Verbindungsgang auf Höhe des Obergeschosses zum Restaurant. Daran schließt sich im südwärts gelegenen Inselbereich ein Bootsteich an. Nördlich der Kabinenbauten erstreckt sich die Sportwiese, im Anschluss daran steht – platziert in der nördlichen Mitte der Insel – der markante, 27m hohe Uhrturm. (Es gibt auf dem Gelände noch einen Wasserturm, der zur Speicherung von Brunnenwasser vorgesehen wurde). Die weiteren Einrichtungen verstreuen sich über das Gelände: Die Mietkabinen sind entlang des Weststrandes angeordnet. Dort befindet sich auch ein Kinderbad und ein Strandcafé. Brausen und Liegen wurden unter anderem nahe des Süd- und Oststrandes, sowie eine Tennisanlage im Norden der Anlage platziert.[1054] Zur Ausstattung gehören 3.574 Kabinen, 10.368 Kästchen, 500 Saisonkabinen, 260 Duschen. Technische Elemente des Strandbades sind das Kanalisationssystem mit Pumpenanlage und -haus sowie eine Filteranlage für die Wasserbecken. Das Bad bietet im Vergleich mit anderen großen europäischen Binnenstrandbädern großzügige Verhältnisse.[1055]

[1046] Red. Artikel: Wettbewerbe, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 5/6 (1947), S. 88 und Jobst: Strandbad, S. 282.
[1047] BDA: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1048] S., W.: Strandbad, S. 46.
[1049] Lexikon Wiener Sozialdemokratie: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1050] Lexikon Wiener Sozialdemokratie: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1051] nextroom - architektur im netz: Strandbad Gänsehäufel – fünfziger Jahre, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=2367&article_id=2937 (Stand 20.02.2007).
[1052] nextroom: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1053] Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Der Neubau des „Gänsehäufels", in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1951), S. 286-291, hier S. 296.
[1054] Beschreibung nach Lageplan und Jobst: Strandbad, S. 282. Zur Technik des Wellenbades erschien ein gesonderter Artikel: Swaty, Franz: Das Wellenbad im Strandbad „Gänsehäufel", in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1951), S. 291-293.
[1055] S., W.: Strandbad, S. 46 und Czeike: Lexikon Wien, S. 461.

Der Uhrenturm stellt eines der signifikantesten Bauelemente des Ensembles dar. Es wurde *„eine Form entwickelt, die für alle Bauglieder die möglichste Natürlichkeit und Zartheit erreichen sollte. Im Uhrturm […] ist formal und technisch im wahren Sinne des Wortes dieses Bestreben auf die Spitze getrieben worden“*.[1056]

Abb. 40: Strandbad Gänsehäufel, Uhrenturm. Quelle: nextroom architektur datenbank: Strandbad Gänsehäufel – fünfziger Jahre, Fotodokumentation. Abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2367&article_id=2937&media_id=3296 (Stand 20.02.2007). Der Turm ist auch auf der Titelseite der Zeitschrift „Der Bau", 3/4 (1950), abgebildet.

Der Bezug Form/Anlage – Gesellschaft wird deutlich:
„Dieses Freibad bedeutete nach dem Krieg einen Wurf in eine lichte, kultivierte Zukunft in einer ausgeglichenen Gesellschaft.“[1057]

Neben dem Uhrenturm ist die pilzförmige Plattform des Cafés charakteristisch für die gestalterische Leichtigkeit, mit der die Anlage entworfen wurde.

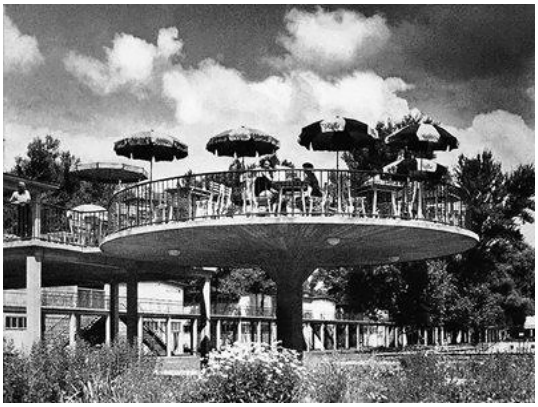


Abb. 41: Strandbad Gänsehäufel, Aussichtsplattform des Restaurants. Quelle: nextroom architektur datenbank: Strandbad Gänsehäufel – fünfziger Jahre, Fotodokumentation, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2367&article_id=2937&media_id=3296 (Stand 20.02.2007).

[1056] Fellerer/Wörle: Neubau, S. 287.
[1057] nextroom: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).

Material und Ausführung

Bei der Wahl des Materials wurde ein neuer Weg eingeschlagen: „Statt früher verwendeten Holzes kamen Stahlbeton und Ziegelmauerwerk zum Einsatz.“[1058] Die Ausführung der Bauten erfolgte in „schalreinem Stahlbeton“. Die Architekten überließen Details wie Schalungsabdrücke in der Oberfläche nicht dem Zufall, sondern fertigten dafür Schalungspläne an. „Bei der Ausführung in Sichtbeton legte man größten Wert auf sorgfältig gestaltete architektonische Details.“[1059] Zur Qualität von Planung und Handwerk befinden die Architekturpublizistinnen Martina Frühwirth und Gabriele Kaiser vom Architekturzentrum Wien: „Perfekte Schalungsmuster zeugen von sorgfältiger Planung und – damals noch – günstiger Handarbeit für den Schalungsbau.“[1060]

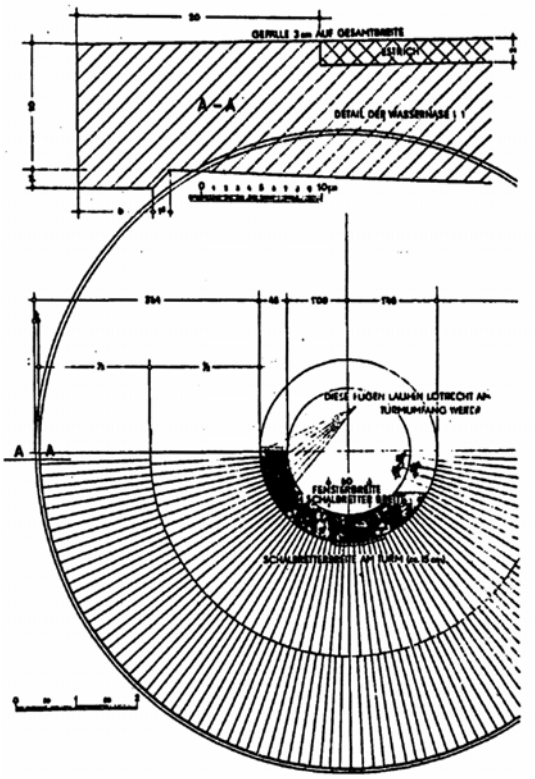


Abb. 42: Schalungszeichnung für den Unterbau des Wasserturms. Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Der Neubau des „Gänsehäufels“, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 286-291, hier S. 291.

Die Verwendung von Vibrosteinen[1061] war typisch für den Wiederaufbau und spiegelt die Materialknappheit wieder. Viele Bauteile wie Dachrinnen und Kabinentrennwände wurden aus Beton gegossen, dabei war der Aspekt der Haltbarkeit des Materials von Bedeutung. Die Mauern der Kästchenbauten (zwischen dem Skelett) sind teilweise aus Betonelementen mit rechteckigen licht- und luftdurchlässigen Aussparungen versehen. Verschiedene Maßnahmen trugen zu Einsparungen bei den Baukosten bei, wie beispielsweise die Verwendung von Fertigteilen (Treppen) und das Betonieren des Wellenbadbeckens unter Wasser.[1062]

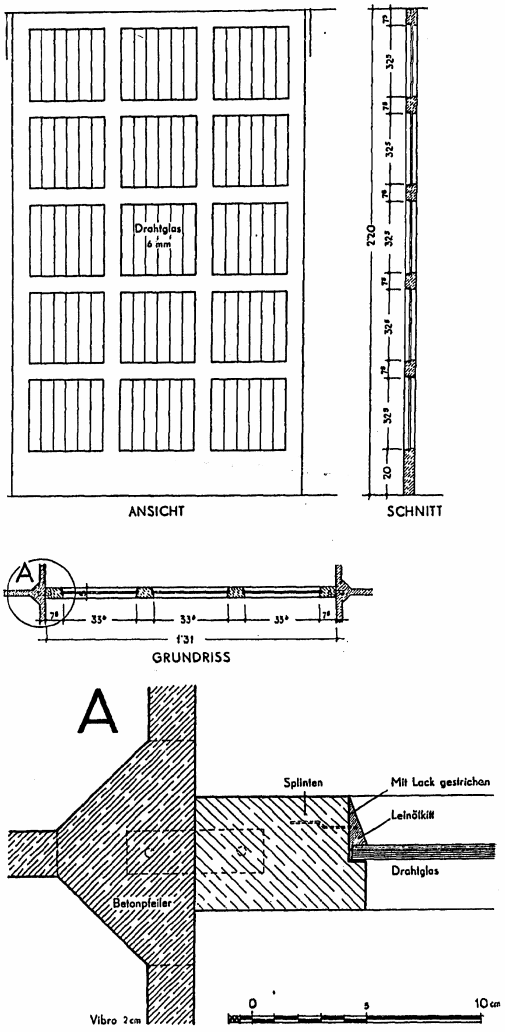
Bautechnik

In dem 1969 erschienen Band „Neue Architektur in Österreich 1945-1970“ wird der Stahlbetonbau als vorwiegende Bautechnik des Strandbades eingehend beschrieben. Das Restaurantgebäude besteht aus einem Stahlbetonfachwerk, die Kabinen- und Kästchenbauten erhielten Tragwerke von jeweils unterschiedlichen Standardmaßen.[1063] Grundsätzlich wurde bei der Wahl der Baumaterialien auf die Werkstoffe Stahlbeton und Ziegel gesetzt.[1064] Ottokar Uhl sieht einen architektonischen Gewinn durch die Sparsamkeit in der Materialwahl: „Die finanziell bedingte Verwendung weniger und einfacher Materialien wirkt sich wohltuend auf die Bauten aus, die stark aufgelockert und differenziert im alten Baumbestand eingebettet liegen.“[1065]

[1058] BDA: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1059] BDA: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1060] nextroom: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1061] Ausgangsmaterial Ziegelmauerwerk, das durch ein einfaches Recycling-Verfahren zu einer bestimmten Korngröße verkleinert und anschließend mit einem variablen Betonzusatz zu Mauerwerk gegossen wird.
[1062] S., W.: Strandbad, S. 46, 49.
[1063] O. A.: Bauten in Österreich, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 69-162, hier S. 72.
[1064] Jobst: Strandbad, S. 282.
[1065] Uhl: Moderne Architektur, S. 95.

Planbeispiele von Dachrinnen und Wänden der Kästchenbauten

Abb. 43: Glaswand eines Kästchenbaus. Ansicht, Schnitt, Grundriss und Profildetail. Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Details vom Strandbad „Gänsehäufel", in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 309-312, hier S. 310.



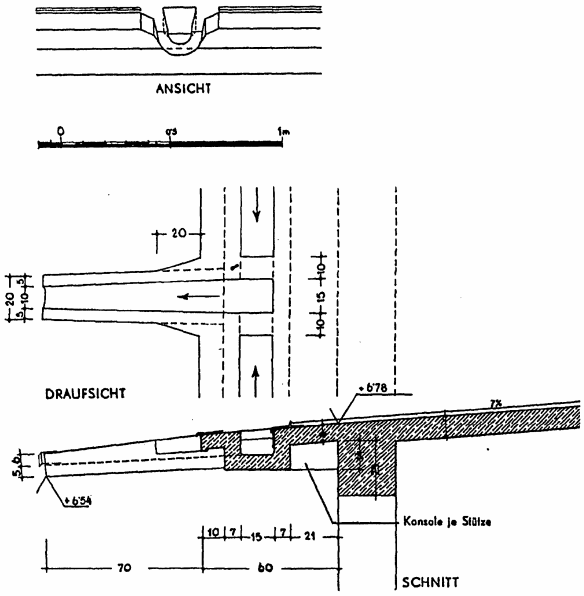
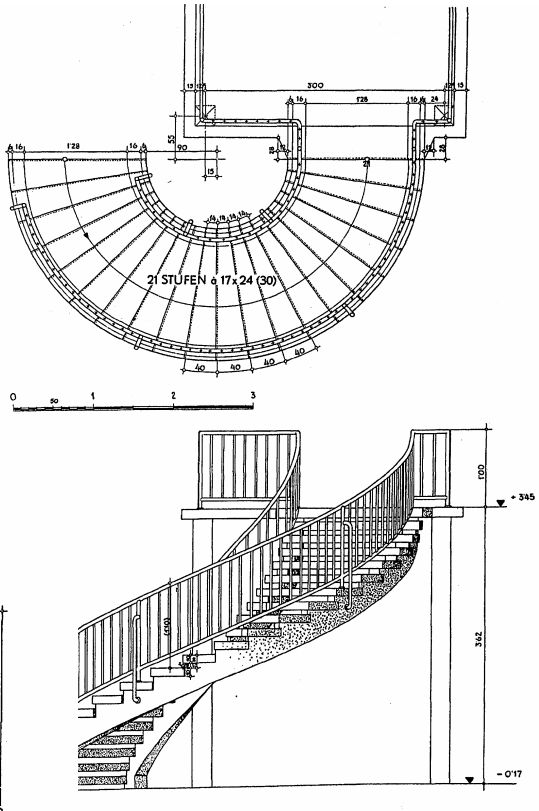


Abb. 44 (links): Aus Beton gefertigte Bauteile Wasserspeier und Dachrinne. Ansicht, Draufsicht und Schnitt. Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Details vom Strandbad „Gänsehäufel", in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 309-312, hier S. 310.

Planbeispiele von Freitreppen

Abb. 45: Freitragende Betonstiege. Schnitt und Ansicht. Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Details vom Strandbad „Gänsehäufel", in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 309-312, hier S. 311.



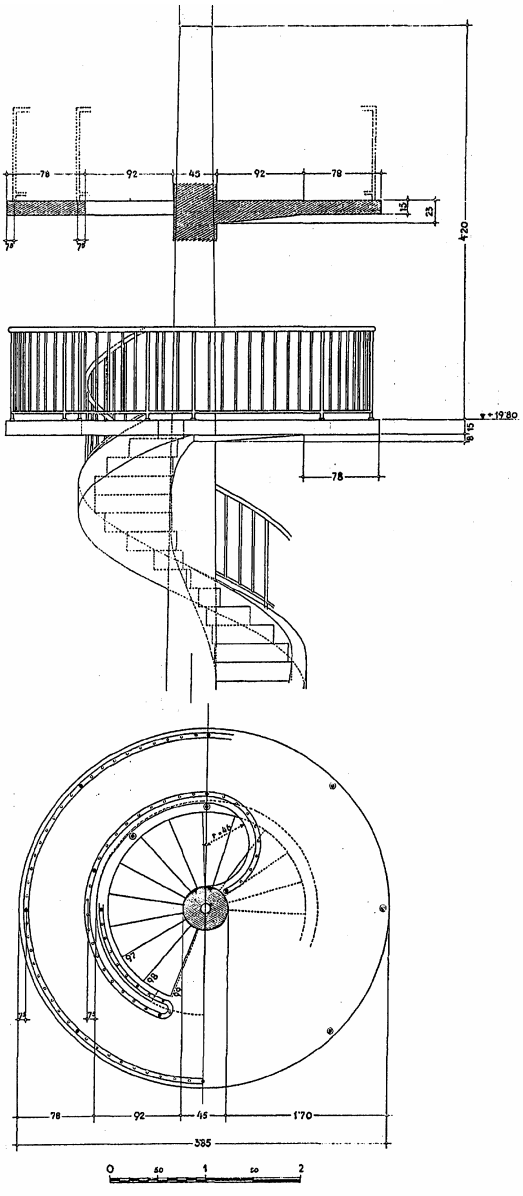


Abb. 46 (links): Uhrturm. Ansicht und Schnitt. Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Details vom Strandbad „Gänsehäufel", in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 309-312, hier S. 309.

Anmerkungen und Wirkung

Das Gänsehäufel steht für eine wahrgenommene Chance nach dem Zweiten Weltkrieg: Für den Badebetrieb war ein kompletter Neubau erforderlich. Durch die Ausgangsposition brauchte keine Rücksicht auf erhaltene Bauteile genommen werden. Damit konnte etwas völlig Neues entstehen.[1066] Zur Wirkung des Strandbades befindet das Bundesdenkmalamt:

„Der Aucharakter an der Donau, der alte Baumbestand und die Gebäude mit den Badeanlagen bilden eine glückliche Symbiose. […] Bereits in den fünfziger Jahren fand sich das Gänsehäufel als hervorragendes österreichisches Werk in einer repräsentativen amerikanischen Architektur-Enzyklopädie.“[1067]

Abb. 47: Gänsehäufel, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Eine Sanierung der Anlage unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte fand 2004 statt.[1068] Im Vergleich zur ursprünglichen Ausstattung sind die Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung im Laufe der Jahrzehnte gestiegen.[1069] Im Jahr 2007 wurde das hundertjährige Bestehen des Strandbades gefeiert.[1070]

[1066] Vgl. Jobst, Karl: Strandbad, S. 281.
[1067] BDA: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1068] BDA: Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1069] Zur Ausstattung des Bades siehe Webservice der Stadt Wien: Städtisches Bad – Gänsehäufel (Stand 20.02.2007).
[1070] Bundesdenkmalamt Österreich: Das Gänsehäufel feiert seinen 100. Geburtstag, abrufbar unter http://www.bda.at/text/136/908/9111/ (Stand 20.02.2007).

VII.2.3 Wien Südbahnhof

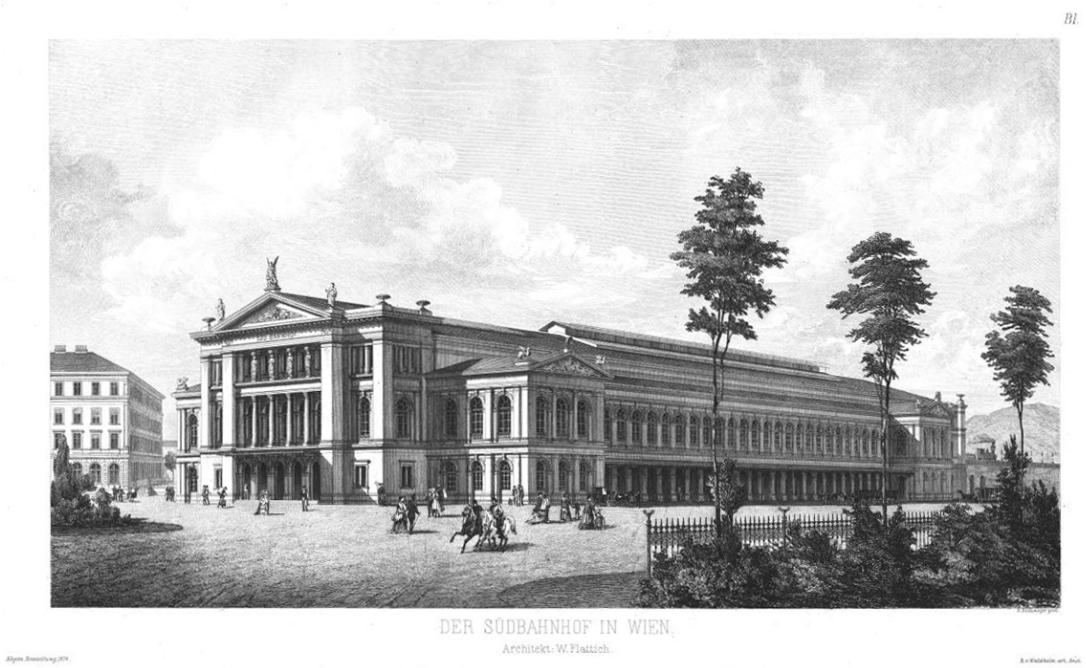


Abb. 48: Ansicht des zweiten Südbahnhofes von Norden. Quelle: Allgemeine Bauzeitung; Jg. 1874, Pläne Blatt Nr. 26, http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18740004&seite=00000026&zoom=2 (Stand 4.2.2007).

Im Rahmen der Typologie Beispiel für

- eine Modernisierung von Verkehrsinfrastruktur in stark getroffenem Gebiet,
- für eine umstrittene Lösung im Bereich Funktionalität-Wirtschaftlichkeit (die Bahnhöfe Süd und Ost wurden als Rationalisierungsmaßnahme zusammengelegt) zu Lasten der gründerzeitlichen Bahnhöfe.

Bautyp

Bahnhofshalle mit Nebengebäuden.

Nutzung

Abfertigung des Personenverkehrs der Süd- und Ostbahn.

Adresse

Wiedner Gürtel 1, X. Bezirk.

Lage

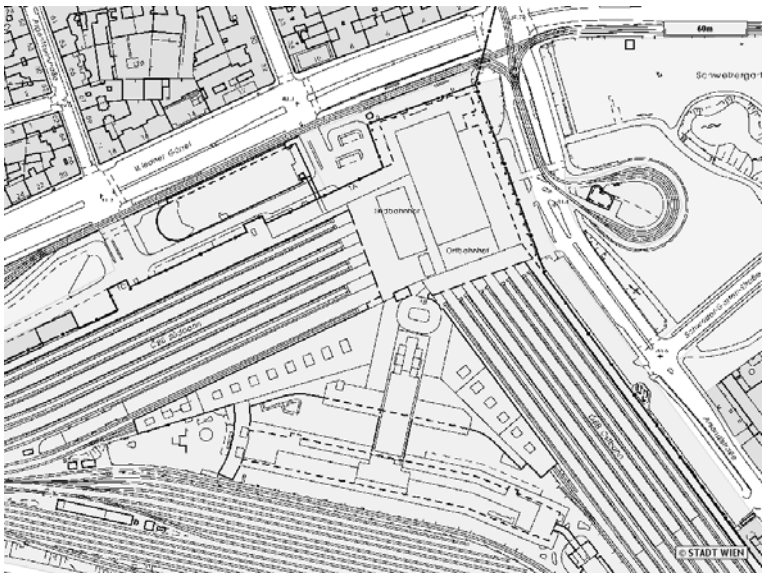


Abb. 49: Ausschnitt des Stadtplans, Bereich Südbahnhof. Quelle: Webservice der Stadt Wien, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Architekten

Heinrich Hrdlička, Rudolf Maculan, Kurt Walder.[1071]

[1071] Heinrich Hrdlička (1913-?, Todesdatum unbekannt) war maßgeblich am Wiederaufbau des österreichischen Verkehrs- und Bahnnetzes beteiligt, unter anderem durch Planung neuer Bahnhöfe in Wien, wie dem West-, Süd-, Franz-Josephs-Bahnhof und der Neuanlage des Pratersterns. Rudolf Maculan (1912-1955) war Architekt und erfolgreicher Bauunternehmer, der eigene Erfindungen im Bereich des Fertigteilbetonbaus einsetzte. Weihsmann: In Wien erbaut, S. 168, 238.

Bauherr

Österreichische Bundesbahnen (ÖBB). Im Gegensatz zu den gründerzeitlichen Vorgängerbauten an dieser Stelle waren die Bahnhöfe Süd und Ost nach dem Zweiten Weltkrieg im Eigentum nur eines einzigen Eigentümers, der ÖBB. Daher konnte die getrennte Verwaltung der beiden Bahnstrecken aufgegeben werden. Zusätzlich stand durch die Schließung der „k. k. privilegierten Staats-Eisenbahn-Gesellschaft"-Lokomotivfabrik (1929) das Areal im Winkel zwischen beiden Bahnhöfen zur Disposition.[1072]

Baujahr

Die gesamte Bauzeit dauerte von 1951 bis Anfang 1962. Eine Teileröffnung fand mit der Eröffnung der Halle (und der gleichzeitigen Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Südbahn bis Gloggnitz) am 29. September 1956 statt.[1073] In der Zeit von April 1952 bis November 1953 mussten die Arbeiten am Neubau wegen eines finanziellen Engpasses eingestellt werden.[1074] Die Eröffnung der Schnellbahn am 18. Januar 1962 markiert das Fertigstellungsdatum des Gesamtprojekts.[1075]

Vorgängerbauten Süd- und Ostbahnhof

Die Bahnhofsanlagen Süd und Ost wurden auf Seiten des zehnten Gemeindebezirks im späteren Schnittpunkt der Bezirksgrenzen zwischen Landstraße und Favoriten angelegt. Zum Zeitpunkt des Baus der ersten Bahnhöfe war die Umgebung südlich des Linienwalls unbebaut und wurde überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Das Relief war in diesem Bereich nicht eben, sondern fiel leicht in Richtung Wienfluss ab. Daraus resultierte ein Niveauunterschied zwischen den Bahngleisen und den tiefer liegenden Eingangshallen. Raaber und Gloggnitzer Bahnhof (später als Ost- und Südbahnhof bezeichnet), entstanden als „Doppel-Kopfbahnhof“ und gehen auf eine gemeinsame Entstehung zurück.[1076]

a) Südbahnhof:

Der *erste Südbahnhof* wurde als Gloggnitzer Bahnhof, parallel zum Linienwall, südwestlich des südlichen Endes des Belvederegartens 1840/41 (mit Hauptfassade Richtung Schweizergarten) im Stil des Klassizismus errichtet.[1077] Der Ingenieur und Eisenbahnpionier Mathias Schönerer war mit den Planungen für Süd- und Ostbahnhof beauftragt worden. Die bauliche Lösung, zwei getrennte Bahnhofsgebäude statt eines gemeinsamen Ausgangsbahnhofs zu errichten, wie sie bis zum Neubau von 1951-61 bestehen sollte, wurde also schon mit Errichtung der ersten Bahnhofsbauten gefällt. Die Anlage des Bahnhofspaares bildete, gemeinsam mit weiteren Bauten (wie der gesellschaftseigenen Maschinenfabrik, der Lokomotivwerkstätte, den Wagenremisen und dem Wohnhaus mit Restaurant) ein Dreieck.[1078]

Der erste Südbahnhof war mit einer repräsentativen Halle (mit Eingangs- und Kassenfunktion und einem Vestibül) ausgestattet. Wie bei den Nachfolgebauten musste der Niveauunterschied zwischen Vorplatz und Bahnsteigen durch eine Treppe ausgeglichen werden. Die Bahnsteighalle (im ersten Stock) hatte eine Spannweite von 23m, die für vier Gleise ausreichte. Der Bau bestand bis 1869. 1857 wurde das Gleis der Verbindungsbahn Richtung Südbahnhof-Hauptzollamt, über Ghega-Platz und Schweizergarten verlegt.

Zur Erweiterung der Kapazität wie auch zur Steigerung der Repräsentation wurde von der Südbahn ein Austausch des Bahnhofsgebäudes beschlossen. Wilhelm von Flattich (1826-1900), der zu dieser Zeit „Chefarchitekt der Staatsbahn“ war, übernahm die Planung des folgenden Neubaus, des *zweiten Südbahnhofs*.[1079] Er griff auf klassische Architekturelemente der Ringstraße (und damit auf Bauten von Theophil Hansen, vgl.

[1072] Suda, Michael: Die Geschichte der Wiener Hauptbahnhöfe, abrufbar unter http://www.tramway.at (Webseite mit weiteren Informationen über Ost- und Südbahnhof (zuerst anklicken: V. Fachartikel und Essays; dort: Die Geschichte der Wiener Hauptbahnhöfe), (Stand 10.02.2007).

[1073] Hirner, Nicola/Rigele, Georg: Die modernen Bahnhöfe der Wiederaufbaujahre. Westbahnhof und Südbahnhof – nicht mehr und nicht weniger, in (Kos, Wolfgang/Dinhobl, Günter): Grosser Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum der Stadt Wien vom 28. September 2006 bis Februar 2007, S. 155-165, hier S. 159.

[1074] Hrdlička, Heinrich: Der neue Südbahnhof, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 4(1957), S 141-145, hier S. 142.

[1075] Hirner, Nicola/Rigele, Georg: Glas, Beton und Marmor, in (Kos, Wolfgang/Dinhobl, Günter): Grosser Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum der Stadt Wien vom 28. September 2006 bis Februar 2007, S. 370-385, hier S. 381.

[1076] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Ostbahnhof.

[1077] Wegen wiederholter Umbenennung der betreibenden Bahngesellschaft (Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft) wechselte der Name des Bahnhofes mehrmals. Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.

[1078] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.

[1079] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof. Von Flattich stammen auch die Bahnhöfe der Südbahn in Graz und Triest . Kassal-Mikula, Renata/Haiko, Peter: Vom “Arsenalstil” zur “Wiener Renaissance”. Wiens gründerzeitliche Bahnhöfe in baukünstlerischer Sicht, in (Kos, Wolfgang/Dinhobl, Günter): Grosser Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum der Stadt Wien vom 28. September 2006 bis Februar 2007, S. 86-101, hier S. 92.

Fassade des Parlaments) zurück und wandte sie im Bahnhofsbau an. Damit erreichte der Ringstraßenstil die Peripherie außerhalb der Linie.[1080] In Lage und Ausrichtung des Gebäudes hatte sich im Vergleich zu seinem Vorgängerbau nur die Größe des Bauwerks geändert. Der Hauptzugang erfolgte wiederum vom Ghega-Platz.[1081] Der Niveauunterschied zwischen Bahnhofsplatz und Gleishalle wurde von dem Architekten für eine anspruchsvolle Treppenanlage im Südbahnhof genutzt.[1082] Der Neubau war deutlich größer angelegt; die Spannweite der Bahnhofshalle auf 35,7m gesteigert, wodurch die Zahl der Gleise auf fünf (später sechs) erhöht werden konnte.[1083] Der zweite Südbahnhof wurde kurz vor der Eröffnung der Weltausstellung 1873 fertig gestellt.[1084]

b) Ostbahnhof:

Der *erste Ostbahnhof* (zur Anlage siehe auch Südbahnhof oben), der Raaber Bahnhof von 1846, erreichte schon nach zwanzig Jahren Betrieb die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Im Zuge eines Ausbaus des Streckennetzes begannen Planungen für ein neues Abfertigungsgebäude.[1085]

Der *zweite Ostbahnhof* wurde von dem Architekten Carl Schumann entworfen, von 1867 bis 1870 erbaut und trug den Namen „Staatsbahnhof".[1086] Das Konzept der Bahnhofsanlage geht auf den Fachmann für Eisenbahnbau Carl von Ruppert zurück.[1087]

Die Architektur des zweiten Ostbahnhofs war – so wie der zweite Südbahnhof – im historisierenden Ringstraßen-Stil gehalten. Stilelemente der Renaissance wurden mit der Metall-Glas-Konstruktion der Bahnsteighalle kombiniert. Die bis an die Hauptfassade reichende, verglaste Stirnfront mit direkt dahinter liegenden Gleisen war architektonisches Merkmal französisch-modernen Einflusses, unter dem die „k. k. privilegierte Staats-Eisenbahn-Gesellschaft" mit ihrem französischen Generaldirektor Maniel stand.[1088] Die Konstruktion der Halle des Ostbahnhofes war unter den Wiener Bahnhöfen herausragend, da sie aus einer Skelettbauweise mit „bogenförmigen eisernen Dachträgern" bestand.[1089] Bei den anderen Wiener Fernbahnhöfen der Gründerzeit setzte man auf repräsentative Fassaden mit massiver Wirkung, Technik und Konstruktionsweise blieben hinter repräsentativen Steinfassaden versteckt. Im Umfeld des ab 1849 in der weiteren Nachbarschaft des Bahnhofsgeländes erstellten „k. k. Artillerie-Arsenals" behielt sich das Militär ein Mitspracherecht für Neubauten vor. Im Falle des Ostbahnhofes wurde eine Höhenbeschränkung erreicht. Anstatt einer höher aufragenden Konstruktion mit nur einem Firstgiebel reduzierte sich die Dachform daher auf eine vergleichsweise niedrige Doppelzelthalle. Die Spannweite betrug vierzig Meter.[1090]

In Folge einer Abstimmung der Höhe mit der Eisenbahnbrücke über den Donaukanal musste der Bahndamm weichen, der bis zum Neubau 1869 die Linien der Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaber auf gleichem Niveau hielt.[1091]

Eine Maschinenfabrik füllte den Zwickel zwischen Süd- und Ostbahnhof.[1092]

Schäden im Zweiten Weltkrieg

Das Gebiet des Süd-Ostbahnhofes gilt in der Literatur allgemein als schwer getroffen. Doch waren die Bahnhöfe Süd- und Ost nicht irreparabel beschädigt:

Der Südbahnhof wurde von mehreren Bomben getroffen und bei der Einnahme durch die

[1080] Kassal-Mikula/Haiko: "Arsenalstil", S. 92-93.

[1081] Der auf die Wiener Bahnhöfe spezialisierte Historiker Michael Suda beschreibt das Innere des Gebäudes: *„An eine fünf großzügige Fensterachsen breite Kassenhalle, die durch Oberlichte im Dach Licht erhielt, schloss eine prunkvolle Freitreppe an, die sich auf halber Höhe teilte. Über sie gelangte man in die Bahnsteighalle und zu zahlreichen Nebenräumen (z.B. Restaurant südseitig, Hofwarteräume nordseitig). Da die Züge der Südbahn bis heute links fahren, demnach vorzugsweise am nördlichen Seitenbahnsteig ankamen, führte von diesem eine weitere Stiege an die Seitenfront, wo zwischen zwei dreiachsigen Seitenpavillons ein Glasdach den Gehsteig überspannte und bequeme Gelegenheit bot, in wartende Fiaker und Einspänner umzusteigen."* Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.

[1082] Kassal-Mikula, Renata/Kos, Wolfgang: Stolze Bauwerke, versteckte Technik, in (Kos, Wolfgang/Dinhobl, Günter): Grosser Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum der Stadt Wien vom 28. September 2006 bis Februar 2007, S. 262-283, hier S. 264.

[1083] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.

[1084] Kassal-Mikula/Kos: Stolze Bauwerke, hier S. 264.

[1085] Als Bezeichnung setzte sich nach mehreren Umbenennungen der Name Ostbahnhof durch. Kassal-Mikula/Haiko: "Arsenalstil", S. 90-91.

[1086] Carl Schumann gilt als „typischer Ringstraßenarchitekt" und hatte für Wiener Baugesellschaft Wohnbauten im Bereich der Ringstraße gebaut. Das Hotel Metropole entstand in Zusammenarbeit mit Ludwig Tischler. Kassal-Mikula/Haiko: "Arsenalstil", S. 86, 91 und Kassal-Mikula/Kos: Stolze Bauwerke, hier S. 274.

[1087] Kassal-Mikula/Haiko: "Arsenalstil", S. 91.

[1088] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Ostbahnhof.

[1089] Kassal-Mikula/Haiko: "Arsenalstil", S. 86.

[1090] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Ostbahnhof.

[1091] Kassal-Mikula/Haiko: "Arsenalstil", S. 91.

[1092] Sie trug die Bezeichnungen "gesellschaftliche Maschinenfabrik", später "Lokomotiv- und Maschinenfabrik der StEG". Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Ostbahnhof.

Rote Armee in Mitleidenschaft gezogen. Insgesamt war das Schadensbild weniger dramatisch, als oft angenommen, da keine strukturellen Schäden die Bausubstanz bedrohten. Der Bahnbetrieb konnte daher zügig wieder aufgenommen werden.[1093] Eine Instandsetzung und gleichzeitige Restaurierung des Südbahnhofes folgte 1948/49: Die Dächer von der Kassen- und Bahnsteighalle wurden erneuert, Türen- und Fenster überholt sowie Ausbesserungen an der Fassade vorgenommen.
Die Hallenkonstruktion des Ostbahnhofes war durch Bombentreffer beschädigt worden. Der Wiener Historiker Georg Rigele vermutet, dass eine Instandsetzung des Bahnhofes möglich gewesen wäre.[1094]

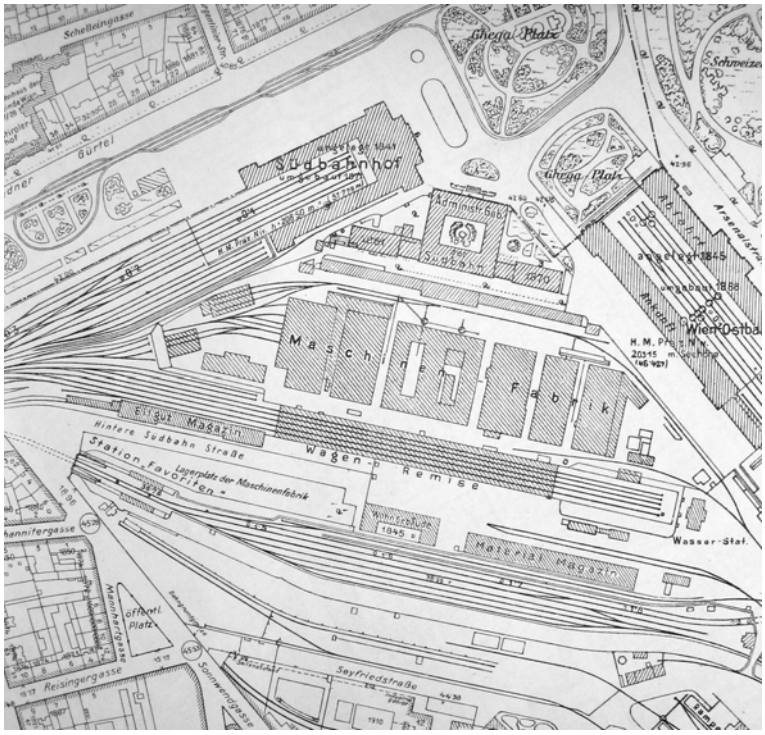


Abb. 50: Ausschnitt des Generalstadtplans, Bereich Südbahnhof. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Generalstadtplan, PSchrK 120422, Blatt VIII/6 (Favoriten), datiert Mai 1934.

Auf diesem Kartenblatt wurden keine der Zerstörungen im gezeigten Bereich nachträglich eingetragen.

Ein Vergleich mit einem Ausschnitt des aktuellen Stadtplans (siehe Abb. 49) offenbart die frühere Lage des Geghaplatzes, an dessen Stelle der neue Bahnhofsbau gesetzt wurde (im Schnittpunkt der Gleisanlagen von Süd- und Ostbahn in Verlängerung der Bahnanlagen).

Diskussion um die Zukunft der Bahnhöfe

Die Zerstörungen an den Gleis- und Bahnhofsanlagen von 1945 gaben einen erneuten Anstoß für Neuplanungen, wobei die Schäden an den Bahnanlagen durchaus als Chance für strukturelle Verbesserungen der Wiener Bahnhofssituation erkannt wurden. Verschiedene Vorschläge von Fachleuten waren Teil der Diskussion um Wiederaufbau und Modernisierung der Bahnanlagen, darunter die Anregung von Robert Findeis, Professor für Eisenbahnbau an der Technischen Hochschule Wien, vom September 1945, die vorhandenen Bahnhöfe für den Nahverkehr zu erhalten und den Fernverkehr in einer zentralen Station zu sammeln.[1095] Die Planungen zur Errichtung eines Zentralbahnhofes ging auf die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück, als die „Wiener Bahnhofskommission“ Untersuchungen bezüglich eines möglichen Standorts, der anfallenden Kosten und einer vorgesehenen Elektrifizierung angestellt hatte. Eine Zusammenlegung der Bahnhöfe Süd und Ost wurde nach dem Ersten Weltkrieg diskutiert.[1096]
Der Vorschlag zum Bau eines Fernreisebahnhofs wurde von Seiten des ÖBB-Ingenieurs Rudolf Günther wieder aufgenommen. Er sah zwei Möglichkeiten: Die Errichtung eines „Durchgangsbahnhofes am Wiedner Gürtel“ anstelle der bestehenden Bahnhöfe Süd und Ost (mit dem Vorteil einer „flüssigen“ Betriebsführung), oder „den Ausbau des

[1093] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.
[1094] Rigele, Georg: Das Verschwinden der Großbahnhöfe des 19. Jahrhunderts. Abriss und Neubau nach dem Zweiten Weltkrieg, in (Kos, Wolfgang/Dinhobl, Günter): Grosser Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum der Stadt Wien vom 28. September 2006 bis Februar 2007, S. 144-151, hier S. 146.
[1095] Findeis, Robert: Die Wiener Eisenbahnverkehrsanlagen. Vorschläge von Hofrat Ing. Robert Findeis, Professor an der Technischen Hochschule Wien, Wien 1945, S. 1-5, zitiert nach Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 155.
[1096] Rainer, Hugo: Der neue Südbahnhof in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 10(1951), S. 356-360, hier S. 356-357.

Ostbahnhofes für alle internationalen Züge“, dazu eine mögliche Erweiterung des Südbahnhofes nach Bedarf.[1097] Günter sah im Konzept des Kopfbahnhofes die „übersichtlichere“ und „städtebaulich ansprechendere“ Lösung.[1098] Problematisch war der Kostenaufwand für die Realisierung eines zentralen Fernreisebahnhofes. Für einen „optimalen Betrieb“ hätte es dreizehn Bahngleise bedurft, daneben entfernter Abstellanlagen.[1099] Vor allem die Kosten für Zulaufstrecken ließen das Projekt des zentralen Fernreisebahnhofes anstelle des alten Ostbahnhofes scheitern.[1100]

Wie schon zu anderen Planungen zur Neugestaltung Wiens nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Geograph Walter Strzygowski auch zur Organisation des Bahnverkehrs Stellung: Nur zwei große Bahnhöfe sollten den gesamten Personenverkehr übernehmen, seinen Vorstellungen nach ein Nordwest- und ein Südostbahnhof. Über die Verbindungsbahn hätten die überregionalen Züge beide Großbahnhöfe erreicht.[1101] Strzygowskis Vorschlag war nicht weit entfernt von der schließlich realisierten Lösung, die die Bahnhöfe West- und Süd als „Fernreise-Gruppenbahnhöfe“ vorsah.

Ausschlaggebend für die Entscheidung, zwei getrennte Fernreisebahnhöfe „mit gebündelten Destinationen“ zu bauen, waren in erster Linie finanzielle Erwägungen. Allerdings war die Entscheidung gegen einen Durchreisebahnhof umstritten; von Seiten der ÖBB wurde argumentiert, dass die meisten Züge im neuen Südbahnhof enden würden und daher auch im Falle eines Durchgangsbahnhofes auf Abstellgleise verschoben werden müssten, wodurch hohe Betriebskosten anfielen.[1102]

Anstelle der getrennten Bahnhöfe Süd und Ost wurde schließlich ein gemeinsames Abfertigungsgebäude projektiert. Den Berechnungen zufolge sollte das neue, gemeinsam genutzte Gebäude weniger Kosten generieren als die beiden getrennten Bahnhöfe (unter Berücksichtigung der erforderlichen Instandsetzungen). Das ÖBB-Management erhoffte sich Synergien aus dem Unterhalt nur eines Abfertigungsgebäudes.[1103] Hauptziele des Umbaus waren dementsprechend Modernisierung und Rationalisierung der Anlagen.[1104]

Der Südbahnhof war Anfang 1950 über 75 Jahre alt und eine Generalsanierung notwendig. Als Argumentationshilfe für einen Neubau konnten die „Schäden des Weltkriegs und der Bau der Schnellbahn“ angeführt werden. Nicht zu unterschätzen war der Zeitgeist der fünfziger Jahre, der ein Klima der Erneuerung schuf.[1105] Trotz der vorangegangenen Instandsetzungsarbeiten am Südbahnhof wurde eine Neubaulösung favorisiert.[1106] Gegenüber diesem Beschluss war das Bundesdenkmalamt machtlos. Bemerkenswert war die abschließende Würdigung des Südbahnhofes durch den Präsidenten des Bundesdenkmalamtes Otto Demus, der unterstrich, dass der Südbahnhof

„[…] unter allen Wiener Bahnhofsgebäuden jedenfalls die künstlerisch beste Lösung darstellt; der Verfasser der Pläne für den 1869-73 aufgeführten Neubau, Hochbaudirektor W. Flattich, hat in seinem Werk die besten Traditionen der durch Theophil Hansen repräsentierten klassizistischen Richtung fortgesetzt und ein Werk geschaffen, das nicht nur in seiner Gesamtanlage, sondern vor allem auch in seinen Einzelheiten, architektonischen Gliederungen, Plastiken usw. eine hoch einzuschätzende Leistung darstellt. Jedenfalls kommt dem Bauwerk erheblicher Denkmalwert – auch im Hinblick auf technische Kulturdenkmale – zu.“[1107]

Demolierung

Bei der Abtragung des zweiten Südbahnhofes wurde die Hallenkonstruktion aus Eisen zerlegt und eingelagert. Im Zuge des Baus einer „Werkstättenhalle der Hauptwerkstätte Floridsdorf“ fand die Konstruktion eine neue Verwendung.[1108]

[1097] Günther, Rudolf: Wiederaufbau des Wiener Eisenbahnverkehrsnetzes, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 10(1946), S. 161-164, hier S. 161-162.
[1098] Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 156-157.
[1099] Ostersetzer, Bertold: Planungen für die Neuregelung des Eisenbahnverkehrs im Wiener Raum, in: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins, 97. Jg., Heft 13/14, 3. Juli 1952, S. 117-123 (Teil 1) und Heft 15/16, 4. August 1952, S. 134-138 (Teil 2), zitiert nach: Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 157.
[1100] Hirner/Rigele: Glas, Beton und Marmor, S. 380.
[1101] Strzygowski, Walter: Die städtebauliche Zukunft Wiens. Vorschläge für die künftige Gestaltung der Stadt, Wien 1948, S. 29, zitiert nach Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 157.
[1102] Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 157, 159.
[1103] Rainer, Hugo: Der neue Südbahnhof in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 10(1951), S. 356-360, hier S. 356-357.
[1104] Rainer, Hugo: Der Wettbewerb für den neuen Süd-Ostbahnhof in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1951), S. 266-269, hier S. 266.
[1105] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.
[1106] Meldung aus „Neues Österreich“ vom 1.8.1950, zitiert nach Rigele: Das Verschwinden, S. 146, 150.
[1107] BDA, Landeskonservatorat Wien, GZ. 1948/50 (Schreiben Präsident Demus an die ÖBB-Generaldirektion vom 6.10.1950) im Akt GZ. 25.175, 1950-, 1100, Wiedner Gürtel 1, Südbahnhof, zitiert nach Rigele: Das Verschwinden, S. 150.
[1108] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.

Neben den beiden Hallenbauten zur Abfertigung des Personenverkehrs wurde auch das zentral angeordnete „Administrations-Gebäude der Südbahn“ geschliffen.[1109]

Wettbewerb

Die Ausschreibung eines öffentlichen Ideenwettbewerbs erfolgte im Februar 1951. Vorausgesetzt wurde eine „unbedingte Wirtschaftlichkeit“ der Entwürfe. Daneben waren die funktionellen Anforderungen bezüglich einer reibungslosen Führung der Reisenden innerhalb der Anlage sowie des Anschlusses an das Wiener Personenverkehrssystem hoch.[1110] Aufgabenstellung des Wettbewerbs war

„[…] unter Beachtung einer guten städtebaulichen Anordnung und einer klaren innerstädtischen Verkehrslösung ein Aufnahmsgebäude zu entwerfen, das eine flüssige Abwicklung des Zu- und Abganges der Reisenden ermöglicht; dabei in konstruktiver Hinsicht eine Einheit bildet und eine in der Herstellung und Unterhaltung wirtschaftliche Lösung darstellt“.[1111]

Weitere Vorgaben für die Wettbewerbsteilnehmer waren eine „maximal mögliche Verschwenkung der Osttrasse“ und eine „Verlängerung der Südtrasse um 100m gegen den Ghega-Platz“.[1112] Damit war die Position des neuen Gebäudes weitgehend fixiert. Die an- und abfahrenden Reisenden sollten in getrennten Strömen gelenkt werden.[1113]

Die Laufzeit des Wettbewerbs betrug viereinhalb Monate.[1114] Am Ende waren 42 Projekte eingereicht worden; den ersten Preis verlieh das Preisgericht den Architekten Rudolf Maculan und Kurt Walder (Wien). Der zweite und dritte Preis wurde an die Arbeitsgemeinschaften Ernst Hiesmayer, Otto Gruber und Wolfgang Larwin (Bregenz) bzw. Karl Machtlinger, Hans Muttoné, Fritz Nowotny und Richard Fill (Wien) zuerkannt.[1115] Keine der eingereichten Arbeiten wurde akzeptiert.[1116] Der Ideenwettbewerb geriet zur Farce, da die ÖBB einen eigenen, offensichtlich favorisierten Entwurf noch vor Abschluss der Einreichfrist anfertigten. Hier stellt sich die Frage, warum die ÖBB-Leitung nicht wenigstens das Ende des Wettbewerbs abwartete, um die eingereichten Projekte für die Neuplanung auszuwerten. Offensichtlich wurde kein Konzept erwartet, dass den bahninternen Ansprüchen genügt hätte. Dieser ÖBB-Entwurf von Hrdlička basierte – laut Baudirektor Hugo Rainer – auf „monatelanger Absprache“ mit städtischen und bundeseigenen Verwaltungsämtern.[1117]

Ein weiterer öffentlicher Wettbewerb zur „künstlerischen Ausgestaltung einer Hallenaußenwand“ des neuen Bahnhofsgebäudes wurde von Seiten der ÖBB Anfang 1955 ausgeschrieben.[1118]

[1109] Vgl. Abb. 35 (Generalstadtplan) mit Abb. 37 (Luftbild von 1961).
[1110] Rainer: Südbahnhof, S. 357-358.
[1111] Rainer: Wettbewerb Süd-Ostbahnhof, S. 266.
[1112] Rainer: Wettbewerb Süd-Ostbahnhof, S. 266.
[1113] Hrdlička: Südbahnhof, S. 141.
[1114] Rainer: Wettbewerb Süd-Ostbahnhof, S. 266.
[1115] Zu den Ankäufen siehe Rainer: Wettbewerb Süd-Ostbahnhof, S. 266-267.
[1116] Rainer: Wettbewerb Süd-Ostbahnhof, S. 267.
[1117] Rainer: Südbahnhof, S. 358.
[1118] Red. Artikel: Wettbewerbe. Hallenaußenwand des Südbahnhofs, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1(1955), S. 36.

Neubau

Zur Umsetzung des ÖBB-Entwurfs wurden die Gewinner des Wettbewerbs, Maculan und Walder, dem die Planungen leitenden Architekten der ÖBB, Heinrich Hrdlička, beiseite gestellt.[1119] Die frühere bauliche Gliederung mit den zwei freistehenden Bahnhöfen am Ghegaplatz wich zugunsten einer rationelleren Lösung mit einer beide Bahnhofsköpfe integrierenden Abfahrtshalle.[1120] Der neue Bahnhofsbaukörper bestand hauptsächlich aus einem rechteckigen Gebäude, dessen kurze, nach Norden gerichtete Seite den Haupteingang aufnahm.[1121] Er lag im Schnittpunkt der Süd- und Ostbahnlinie, an der Stelle des früheren Vorplatzes. Ähnlich dem früheren Ostbahnhof war die Vorderseite des Neubaus zum Gürtel hin ausgerichtet.[1122] Das neue Gebäude wurde dreigeschossig aufgebaut, da die Höhenlagen der Trassen aus Gründen der Ersparnis unverändert blieben: Dem Hallengeschoss folgte das vier Meter höher gelegene Ostgeschoss, etwa fünf Meter über diesem Niveau lagen die Gleise des Südgeschosses.[1123]

Die Hauptfassade „besteht aus vorfabrizierten quadratischen Betonrastern, in die Glasscheiben eingesetzt sind. Roter und weißer Marmor verkleiden die Wände; die massive Stahlkonstruktion der Halle wurde mit Panelen aus „Alu-Lichtrastern“ zur gleichmäßigen Streuung des Lichts verkleidet.[1124]

Das große Volumen der neuen Bahnhofshalle lässt einen teuren Bau vermuten; doch wurde der Neubau sehr wirtschaftlich geplant.[1125] Über die lange Bauzeit hinweg wurden unterschiedliche Materialien verwendet und unterschiedliche architektonische Detaillösungen ausgearbeitet, wodurch die angestrebte Einheitlichkeit des Bahnhofsbaus verloren ging. Um ein südlich anmutendes Ambiente zu erzeugen, kamen Mosaike, Oberflächenverkleidungen und Terrazzobeläge zum Einsatz.[1126]

Eine erhebliche funktionelle Veränderung betrifft die Bahnsteige: Sie wurden beim Neubau nicht mehr (von einem für Fernreisezüge zu kurzem Hallendach) überdeckt, sondern mit 350m langen Bahnsteigdächern ausgestattet.[1127] Für die Gleisanlagen wurden zwei Ausbaustufen vorgesehen: Die erste Phase sah für Süd- und Osttrasse jeweils sieben, in der Endausbaustufe jeweils neun parallele Gleise vor.[1128] Diese führten aber kaum zu funktionellen Verbesserungen: Ein sich anbietender Ausbau der Kapazitäten, so Suda, fand nicht statt, denn die Gleisanlage entsprach „bis auf eine minimale Erweiterung der Gleispläne haargenau dem Stand von vor 1945“. Sie brachte „im Fernverkehr keinerlei Vorteile“, eröffnete „keine neuen Verbindungen“, ermöglichte „keine Rationalisierungen“. „Frachtenbahnhöfe, Zugförderungsanlagen, Wagenabstellgleise etc. blieben im Wesentlichen, wo sie waren.“[1129]

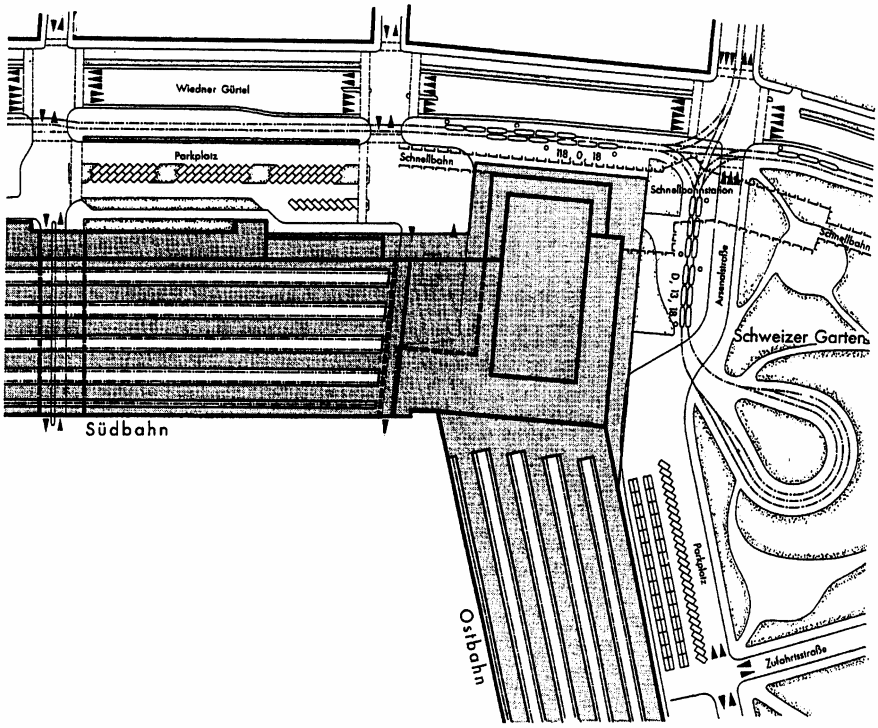
Wie beim alten Südbahnhof traten beim Ostbahnhof anstelle des Bahnhofgebäudes die Bahnsteige (hier eins bis neun). Die Stellwerksanlagen dieser Gleise des alten Ostbahnhofes wurden im Zuge des Bahnhofneubaus 1951-61 nicht oder nur geringfügig verändert, da ihre Anordnung noch heute auf Änderungen des Jahres 1917 im Zuge des zweigleisigen Ausbau Wien-Bruck an der Leitha besteht.[1130]

Eine von Robert Hartinger geplante, neu gebaute Schnellbahnstation liegt unter dem Niveau des Wiedner Gürtels an der Kreuzung zur Schweizer-Garten-Straße. Sie nutzt die ab 1956 verlegte, unterirdische Bahntrasse mit Linienführung unter dem Schweizergarten am Wiedner Gürtel entlang zum Südtiroler Platz. Die S-Bahnstation Südbahnhof wurde Anfang 1962 eröffnet.[1131]

[1119] Hrdlička: Südbahnhof, S. 141.
[1120] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III/1, S. 287.
[1121] Im Gegensatz zu dem kurz vorher errichteten neuen Westbahnhof, dessen Längsseite publikumswirksam als Haupteingang geöffnet ist. Suda: Wiener Hauptbahnhöfe (Stand 4.2.2007).
[1122] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.
[1123] Hrdlička: Südbahnhof, S. 141.
[1124] Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 159-160, 164.
[1125] Beispielsweise wurden die Bahnsteigdächer in einer günstigen Konstruktion mit „Alu-Deckplatten“ ausgeführt. Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 159.
[1126] Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 159.
[1127] Rainer: Südbahnhof, S. 359. Michael Suda erkennt in der Kürze der Bahnsteiggleise des zweiten Südbahnhofes einen deutlichen Nachteil, der zur Abrissentscheidung beigetragen haben könnte. Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof. Ein Grundriss des zweiten Südbahnhofes kann unter http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18740004&seite=00000022&zoom=2 (Stand 08.02.2007) abgerufen werden. Die Bahnsteiglänge betrug dem Plan zufolge etwa 140m.
[1128] Rainer: Südbahnhof, S. 359.
[1129] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.
[1130] Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Ostbahnhof.
[1131] Hrdlička: Südbahnhof, S. 141 und Suda: Hauptbahnhöfe (Stand 13.03.2007), hier Südbahnhof.

Grundriss des Neubaus

Abb. 51: Lageplan Südbahnhof. Quelle: Hrdlička, Heinrich: Der neue Südbahnhof, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 4 (1957), S 141-145, hier S. 143.



Anmerkungen, Wirkung und Bewertung

Abb. 52: Süd(ost)bahnhof, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Das Vorgehen der ÖBB bei der vorzeitigen Beurteilung der Wettbewerbsergebnisse wie auch die vorhergehende Entscheidung zum endgültigen Abriss der Bahnhöfe waren nicht unumstritten. Zwar waren die Sanierungsarbeiten des alten Südbahnhofes bis 1952 weit fortgeschritten, doch wurde in einem Artikel des Aufbaus, der auf Unterlagen des „ÖBB-Chefplaners“ Hrdlička basiert, behauptet: „Der Wiederaufbau des alten Südbahnhofes allein hätte viele Millionen gekostet und doch wäre nur ein unzulänglicher Bau entstanden.“[1132] Indes wurden beim Neubau die Gleisanlagen kaum verändert. Das große Volumen des Neubaus allein kann nicht das erhoffte Mehr an Infrastruktur oder Funktionalität gebracht haben. Das Ziel des Ersatzbaues lag wohl weniger in funktionellen Verbesserungen als darin, das moderne Image der Bahn mit neuer Architektur aufzuwerten. Resultat war eine massive „Betonarchitektur“, die im Kontext der Zeit als Zeichen für einen Anschluss an die Moderne gewertet wurde. Zudem war in

[1132] Hrdlička: Südbahnhof, S. 143.

der Zeit des Wiederaufbaus die Wertschätzung für Bauten des Historismus gering. Es fehlten Anerkennung und Verständnis für diese Epoche, die um die Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts zeitlich noch nah erschien.[1133]

Nach einer langen Phase des Stillstands stellten die neuen Fernbahnhöfe West und Süd einen Modernisierungsschub dar; seit der Hochgründerzeit wurden keine Bahnhofsbauten mehr vorgenommen.[1134] Insgesamt entstand ein auf Funktionalität und Wirtschaftlichkeit ausgerichteter Neubau – und damit ein typisches Projekt des Wiederaufbaus, das jedoch verschiedene Problemstellen wie die teils entfernte Verkehrsanbindung aufweist. Im historisch-städtebaulichen Kontext stellte der Neubau keinen gelungenen Ersatz für die Gründerzeitbahnhöfe dar, da bei der Entscheidung der ÖBB die historische Qualität der Bauten keine Berücksichtigung fand. „Von den großen Bahnhöfen sollte also keiner die Nachkriegsjahre überstehen […].“[1135] Der Wiederaufbau wurde bei Funktionsbauten für eine technikorientierte, progressive-funktionelle Wiederherstellung genutzt, die dem Zeitgeist entsprechend radikal modern war. Im Unterschied zum Umgang mit Kulturbauten ersten Ranges wurde bei den Funktionsbauten keine konservative Wiederherstellung angestrebt.

Georg Rigele stellt in einem Beitrag zum Ausstellungskatalog „Grosser Bahnhof“ zwei Thesen auf, warum die großen Wiener Bahnhöfe aus der Gründerzeit „sang- und klanglos“ verschwinden konnten. Zum einen fehlte eine Sensibilisierung der Öffentlichkeit gegenüber den Abrissplänen, die ohne Widerstand der Bevölkerung durchgeführt werden konnten. Zum anderen erkennt Rigele eine Rückwirkung der Stellung der Hauptstadt in ihrem historisch-politischen Kontext: Dieser zweite Grund wird in dem Bruch mit der Vergangenheit als Vielvölkerstaat gesucht. Mit dem Abriss der alten Fernbahnhöfe wurden Orte aus dem Stadtbild gelöscht, die die räumliche Größe der Monarchie symbolisierten; demnach erfolgte eine teilweise „Auslöschung der Spuren der multiethnischen Vergangenheit Wiens“.[1136] Vor dem politischen Hintergrund der Besatzung und der Teilung Europas erscheint die Konzentration auf zwei, nach Westen bzw. Osten gerichtete Großbahnhöfe folgerichtig.

Die Bahnhöfe hatten ihre Leistungsgrenze erreicht;[1137] umso weniger lässt sich die Entscheidung der ÖBB gegen eine echte Aufwertung der Bahnstruktur im Bereich des Süd- und Ostbahnhofes nachvollziehen. Der Umbau hätte auch in Anbetracht der Finanzierungsfrage – anstatt eine kleine Lösung zu verfolgen – für einen späteren Zeitpunkt anvisiert werden können, da der Zustand der Bahnhöfe einen anscheinend reibungslosen Betrieb zuließ. Die Chance zur Verbesserung der Bahninfrastruktur wurde nicht genutzt. Die Entscheidung der ÖBB-Leitung, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zwei „Fernreisegruppenbahnhöfe“ anstatt eines Zentralbahnhofes vorzuziehen, verschob dieses Vorhaben in die ferne Zukunft.[1138] Im Gegensatz zum Westbahnhof gilt der bestehende Südbahnhof nicht als gelungen und steht nicht unter Denkmalschutz. Debatten und Planungen für einen Ersatzbau sind in vollem Gange.[1139] Hirner/Rigele stellen zum Südbahnhof, der nun seit einem halben Jahrhundert in Betrieb ist, fest: „Letztlich entstand eine problematische Gesamtanlage – mit allerdings interessanten und abwechslungsreichen Detaillösungen“.[1140]

[1133] Keiner der gründerzeitlichen Fernbahnhöfe hat bis heute überdauert. Rigele: Das Verschwinden, S. 144.
[1134] Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 155.
[1135] Klein: Wandlungen, S. 89.
[1136] Rigele: Das Verschwinden, S. 147, 149.
[1137] Rigele: Das Verschwinden, S. 149.
[1138] Zum aktuellen Stand der Planungen siehe das Wettbewerbsergebnis des Masterplans Stadtteil Wien Südbahnhof, abrufbar unter http://www.hlechner.at/projekte/271/ausstellung/ (Stand 15.03.2007).
[1139] Hirner/Rigele: Die modernen Bahnhöfe, S. 155.
[1140] Hirner/Rigele: Glas, Beton und Marmor, S. 380.

VII.2.4 Franz-Domes-Lehrlingsheim

Abb. 53: Franz-Domes-Lehrlingswohnheim, Eingangssituation mit Haupttrakt an der Theresianumgasse. Quelle: O. A.: Ein Lehrlingsheim in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau, Jg. 8, Heft 1/2 (1953), S. 28-29, hier S. 28.

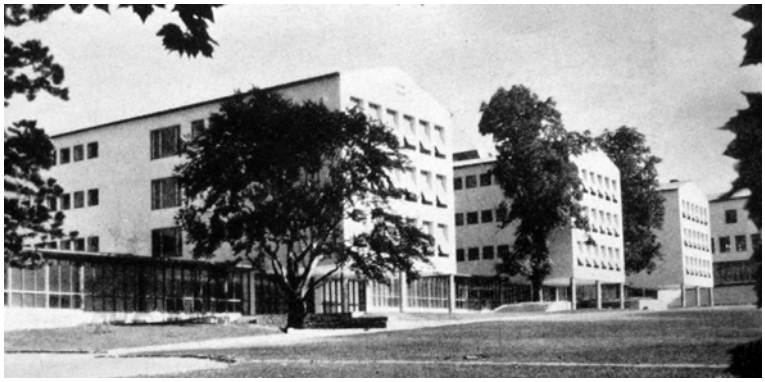


Abb. 54: Franz-Domes-Lehrlingswohnheim, Wohntrakte. Quelle: O. A.: Ein Lehrlingsheim in Wien, in (ZV): Der Bau, Jg. 8, Heft 1/2 (1953), S. 28-29, hier S. 29.

Im Rahmen der Typologie Beispiel für	▪ den Verlust von qualitätvoller Nachkriegsarchitektur durch Abriss, ▪ die Verbindung von Gebäuden mit einer Parklandschaft im Sinne aufgelockerter Bebauung, ▪ das Gegenteil „massiv-monumentaler Massierung“[1141] (Roland Rainer) der Gründerzeit-Baukultur, ▪ sparsame Konstruktion bei gleichzeitig guter Funktionalität und Akzeptanz.
Bautyp	Anlage mit verschiedenen Bautypen (u. a. zentraler Hauptbau, Wohngebäude und Turnhalle).
Nutzung	Unterkunft für Auszubildende während der Lehrzeit.[1142]
Adresse	Theresianumgasse 16-18, IV. Bezirk.
Architekt	Roland Rainer.
Bauherr	Kammer für Arbeiter und Angestellte in Wien und Niederösterreich.
Planung und Ausführung	1951-52, 1952-53.[1143]
Wettbewerb	Im Oktober 1950 wurde ein „engerer“ Wettbewerb unter acht beteiligten Büros ausgeschrieben. Am 3. Januar 1951 entschied sich das Preisgericht, besetzt mit Architekten wie Erich Boltenstern, Franz Schuster und Erich Stöhr sowie Entscheidungsträgern aus Politik und Kammern, für den Entwurf Roland Rainers. Platz zwei und drei belegten die Arbeitsgemeinschaft Max Fellerer/Eugen Wörle und Theodor Schöll. Rainer wurde die Planung der gesamten Einrichtung sowie die „Oberbauleitung“ übertragen. Die Bauleitung vor Ort übernahm Rudolf Machat.[1144]

[1141] O. A.: Ein Lehrlingsheim in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau, Jg. 8, Heft 1/2 (1953), S. 28-29, hier S. 28.
[1142] O. A.: Lehrlingsheim in Wien, S. 28.
[1143] Rainer: Arbeiten, S. 25.
[1144] O. A.: Lehrlingswohnheim, S. 441, 443.

Vorgängerbau

Das Franz-Domes-Lehrlingsheim wurde auf dem Grundstück eines Palais von Nathaniel Rothschild gebaut.[1145] Dieser Vorgängerbau, gebaut in den Jahren 1871 bis 78, war aufwändig gestaltet und mit einer exquisiten Kunstsammlung ausgestattet. Zur Gartenseite war eine geschmückte Brunnenwand am Palais angebracht. Der Bau trug schwere Schäden im Zweiten Weltkrieg davon.[1146]

Lage

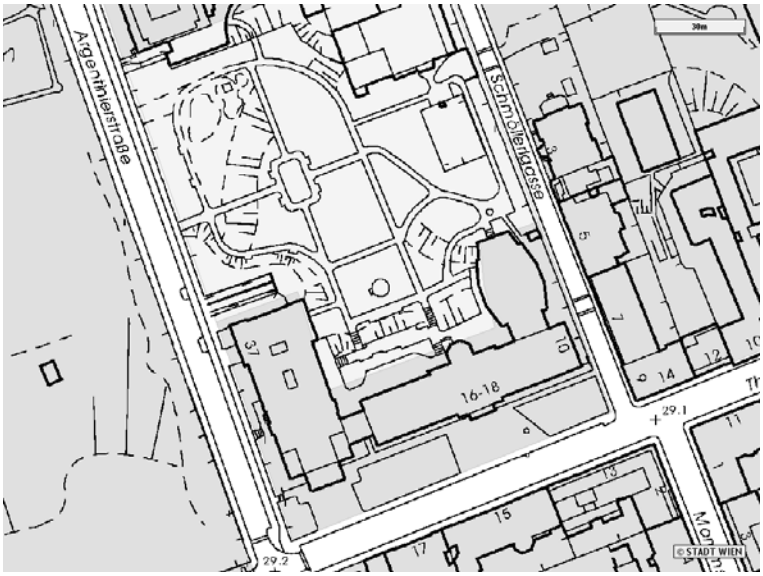


Abb. 55: Heutige Bebauung. Ausschnitt aus dem Stadtplan. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Im einem Artikel des Aufbaus über das Wohnheim wurde der Baugrund wegen seiner Zentralität und Größe als „ideal" bewertet. Die Parzelle hatte eine Fläche von 20.921m². Der Grund wurde von der Stadt Wien an die Kammern veräußert.[1147] Zuvor trat Louis Nathaniel Rothschild seine Besitzungen an den Staat ab mit der Auflage, dass die Republik Österreich für die lebenslangen Pensionen seiner ehemaligen Angestellten aufkommen sollte.[1148]

Bauarbeiten für Abriss und Neubau

Der Artikel im Aufbau erklärte, dass für die Neubauplanungen die bestehende Bausubstanz nicht nutzbar war. Der Bestand wurde also für Umbauten nicht in Betracht gezogen. Dazu hieß es lapidar: „Dem Bau des neuen Heimes mußte die Abtragung des alten Palais, das für eine Adaptierung gänzlich ungeeignet wäre, vorangehen." Damit war das umstrittene Ausmaß des Schadens durch Kriegshandlungen nicht ausschlaggebend für die Demolierung. Die Entscheidung fiel wohl eher aufgrund einer knappen Kosten-Nutzen-Analyse zugunsten eines funktionellen und im Unterhalt günstigen Neubaus. Ebenfalls eine Rolle bei der Entscheidung zum Abriss könnte die Geschichte des Hauses und ihres Erbauers gespielt haben. Allerdings wurde das Gelände schon in der Absicht gekauft, es neu zu bebauen.[1149]

Die Neubauten wurden teilweise aus Material des alten Palais errichtet.[1150] Bei der Demolierung wurden größere Mengen wieder verwendbaren Baumaterials verwertet. Dabei handelte es sich im Wesentlichen um Ziegel, die vor Ort zu Split und anschließend zu neuen Bausteinen verarbeitet wurden. Bausteine aus dem abgetragenen Palais wurden aber auch direkt wieder verwendet: „Für die Ausführung des Baus waren durch die vorhandenen Ziegel die Mauerstärken zum großen Teil vorgegeben." Insgesamt war die gewonnene Menge hoch, denn sie reichte annähernd für den Neubau aus. Es wurde auch der Keller mit der Kesselanlage der Heizung belassen. Heizkörper und Heizungsrohre aus dem alten Palais wurden in der neuen Anlage verwendet. Der Keller befand sich unter dem Wirtschaftshof und war mit dem Heizkessel der Zentralheizung, die mit Kohle und Öl betrieben werden konnte, eingerichtet.[1151]

Die Bauweise des Wohnheimes war kostengünstig ausgelegt. Neben den erwähnten Einsparungen durch wiederverwendete Materialien des alten Palais wurden kostengünstige Konstruktionen für die Dächer eingesetzt. Das Dach der Turnhalle überspannten „Dreigelenksbinder", den Festsaal überdeckten Nagelbinder. Für die Eindeckung wurde ein leichtes Aluminium-Rolldach gewählt.[1152]

[1145] Rainer: Arbeiten, S. 25.
[1146] Kupf: Schicksale Wiener Bauten, S. 147.
[1147] O. A.: Das Franz-Domes-Lehrlingswohnheim der Kammern für Arbeiter und Angestellte in Wien und Niederösterreich, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau, 11(1952), S. 441-447, hier S. 441.
[1148] Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 4, Wien 1995, S. 705.
[1149] O. A.: Lehrlingswohnheim, S. 441, 443.
[1150] Rainer: Arbeiten, S. 25.
[1151] O. A.: Lehrlingswohnheim, S. 443.
[1152] O. A.: Lehrlingswohnheim, S. 443.

Anordnung der Gebäude

Die Neubebauung wurde nach einem Konzept aus einer aufgelockerten, mäßig hohen Bebauung im Grünen mit aufeinander abgestimmter Gliederung der einzelnen Bauteile entworfen. Die Anlage bestand aus Gebäuden für Wohnen, Schlafen, Erholung, Sport, Fortbildung, Personal, Versorgung und Verpflegung (Küchentrakt). Für Wohnen und Schlafen wurden drei Baukörper mit jeweils drei Geschossen geschaffen. Jedes Geschoss war für 27 Lehrlinge ausgelegt, gleich aufgebaut und bot neben sieben Schlafräumen (nach Süden und Osten ausgerichtet), Bad und WC auch Aufenthaltsräume (nach Westen ausgerichtet). Jedes Geschoss bildete eine „Wohngemeinde". Die Häuser wurden von jeweils einem Hausvater betreut.[1153] Das Wohnheim konnte bis zu 243 Lehrlinge beherbergen.[1154]

Im Anschluss an die Wohngebäude befand sich ein kleiner Hof im Zwickel Schmöllerlgasse/Theresianumgasse, um den die Wirtschaftsgebäude („Personalwohnhaus mit Werkstatt und Garage") sowie der Küchentrakt des Hauptbaus gruppiert waren. Unter diesem Hof befanden sich die beim Bau der Wohnheimanlage erhaltenen Keller des Palais. Im lang gestreckten Hauptbau an der Theresianumgasse waren Verwaltung, Sprechzimmer, Speisesaal, Krankenzimmer, Unterrichtsräume und Bibliothek untergebracht.[1155]

An der viel frequentierten Argentinierstraße wurde ein weiterer Bau angelegt, der die Funktion eines mit Bühne und Kino kombinierten Festsaales übernahm und bis zu 400 Personen fassen konnte. Schräg gegenüber (im Norden der Wohngebäude) wurden die Wohn- und Schlaftrakte von einem L-förmigen Bau abgeschlossen, der neben einer längs zur Schmöllerlgasse stehenden, mit Holz ausgekleideten Turnhalle mit 264m² weitere Räume für Werkarbeiten (im kleineren Gebäudeteil, der sich im rechten Winkel an die Turnhalle angegliederte) beherbergte.[1156] Ein verglaster Verbindungsgang verband alle Gebäudeteile und führte von den Bastelwerkräumen im Nordosten des Grundstücks über die Wohntrakte und das Zentralgebäude bis zum Festsaal im Südwesten des Geländes.[1157]

Der Garten blieb durch die Anordnung der Gebäude zur Argentinierstraße hin offen. Er bildete (in reduzierter Form noch heute) zusammen mit dem gegenüberliegenden Theresianumgarten einen weiten Grünraum. Ein Großteil des Gartens wurde als Parkschutzgebiet ausgewiesen.[1158] Rainer äußerte sich selbst zur Struktur und Form der Anlage:

„Eine sinnvoll gegliederte, aus verschiedenartigen Baukörpern locker zusammengefügte Anlage war jeder repräsentativ-monumentalen Massierung vorzuziehen, weil nur durch Auflockerung und Gliederung die verschiedenartigen Funktionen des inneren Betriebes den jeweils entsprechenden baulichen Körper von überschaubarem menschlichen Maßstab in städtebaulich richtiger Lage erhalten konnten."[1159]

Als Kommentar zum Lageplan wurde in „Der Bau" vermerkt: „Die Situierung der Gebäude schont und erhält die großräumige Gemeinsamkeit des Parks mit dem jenseits der Argentinierstraße liegenden Theresianumgarten."[1160] Diese Öffnung der Anlage nach Westen in Abstimmung mit dem Park wurde von der Vorgängerbebauung übernommen. Bei der Platzierung der neuen Gebäude berücksichtigte Rainer den Baumbestand des Grundstücks.[1161]

[1153] O. A.: Lehrlingsheim in Wien, S. 28.
[1154] O. A.: Lehrlingswohnheim, S. 443.
[1155] O. A.: Lehrlingsheim in Wien, S. 28.
[1156] O. A.: Lehrlingsheim in Wien, S. 28.
[1157] O. A.: Lehrlingswohnheim, S. 443 und Rainer: Bauten, S. 46.
[1158] O. A.: Lehrlingswohnheim, S. 443.
[1159] O. A.: Lehrlingsheim in Wien, S. 28.
[1160] O. A.: Lehrlingsheim in Wien, S. 29.
[1161] Rainer, Roland: Bauten, Schriften und Projekte, Tübingen 1977, S. 46.

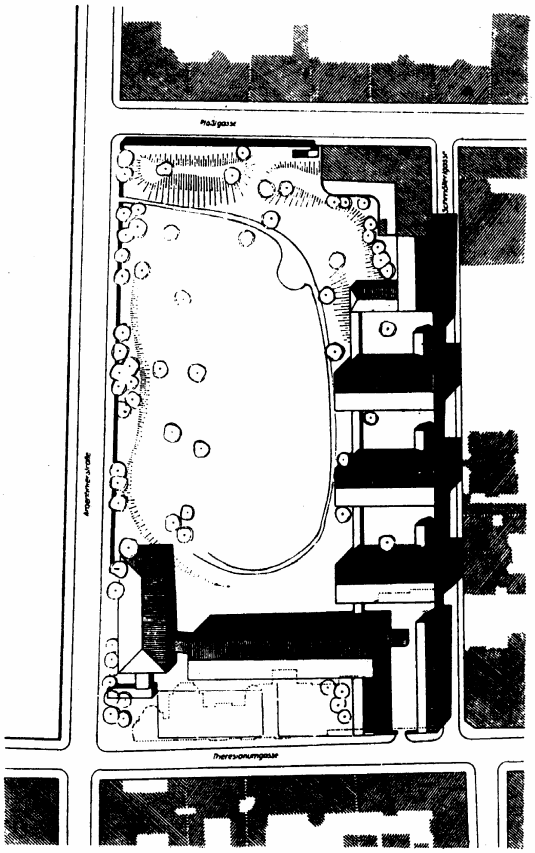


Abb. 56: Lageplan des Franz-Domes-Lehrlingswohnheims. Quelle: O.A.: Ein Lehrlingsheim in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau, Jg. 8, Heft 1/2 (1953), S. 28-29, hier S. 29.

Im Vergleich zu der vorhergehenden Bebauung wurde der Hauptbau an der Theresianumgasse um einige Meter von der Straße weg versetzt („Sie wurden jedoch fast um die ganze Tiefe des alten Palais zurückgesetzt, so dass das Heim auch von dieser Seite in einer Grünfläche liegt und der Gasse der Charakter einer Häuserschlucht an dieser Stelle völlig genommen wurde."). Ein Element des modernen Städtebaus bildete die Auflösung der Straßenfluchten durch Zurückversetzen der Bebauung:
„Mit dem Heim, das in mäßig hoher Verbauung aufgelockert im Grünen steht, ist der Charakter einer neuen Verbauungsart angeschlagen, der heute noch im Widerspruch zur Umgebung steht, sich jedoch dereinst hoffentlich auch in Wien durchsetzen wird."[1162]
Der Autor des Aufbau-Artikels merkte an, dass die quer zur Theresianumgasse gestellten Bauten des Wirtschaftshofes die Baulinie des Palais erreichten. Dies lag wohl an den darunter liegenden, weiter genutzten Kellern.
Der Standort der Wohntrakte wurde an der ruhigen Schmöllerlgasse gewählt, von der diese Gebäude separat betreten werden konnten. Zwischen diesen Wohngebäuden waren Gartenhöfe angelegt, von denen jeweils eine ebenerdig gelegene Erzieherwohnung erreicht werden konnte. Diese Personalwohnungen lagen an der Schmöllerlgasse, während die Verbindungsgänge zwischen den Wohntrakten gartenseitig angelegt wurden. Die Gartenhöfe der Wohntrakte lagen nicht auf gleichem Niveau mit dem Park, sondern etwa ein Geschoss höher, denn die Mauern der Verbindungsgänge dienten ostseitig (zum Innenhof) als Stützen für die Innenhofgärten. Die Erdgeschosse der Wohngebäude blieben im Westen offen; nur die Stahlbetonstützen der Konstruktion waren sichtbar. So entstand ein offener Aufenthaltsraum.[1163]

[1162] O. A.: Lehrlingswohnheim, S. 443.
[1163] O. A.: Lehrlingswohnheim, S. 443.

Abb. 57: Franz-Domes Lehrlingswohnheim, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Anmerkungen

1983, nach nur zwei Jahrzehnten Nutzung, wurde das (damals noch nicht zum Klassiker avancierte) Lehrlingswohnheim zugunsten eines Neubaus demoliert. An dieser Stelle entstand zwischen 1985 und 1989 das Adolf-Czettel-Bildungszentrum, das Kultur- und Bildungszentrum der Arbeiterkammer.[1164] Der Abriss veranlasste Dietmar Steiner zu folgendem Nachruf:

„Zerstört ist schon das Franz-Domes-Heim in Wien, ebenfalls von Roland Rainer am Beginn der fünfziger Jahre gebaut. Ein Haus, das all den sozialen Hoffnungen eines gesunden, hellen und freundlichen Heimes für Lehrlinge entsprach. Ein Haus, bei dem Theodor Körner bei der Eröffnung sagte, dass es ein Zeichen das Aufbruchs, ein Zeichen der Zeit sei. An seine Stelle ist jetzt, in den achtziger Jahren, ein Bildungszentrum in einem sogenannten ortsüblichen 'Schönbrunner-Stil' getreten.“[1165]

Diese Architektur des Neubaus bezeichnete Rainer als "Funktionärsbarock" (einer seiner Lieblingsausdrücke).[1166]

[1164] Czeike: Lexikon Wien, Bd. 2, S. 362 und Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Ehemaliges Franz-Domes-Lehrlingsheim, abrufbar unter http://www.wien.spoe.at/online/page.php?P=11446 (Stand 21.02.2007).
[1165] Rainer: Arbeiten, S. 25.
[1166] Trenkler, Thomas: Roland Rainer (1910-2004), in: Der Standard vom 12.04.2004, abrufbar unter (nextroom architektur datenbank) http://www.nextroom.at/actor_article.php?actor_id=4363&article_id=9322 (Stand 21.02.2007).

Der von Franz Schuster geplante Sonderkindergarten „Schweizer Spende“ (1947-49) liegt wie das Lehrlingsheim in einem Park (hier Auer-Welsbach-Park, XIV., Schloss Schönbrunn vorgelagert)[1167] und wurde ebenfalls – wie der Bau von Rainer – derart in eine Parklandschaft gesetzt, dass die Gebäudeteile mit der Parklandschaft in Einklang stehen und mit ihr kommunizieren.

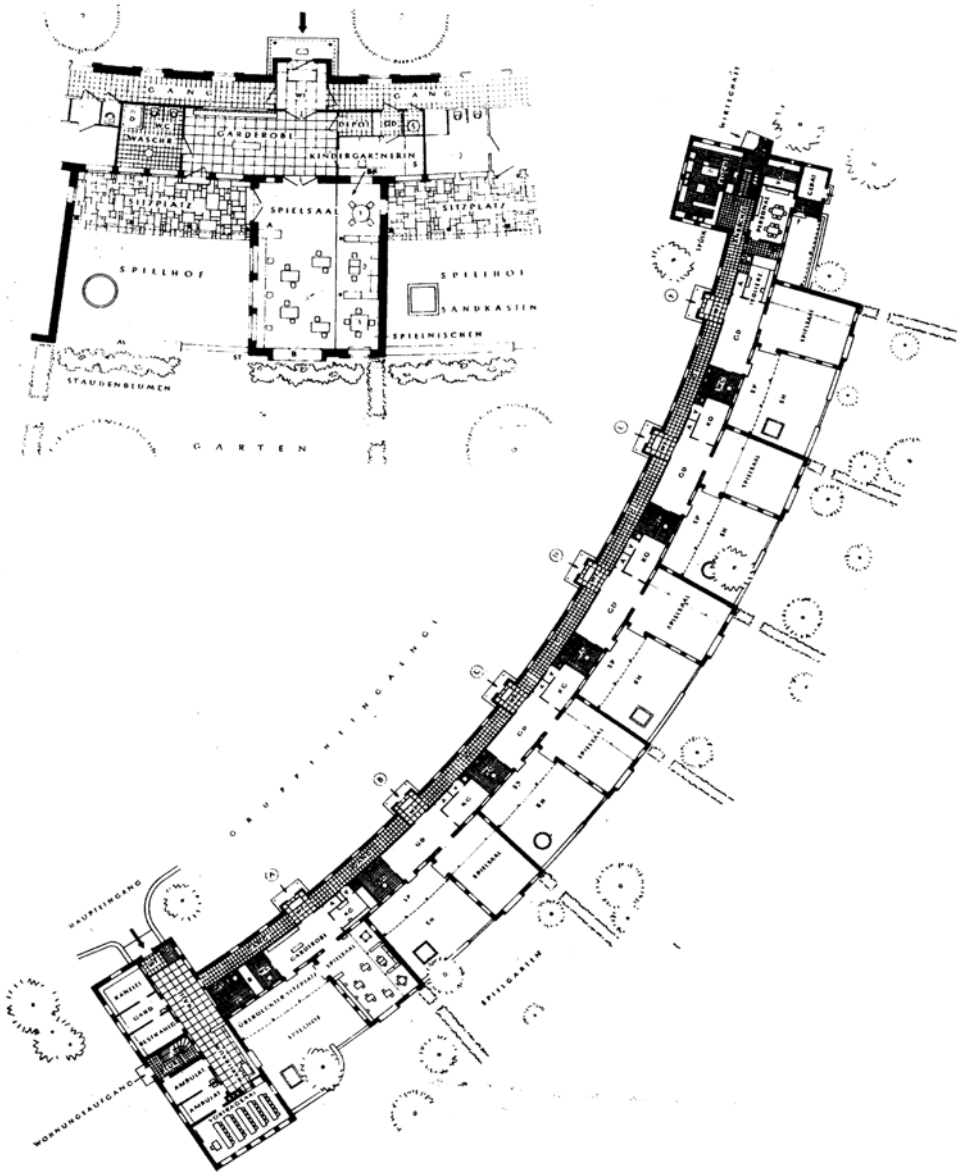


Abb. 58: Grundrisse des Sonderkindergartens. Eingangstrakt (oben) und Gesamtanlage. Quelle: Achleitner, Friedrich: Bauten in Österreich 1945-1970, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 48-62, hier S. 71.

[1167] Achleitner, Friedrich: Bauten in Österreich 1945-1970, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 70.

VII.2.5 Ringturm

Abb. 59: Ringturm. Quelle: Boltenstern, Erich/S. (vermutl. Simony, Stephan): Der Ringturm in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 9/10 (1955), S. 207-211, hier S. 207.

Im Rahmen der Typologie Beispiel für	▪ die Signalwirkung eines erfolgreichen Wiederaufbaus bei der Einweihung – im Jahr der wiedererreichten Souveränität), ▪ die Realisierung eines Gebäudes im Bereich des Donaukanals entsprechend den Vorschlägen Welzenbachers (siehe 2.3 Wettbewerb zur Neubebauung des Donaukanals von 1946), ▪ einen Bezirkseingang, wie ihn Planungen Karl Brunners vorsahen, ▪ die Einführung des neuen Bautyps Bürohochhaus, ▪ einen Bau eines der herausragendsten Architekten des Wiederaufbaus.
Bautyp	Bürohochhaus mit 21 Geschossen.
Adresse	Schottenring 30, I. Bezirk.
Bautyp	Turmhochhaus mit einer Nutzfläche von 12.000m².
Funktion	Firmensitz der Wiener Städtischen Versicherung.
Architekt	Erich Boltenstern (1896-1991).[1168]
Statik	Fritz Pfeffer.[1169]
Bauherr	Wiener Städtische Versicherung.

[1168] Eines der herausragendsten Gebäude aus dem Œuvre Boltensterns ist das Restaurant auf dem Kahlenberg (1935-36), das als Abschluss und Ziel der Wiener Höhenstraße (1932-38) erstellt wurde. Der Wiederaufbau der Staatsoper, eine außergewöhnliche Aufgabe, stand unter der Regie Boltensterns. Kos: Was bleibt, S. 11. Frühere Tätigkeiten für den Bauherrn des Ringturms verhalfen ihm zu Planungsauftrag des Ringturms. Stiller: Symbol, hier S. 35, 38-39 und Stiller, Adolph: Biographie und Werkauswahl Erich Boltenstern, in (ders.): Der Ringturm. 5 Jahrzehnte Baugeschichte eines Hochhauses, Wien 1998, S. 73-74, hier S. 73. Zur Biografie Boltensterns siehe Weihsmann: In Wien erbaut, S. 46-48. Auf eine Parallele im Lebenslauf Boltensterns mit Karl Schwanzer (dessen berühmter Pavillon in dieser Auflistung von Bauprojekten mit eingeflossen ist) sei hingewiesen: Die akademische Laufbahn beider Persönlichkeiten überschnitt sich an der Wiener TU in den Jahren ab 1959, wo sie beide als Professoren tätig waren: „Bo (Spitzname Boltensterns) und Schwanzer waren durchaus auf einer Linie, jedoch in divergierender charakterlicher Ausprägung“. Während ersterer als musischer „Humanist“ beschrieben wurde, trat zweiterer als 'charismatischer Star' in Erscheinung“. Sekler, Eduard: Zitat im persönlichen Gespräch mit Judith Eiblmayr vom 12.12.2001, zitiert nach Eiblmayr: Moderat, hier S. 21.

[1169] O. A.: Bürohochhaus, S. 215.

Ausführende Firma

Wiener Hoch- und Tiefbau AG (WHT) und „Universale“ Hoch- und Tiefbau AG (UHT).[1170]

Baujahr

Baubeginn war am 6. Februar 1953; die Eröffnungsfeier fand am 14. Juni 1955 statt. Zur Zeit der Eröffnung zählte das Gebäude zu den höchsten Europas.[1171]

Lage

Abb. 60: Stadtplan, Ausschnitt Schottenring-Kai. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Im städtebaulichen Kontext war ein Abschluss der Ringstraße schon lange wünschenswert und wurde in verschiedenen Formen diskutiert, etwa als „Triumphpforte“. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Brücke als Verlängerung des Schottenrings besprochen. Im Sinne des Zeitgeschmacks, wesentlich mitgeprägt durch Akteure wie Karl Brunner oder Lois Welzenbacher, fiel die Entscheidung für eine Akzentuierung zugunsten eines Hochhauses aus.[1172] Zu dieser Alternative führten verschiedene Faktoren: Der durch einen Bombenschaden freigewordene Bauplatz an exponierter Stelle, die Genehmigung von Seiten der Stadt (v. a. im Sinne des amtierenden Stadtbaudirektors Schimka) wie auch der Wille des Bauherrn. Der damalige Generaldirektor der Wiener Städtischen Versicherung, Norbert Liebermann, fasste den Beschluss zum Bau eines Hochhauses, nachdem er während seines Exils in den Vereinigten Staaten diesen für Wien neuen Bautyp kennen gelernt hatte.[1173] Ein ausführlicher Artikel im „Aufbau“ über den neuen Ringturm stellte fest, dass der Hochhaustrakt bezüglich des „vorschriftsmäßigen Lichteinfalls“ in den anschließenden Gebäuden mit der geltenden Bauordnung konform war.[1174] Der Gemeinderat genehmigte Hochhäuser als „Sonderbauvorhaben nach eigenen rechtlichen Regeln“.[1175]

Städtebaulicher Bezug

Der Entwurf Welzenbachers für eine Verbauung des Donaukanals sah mehrere Turmbauten vor, unter anderem an ähnlicher Stelle (im Bereich der Rossauer Kaserne).[1176] Ein weiterer, nicht realisierter Vorschlag zur Bereicherung des Donaukanalbereichs stammte von Max Neupert. 1949 entwarf er ein Hochhaus – das die gleiche städtebauliche Funktion wie der später realisierte Ringturm als Abschluss des Schottenrings einnehmen sollte – für die Parzelle des zerstörten Bezirksgerichtes Donaustadt (Obere Donaustraße). Laut Boltenstern, der in ständigem Kontakt mit Planern der Verwaltung und anderer Mitarbeiter des „Aufbaus“ stand, waren an der Kreuzung Schottenring – Franz-Josephs-Kai zwei Hochhäuser in Planung.[1177]
Während der Wettbewerb zur Neubebauung des Donaukanals und das weitere

[1170] Rigele, Georg: Wir bauen ein Hochhaus! Der Ringturm als Genius loci einer Inventur 1945/55, in (Kos, Wolfgang/Rigele, Georg): Inventur 45/55. Österreich im ersten Jahrzehnt der Zweiten Republik, Wien 1996, S. 475-486, hier S. 479.
[1171] Boltenstern, Erich: Norbert Liebermann als Bauherr (Nachruf), in (Stiller, Adolph): Der Ringturm. 5 Jahrzehnte Baugeschichte eines Hochhauses, Wien 1998, S. 63-66, hier S. 65, Stiller: Symbol, hier S. 45 und Webservice der Stadt Wien: 50 Jahre Ringturm, Archivmeldung der Rathauskorrespondenz vom Juni 2005 (Stand 23.02.2007).
[1172] Czeike, Felix: Historisches Lexikon Wien, Bd. 4, Wien 1995, S. 680; O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6(1955), S. 214-225, hier S. 215 und Stiller: Ringturm S. 13.
[1173] Webservice der Stadt Wien: 50 Jahre Ringturm, Archivmeldung der Rathauskorrespondenz vom Juni 2005, abrufbar unter http://www.magwien.gv.at/vtx/vtx-rk-xlink?SEITE=020050614002 (Stand 23.02.2007).
[1174] O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6(1955), S. 214-225, hier S. 215.
[1175] Webservice der Stadt Wien: Hochhäuser in Wien, Stadtentwicklung Wien MA 21A, abrufbar unter http://www.magwien.gv.at/stadtentwicklung/hochhaus/ausgangslage.htm (Stand 23.02.2007).
1176 Vgl. „Wettbewerbsentwurf zur Neugestaltung des Donaukanalbereichs von Welzenbacher“ unter VII.2.1.
[1177] Stiller: Symbol, hier S. 23.
[1178] Stiller: Symbol, hier S. 11, 25-26, S. 60 (Anmerkung 8 und 12) und Architekturzentrum Wien: Architektenlexikon, Karl Schartelmüller, abrufbar unter http://www.azw.at/www.architektenlexikon.at/de/533.htm (Stand 26.02.2007).
[1179] Stiller: Symbol, hier S. 26-27.

städtebauliche Vorgehen in diesem Bereich unter die Ägide zweier Leiter des Stadtplanungsamtes, Karl Schartelmüller (1945-1947) und Karl Brunner (1948-1952) fielen, wurde der Ringturm (Planungsbeginn Sommer 1952) unter Oberaufsicht von Stadtplanungsdirektor Anton Schimka (1952-1958) gebaut.[1178] Schimka war ähnlich wie Brunner gegenüber modernen Hochhausbauten grundsätzlich positiv eingestellt („[…] in aller Welt baut man Hochhäuser, nur bei uns steht man noch auf dem hinterwäldlerischen Standpunkt, keine Hochhäuser zu bauen"). Allerdings erfüllten viele Bauansuchen nicht seine Vorstellungen, genehmigt wurden nur der Ringturm und der zweite, fast zeitgleich erstellte Turmbau, das Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz.[1179]

Vorgängerbau und Erwerb des Grundstücks durch die Versicherungs-gesellschaft

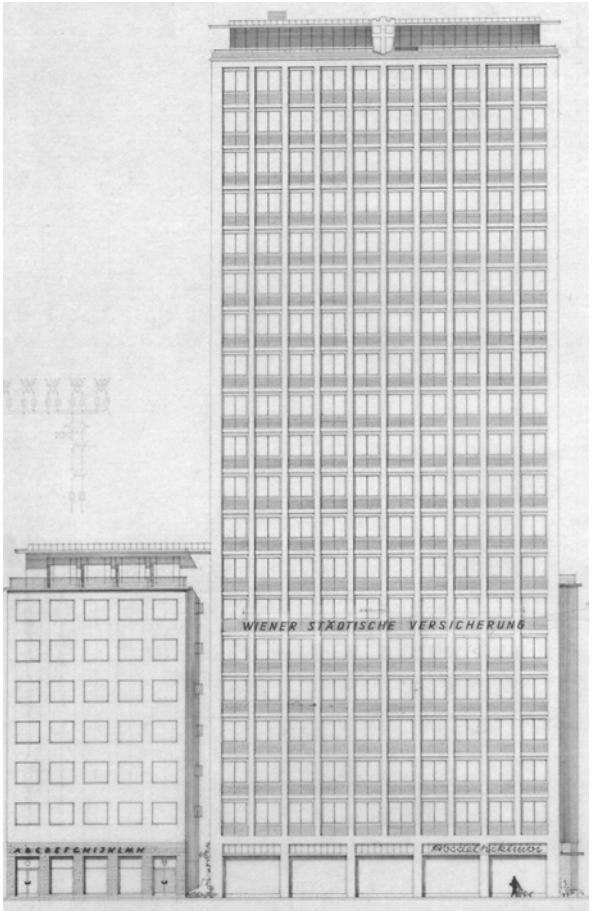
Die Parzelle war von 1869 bis 1945 mit dem Bürgerspitalfonds-Haus (Schottenring 28-30) bebaut. Das Gebäude war 1945 beim Abzug deutscher Truppen in Brand geschossen worden und musste abgetragen werden. Der Bauplatz blieb von 1945 bis zum Baubeginn 1953 ungenutzt. Von der Wiener Städtischen Versicherung, deren Firmensitz in der Tuchlauben zu klein geworden war und die ihre Büroflächen dringend erweitern musste, wurde aber aus finanziellen Gründen nur das halbe Grundstück von der Stadt erworben – durch Tausch mit einem im Besitz der Versicherungsgesellschaft stehenden Gebäudes.[1180] Der andere Teil der Parzelle, Adresse Schottenring 28, wurde Ende der fünfziger Jahre mit einem Wohnbau der Gemeinde Wien bebaut.[1181]
Die zur Verfügung stehende Grundfläche hätte aber bei konventioneller Bebauung unter Einhaltung der Bauklasse nicht für die notwendige Bürofläche ausgereicht. Der gewählte Bautyp und dessen Höhenentwicklung waren also eine Folge des Platzbedarfs.[1182]

Neubau

Der Ringturm gilt als der zweite Hochhausbau Wiens nach dem rund dreißig Jahre zuvor erstellten, terrassierten Gebäude von Theiß und Jaksch in der Herrengasse. Das neue Turmprojekt überragte mit einer Höhe von 73m mit 21 Geschossen deutlich alle anderen Wiener Bauten (mit Ausnahme von Kirchen und Industriebauten wie den Gasometern). Die Grundmaße belaufen sich auf ein Rechteck von 14,80m auf 28,30m. Die restlichen Bauteile halten die normale Höhe der Ringstraßenhäuser von 25m ein.[1183]

[1180] Stiller: Symbol, hier S. 29, 38.
[1181] Stiller, Adolph: „Wir bauen ein Hochhaus". Erich Boltenstern und die Wiener Städtische Versicherung, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20. Oktober 2005 – 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, S. 155-161, hier S. 157.
[1182] Stiller: Symbol, hier S. 29.
[1183] Boltenstern, Erich/S. (vermutl. Simony, Stephan): Der Ringturm in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 9/10(1955), S. 207-211, hier S. 207, 210.

Abb. 61: Ansicht der Fassade des Ringturms vom Kai aus betrachtet. Der Plan datiert vom November 1952. Quelle: Stiller, Adolph: „Wir bauen ein Hochhaus". Erich Boltenstern und die Wiener städtische Versicherung, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20. Oktober 2005 - 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, S. 155-161, hier S. 161.



Konstruktion

Vor dem Entwurf des Gebäudes galt es, die Konstruktion festzulegen, die der Architekt in enger Abstimmung mit dem Statiker entwickelte. Vor Baubeginn wurde zwischen den Konstruktionsvarianten eines reinen Stahlbaus und eines Stahlbetonbaues hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit abgewogen. Vorteile zugunsten des Stahlbetonbaus ergaben sich unter anderem aufgrund der nicht zusätzlich notwendigen Brandschutzwände. Die Stützen konnten durch den Einsatz von „Windscheiben" (zur Ableitung von Windkräften) anstelle von Rahmentragwerken in relativ geringem Durchmesser ausgeführt werden. Der Querschnitt der Stützen beträgt 52/47cm.[1184]
Das Hochhaus steht auf einer schwer armierten Stahlbetonplatte mit einer Stärke von 1,5m. Die unmittelbar angrenzenden, 25m hohen Gebäudeteile gründen auf Streifenfundamenten. Die einzelnen Gebäudeteile sind durch Dehnfugen voneinander getrennt. Gegen eindringendes Grundwasser wurden ihre Untergeschosse durch dichte Wannen geschützt.[1185]

Fassade

Im Erdgeschoss erfolgte an den Schauseiten eine Verkleidung mit Gebhartser Syenit, in den oberen Geschossen wurden Mosaikkeramiken und Kunststeinplatten verwendet.[1186]

Innenarchitektur und Ausstattung

Boltenstern legte für die Räume bestimmte Grundmaße im Sinne eines „klaren Konstruktionsschemas" fest, durch die sich die Planung der Innenarchitektur weitgehend vereinfachen ließ. So wurden für die Raumhöhe drei Meter, für die Raumtiefe fünf Meter, für die „Fensterachsenentfernung" 2,50m geplant. Diese Maße wiederholen sich bei der Anordnung der Beleuchtung und Heizung. Ein Großteil der Trennwände wurde als flexible, raumhohe, verglaste Elemente so konstruiert, dass sie bei Bedarf in einem einfachen Arbeitsvorgang versetzt werden konnten.[1187] Die Glaswände wurden später durch Schrankwände ersetzt, so dass Einzelbüros entstanden.[1188] Großraumbüros galten als eine moderne Neuerung: Diese „Gruppenarbeitsplätze" wurden im Ringturm mit bis

[1184] O. A.: Bürohochhaus, S. 219 und Stiller: Symbol, hier S. 45.
[1185] Boltenstern/o. A.: Ringturm, S. 210.
[1186] Boltenstern/o. A.: Ringturm, S. 210 und O. A.: Bürohochhaus, S. 220. Bei der Renovierung in den 1990er Jahren wurden die Tonplättchen ersetzt. Rigele: Hochhaus, S. 479.
[1187] Boltenstern/o. A.: Ringturm, S. 208.
[1188] Stiller: Symbol, hier S. 52.

zu dreißig Arbeitsplätzen eingerichtet. Sie erstreckten sich über die ganze Breite eines Gebäudeflügels. Bei der Planung und Belegung des Gebäudes standen in erster Linie funktionelle Überlegungen im Vordergrund. Kurze Wege sollten den Betrieb straffen. Die Abteilungen wurden so auf den Gebäudekomplex verteilt, dass sich der Parteienverkehr in den unteren Ebenen des Baukomplexes abspielt.[1189]
Die großzügige, mit Salzburger Marmor ausgekleidete Eingangshalle wird von der Ringstraße betreten und dient als Verteilungsraum für die weitere Erschließung der Einzelgebäude. Der Hauptfluss des Parteienverkehrs wird in der anschließenden, ebenerdigen Kassenhalle (=Parteienraum) abgewickelt. Von der Eingangshalle erreicht man linker Hand den Turmtrakt mit den Aufzügen. Die Hochhausgeschosse wurden überwiegend für die Büronutzung konzipiert (außer den Nebennutzflächen für Aufzüge, Treppenhaus und sanitäre Einrichtungen). Zur Gesundheitsvorsorge der Versicherten wie auch der Angestellten wurde das erste Stockwerk des Hochhaustraktes eingerichtet. Für den Sitz der Stadtwerke wurden drei Geschosse reserviert. Im sechsten Obergeschoss wurde die Generaldirektion auf der Seite der Ringstraße untergebracht.[1190] Im siebten Obergeschoss der niederen Bauteile fanden Sitzungssäle und das Personalrestaurant mit Küche ihren Platz. Vom Speisesaal aus lässt sich eine vorgelagerte Terrasse betreten. Im gleichen Stockwerk befinden sich im Turmbau Einrichtungen wie Bibliothek, Lesesaal und Fotolabor.[1191] Der neunzehnte Stock nahm die Telefonzentrale und Einrichtungen der Wetterstation, die meteorologische Beobachtungsstation und die Blitzforschungsstelle auf. Einen oberen Abschluss des Turmes bildet der zwanzig Meter hohe „Wetterleuchtturm“, der mit Lichtsignalen (zur Wettervorhersage) ausgestattet wurde. Ein Artikel im „Aufbau“ diskutierte eine Nutzung des höchstgelegenen, zwanzigsten Stockwerks als öffentliches Aussichtsrestaurant. Laut Bauordnung wären zusätzliche Aufzüge und ein Treppenhaus notwendig geworden, die viel Raum in allen Etagen beansprucht hätten; deshalb wurde von diesem Vorhaben Abstand genommen.[1192] Der zwanzigste Stock wurde als Erholungs- und Tagungsraum ausgestattet. Die Zeitschriften Bau und Aufbau lobten gleichermaßen den Blick über die Stadt.[1193]

Technische Ausstattung des Gebäudekomplexes

Deckenstrahlungssysteme dienten bei der Erstausstattung der Gebäudegruppe zur Beheizung. Beide Systeme konnten auch zur Kühlung durch Einleitung von Brunnenwasser genutzt werden. Nur bestimmte Räume waren an die Klimaanlage angeschlossen (Registratur, Speisesaal, Küche, Sitzungssäle, Aussichtsraum im zwanzigsten Stock).[1194]
Die Gebäudeteile wurden mit einer Reihe von Aufzügen ausgestattet; im Hochhaustrakt stehen neben einem Treppenhaus drei Schnellaufzüge, zwei Paternoster und drei Aktenaufzüge zur Verfügung.[1195]

[1189] Boltenstern/o. A.: Ringturm, S. 208.
[1190] O. A.: Bürohochhaus, S. 216-217, 255.
[1191] Stiller: Symbol, hier S. 52 und O. A.: Bürohochhaus, S. 217.
[1192] O. A.: Bürohochhaus, S. 218.
[1193] Boltenstern/o. A.: Ringturm, S. 210 und O. A.: Bürohochhaus, S. 218.
[1194] Boltenstern/o. A.: Ringturm, S. 210.
[1195] Siehe Grundriss und vgl. Boltenstern/o. A.: Ringturm, S. 210.

Grundriss

Das Hochhaus steht auf einer Grundfläche von 400m². Die gesamte zur Verfügung stehende Grundfläche betrug 2.500m².[1196] Die Parzelle wurde als vierteiliger, rechteckiger Baublock mit Innenhof bebaut. Der Gebäudeteil im Nordosten überragt die restlichen Bauteile um dreizehn Geschosse.[1197]

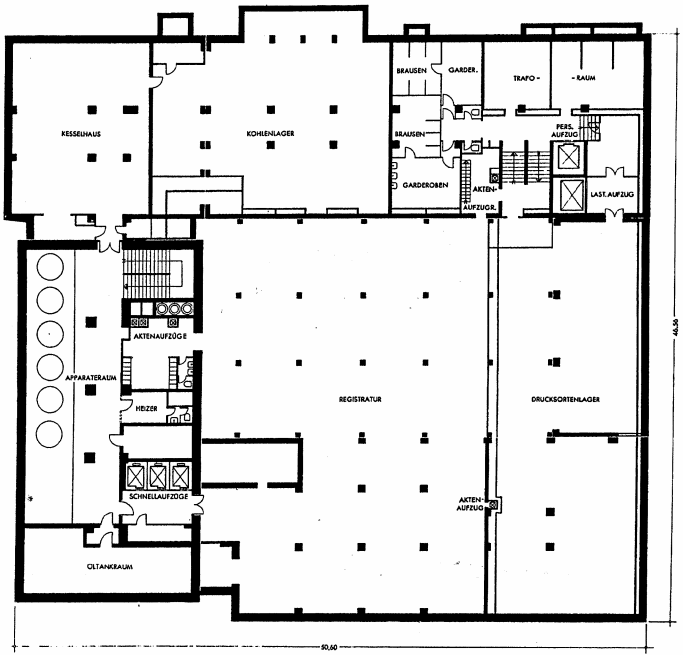


Abb. 62: Ringturm (Gebäude im Plan links) mit weiteren Gebäudeteilen, Grundriss eines Kellergeschosses. Quelle: O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6 (1955), S. 214-225, hier S. 216.

Alle Bauteile der Büroanlage sind mit zwei bzw. drei Geschossen unterkellert. Dort wurden die technischen Komponenten der Gebäudeausstattung (Heizung, Klimaanlage, Stromaggregate) sowie Lagerkapazitäten angesiedelt.[1198]

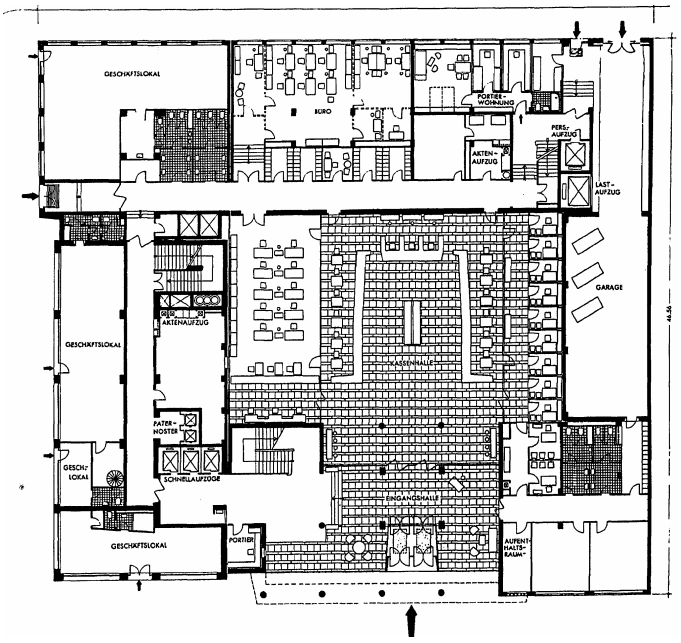


Abb. 63: Ringturm (Gebäude im Plan links) mit weiteren Gebäudeteilen, Grundriss des Erdgeschosses. Quelle: O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6 (1955), S. 214-225, hier S. 217.

[1196] Boltenstern, Erich: Der Bau eines neuen Bürohauses. Rundfunkinterview vom März 1953, in (Stiller, Adolph): Der Ringturm. 5 Jahrzehnte Baugeschichte eines Hochhauses, Wien 1998, S. 67-68, hier S. 67.
[1197] Siehe Abb. 61.
[1198] O. A.: Bürohochhaus, S. 216.

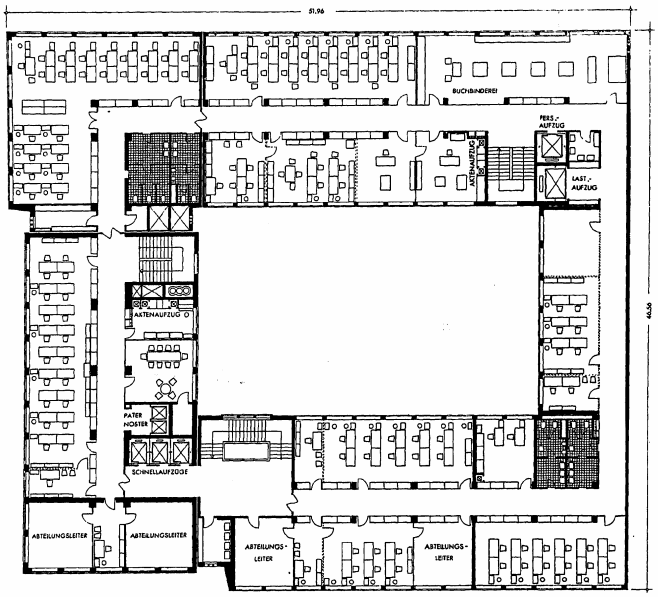


Abb. 64: Ringturm (Gebäude im Plan links) mit weiteren Gebäudeteilen, Grundriss des vierten Stockwerks (entspricht einem Regelgeschoss). Quelle: O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6 (1955), S. 214-225, hier S. 218.

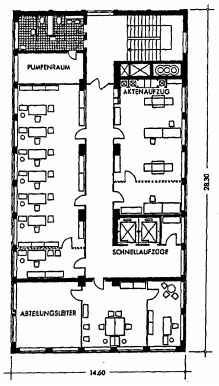


Abb. 65: Ringturm, Grundriss des vierzehnten Stockwerks. Quelle: O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6 (1955), S. 214-225, hier S. 218.

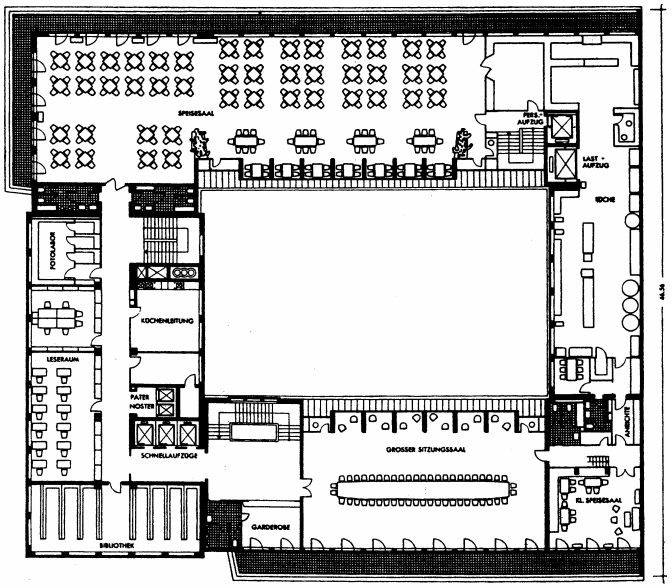


Abb. 66: Ringturm (Trakt im Plan links) mit weiteren Bauteilen, Grundriss des siebten Obergeschosses mit dem Speisesaal. Quelle: Boltenstern, Erich/S. (vermutl. Simony, Stephan): Der Ringturm in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 9/10(1955), S. 207-211, hier S. 207.

Anmerkungen

Der Ringturm stellt eine Verwirklichung des Konzepts städtebaulicher Dominanten dar und steht – als weithin sichtbares, innovatives Symbol – für die Vollendung des Wiederaufbaus, für die Modernisierung der Stadt und für Technikbegeisterung.
Adolph Stiller erkannte im Bau des Ringturms eine zweifache Symbolik. Einerseits setzte dieser während der Bauzeit ein Signal der aufstrebenden westlichen Besatzungszonen gegenüber dem rückständigen Osten der Stadt. Der amerikanisch geprägte Hochhausbau war als Zeichen des Aufstrebens und Florierens direkt an der Zonengrenze, dem Donaukanal, unübersehbar. Andererseits fiel die Fertigstellung des Baus mit dem Erlangen staatlicher Souveränität zusammen – und das in einer Stimmung des Aufbruchs und der Modernisierung. Der Ringturm war zwar eines der markantesten neuen Gebäude, doch die Bautätigkeit war intensiv und viele andere Fertigstellungen (wie die Opernpassage) und Baustellen (z. B. der Stadthalle) trugen zeitgleich zu einer Baueuphorie in der Stadt bei, die als „Aufstieg zur Weltstadt" propagiert wurde. Die tatsächliche Situation der Stadt korrespondierte vielmehr mit der zurückhaltenden Architektur des Ringturms, wie sie durch Boltenstern geprägt wurde: „Integer, schlicht und ohne großen Gestus" (Vgl. VIII.1). Denn auch „konservative Restriktionen" blieben prägend im Wien der Nachkriegszeit.[1199] Aus architektonischer Sicht blieb der Bau von Boltenstern, der dem Projekt selbst anfangs eher zögerlich gegenüberstand, nicht ohne Kritik – hier ein Zitat von Uhl (1966): „Der rechteckige Turm ist zu sehr aus dem Grundriss entwickelt (als 'Eckhaus' an gründerzeitlichen Fluchtlinien)."[1200]

Abb. 67: Ringturm mit umgebenden gründerzeitlichen Baublöcken, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Trotzdem verursachte der Bau große Aufregung als Hochhaus im ersten Bezirk. Eine Ausgabe der Wochenschau berichtete über die Eröffnung des Ringturms. Einleitende Worte waren:
„Nein das ist nicht Amerika. Das ist Österreichs höchster Profanbau. […] Wien hat ein neues Wahrzeichen. Mit einer Höhe von mehr als 70 m gehört es zu den höchsten Häusern Europas. […]"[1201]

[1199] Stiller: Symbol, hier S. 11, 13; Rigele: Hochhaus, S. 484.
[1200] Uhl: Moderne Architektur, S. 95.
[1201] Filmarchiv Austria: Austria Wochenschau, „Wien hat einen Wolkenkratzer/Wiener Städtische Versicherung", Nr. 25/1955, Beitragsnr. 6, Erscheinungsdatum 17.6.1955, Text abrufbar unter http://www.filmarchiv.at/show_content.php?sid=94?modus=teil&counter=15&current=0&feld=&suchbegriff=&gesamtsuche=Er%F6ffnung&jahr_von=&jahr_bis=&jahr_genau=1955&datum=&id=5301 (Stand 10.07.2007).

Das Gebäude gilt als „Startschuss“ für weitere Hochhausbauten in den folgenden Jahren.[1202] Der Ringturm stellte als neues „Wahrzeichen“ ein beliebtes Motiv für Fremdenverkehrs- und Wahlplakate dar.[1203]

Abb. 68: Wahlplakat der SPÖ für die Wiener Gemeinderatswahl vom 17. Oktober 1954. Quelle: Demokratiezentrum Wien: Zu den Wiener Gemeinderatswahlen vom 17. Oktober 1954, abrufbar unter http://www.demokratiezentrum.org/de/startseite/themen/wien/wien-images/spoe-plakat_weltstadt_wien_(1954).html (Stand 27.06.2007; Original in der Österreichische Nationalbibliothek, Flugblätter-, Plakate- und Exlibris-Sammlung).

[1202] Boltenstern/o. A.: Ringturm, S. 207.
[1203] Eiblmayr, Judith/Meder, Iris: Die moderate Moderne, abrufbar unter (nextroom architektur datenbank) http://www.nextroom.at/article.php?article_id=13238 (Stand: 23.02.2007). Eine Generalsanierung fand 1991-1994 statt. Das oberste Geschoss wurde 1995 für Repräsentationszwecke umgebaut. Stiller: Symbol, hier S. 54-55.

VII.2.6 Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz

Abb. 69: Postkarte des Hochhauses am Matzleinsdorfer Platz mit Ansichten des Cafés im obersten Stockwerk (heute Büroräume) und Fassade nach Norden. Quelle: Bezirksmuseum Margarethen.

Im Rahmen der Typologie Beispiel für

- ein Wohnhochhaus als städtebauliche Dominante: ein „Südturm" (südliche Begrenzung der Innenstadt) als markanter Bau,[1204]
- die neue Bauform des Turmhochhauses: Die gesamte Anlage ist ein Beispiel für eine Übergangsform von der Block- zur Zeilenbebauung,
- die Baulücken-politik der Nachkriegszeit: Die Parzelle des ehemaligen Heu- und Strohmarkts wurde mit einer Wohnanlage bebaut.

Adresse

Theodor-Körner-Hof am Matzleinsdorfer Platz, Leopold-Rister-Gasse 5, V. Bezirk.

Lage

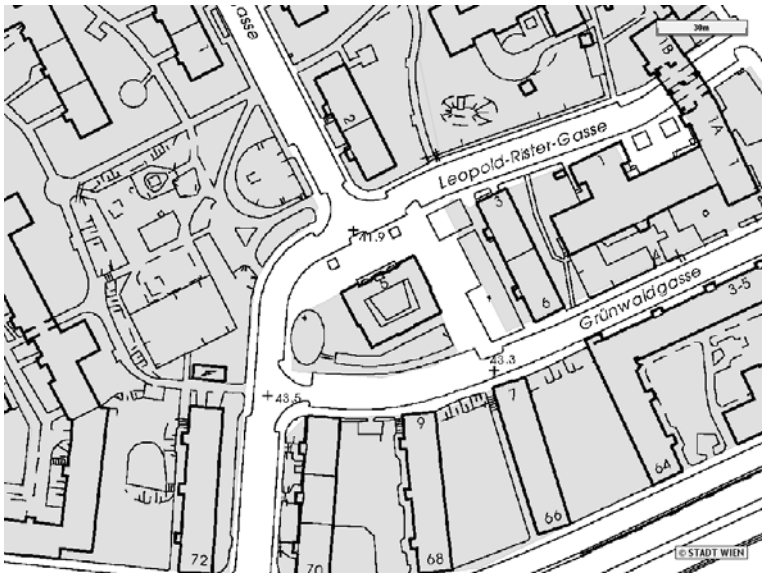
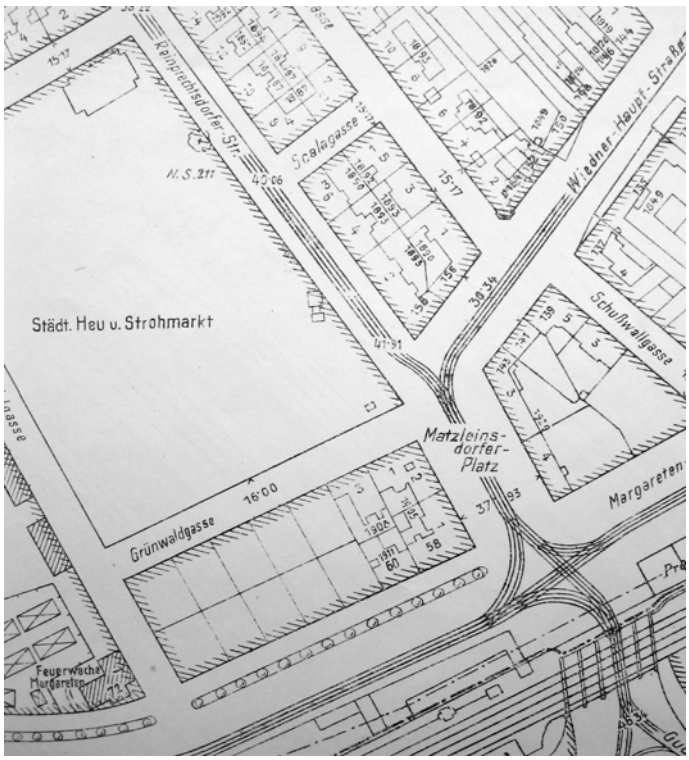


Abb. 70: Ausschnitt aus dem Stadtplan, Bereich Theodor-Körner-Hof. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Die Wohnanlage liegt in einem dicht bebauten Gebiet. Weitere Wohnanlagen liegen in der näheren Umgebung entlang des Margaretengürtels (z.B. Matteottihof, Reumannhof, Georg-Herwegh-Hof, Metzleinsthalerhof, Julius-Popp-Hof). Die Erschließung erfolgt

[1204] Webservice der Stadt Wien, Stadtentwicklung MA 21: Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West (Bezirke 1-9 und 14-20), http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/guertel/sg-arch.htm (Stand 21.01.2007).

	durch Straßen und Fußgängerwege und wurde nicht autofrei gestaltet.[1205]
Eigentümer	Wiener Wohnen, Gemeinde Wien.
Bautyp	Wohnhochhaus als städtebauliche Dominante. Bei dem Wohnhochhaus mit zwanzig Stockwerken und 108 Wohnungen (s. u.) handelt es sich um den Hauptbau der nach dem Bundespräsidenten Theodor Körner benannten kommunalen Wohnanlage mit insgesamt 1.365 Wohnungen in neun Baugruppen.[1206] Sie bildet eine Mischform aus offener Zeilen- und Blockrandbebauung; es wurde „[…] im Anschluss an vorhandene Bebauung die Typologie des Bestandes aufgenommen“ (siehe benachbarte Höfe). Neben dieser Typologie des Hofes wurde die Zeilenbauweise im an den Gürtel angrenzenden Bereich des Gürtels angewandt. Das Punkthochhaus bildet ein neues Element in dieser verschiedene Typen von Wohnanlagen aufnehmenden Mischform.[1207]
Nutzung	Das Punkthochhaus hat primär Wohnfunktion. Im obersten Geschoß war ursprünglich ein Café mit Terrasse vorgesehen. Es ist heute als Büro der Öffentlichkeit unzugänglich. Im Erdgeschoß wurden Läden für den täglichen Bedarf aufgenommen (teilweiser Leerstand).[1208] Verschiedene Dienstleister sind im Turm angesiedelt.
Architekten	Kurt Schlauß/Ladislaus Hruska.
Bauherr	Gemeinde Wien.
Baujahr	1954-1957. Am 8. Oktober 1954 begann der Bau dieses ersten städtischen Wohnhochhauses.[1209] Im Zeitraum 1951-55 wurden die anderen Gebäudegruppen der Wohnhausanlage fertig gestellt.[1210]
Vorgänger-bebauung	Abb. 71: Matzleinsdorfer Platz, Ausschnitt aus dem Generalstadtplan, Stand Dezember 1945. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, K883/VIII/6 G 1945.



Die Parzelle ist als Heu- und Strohmarkt im Generalstadtplan eingetragen. Hier fanden auch regelmäßig Viehmarkttage statt. Während des Zweiten Weltkriegs wurde das ebenfalls in diesem Areal beheimatete Margaretener Orpheum, eine Volksbühne, zerstört. Der Fund einer Fliegerbombe bei Bauarbeiten weist auf eine Bombardierung des Areals hin.[1211]

[1205] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 79-80.
[1206] Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 5, Wien 1997, S. 443.
[1207] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 79, 81.
[1208] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 79.
[1209] Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz Oktober 1954, http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1954/1054.htm (Stand 21.01.2007).
[1210] Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Theodor-Körner-Hof, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=13812&PHPSESSID=40c732409b0cfa50c9793815353aa8db (Stand 28.04.2007).

Neubau

Das Areal des ehemaligen Heu- und Strohmarkts wurde im Sinne der Baulückenpolitik dem kommunalen Wohnbau gewidmet. Durch den Theodor-Körner-Hof wurde die letzte große Lücke in der Gürtelstraße geschlossen.[1212] In der neu entstandenen Anlage wurde das erste Wohnhochhaus Wiens als Akzentuierung integriert. Das zwanziggeschossige Gebäude, das als „Südturm" die Kreuzung von Margaretener Gürtel und Triester Straße weithin sichtbar kennzeichnet, stellt eines der markantesten Nachkriegsbauwerke dar. Gleichzeitig ist die Anlage ein Schritt weg vom geschlossenen Wohnblock hin zur aufgelockerten Bauweise[1213] – entsprechend dem städtebaulichen Ideal der Fünfziger.

Bautechnik und Ausstattung

Es handelt sich um einen „Stahlbetonskelettbau mit kreuzweise bewehrten Decken". Die Wände wurden mit Hohlblockmauerwerk ausgefacht. Das Gebäude ist mit drei Liften ausgestattet. Die sanitären Installationen wurden „symmetrisch an den Wohnungstrennwänden angelegt". Jedes Geschoss verfügt über einen „zentralen Installationsschacht".[1214]

Das Matzleinsdorfer Hochhaus wurde als „moderner" Bau konzipiert, nicht nur hinsichtlich seiner Architektur und seines Bautyps, sondern auch mit seiner Ausstattung auf dem neuesten Stand der Technik (Müllabwurfanlage, Zentralheizung).[1215] Das Gebäude trägt am oberen Ende der nach Süden gerichteten Fassade ein großes Wappen der Stadt Wien.[1216]

Grundriss

Die Grundrisse entsprechen den Standardtypen A-D des Wiener kommunalen Wohnbaus.[1217]

Legende:

1. Lift
2. Lift
3. Flur
4. WC
5. Bad
6. Küche
7. Wohnen
8. Schlafen
9. Schlafen
10. Schlafen
11. Müllabwurfschacht
12. Garderobe und zentraler Installationsschacht

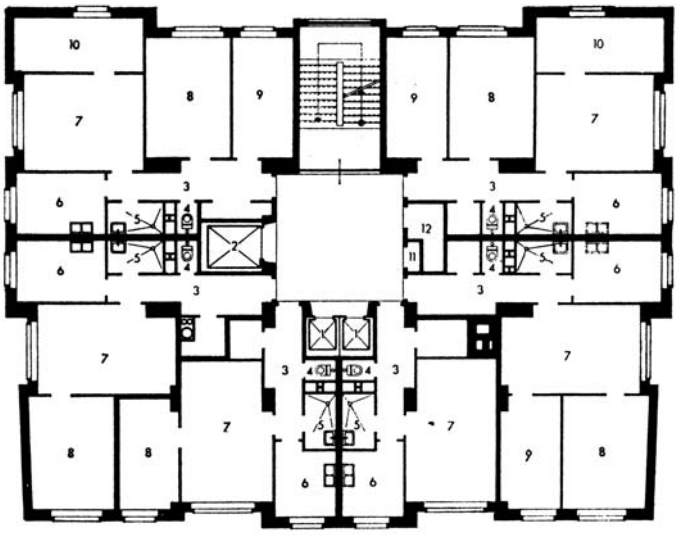


Abb. 72: Grundriss eines Regelgeschosses im Hochhaus Matzleinsdorfer Platz. Quelle: Marchart, Peter: Wohnbau in Wien, Wien 1984, S. 112.

[1211] Wiener Volksbildungsverein (Hg.): Agenda 21. Zukunftspotenziale von Margareten, Wien 2003, http://www.agenda-wien5.at/downloads/agendabericht.pdf (Stand 21.01.2007), S. 28-29; Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz Oktober 1959, http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1959/1059.htm (Stand 21.01.2007) und Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 5, Wien 1997, S. 443.

[1212] Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz Oktober 1954 (Stand 21.01.2007).

[1213] Bezirksmuseum Margareten: Die Entstehung des Bezirkes Margareten, abrufbar unter http://www.bezirksmuseum.at/margareten/page.asp/401.htm (Stand 28.04.2007).

[1214] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 81.

[1215] Webservice der Stadt Wien, Stadtentwicklung MA 21A: Zielgebiet Gürtel (Stand 21.01.2007).

[1216] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 79.

[1217] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 79.

Anmerkungen

Abb. 73: Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz im Theodor-Körner-Hof, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1-(20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

„Mit dem weithin sichtbaren Hochhaus wurde ein neuer Baustil dokumentiert, der sich von der früher üblichen Wohnblockbauweise mit großen Innenhöfen loslöste und in einer aufgelockerten Bauweise mit Einzelhäusern günstigere Belichtungsmöglichkeiten bot.“[1218]
Das Hochhaus galt als ein Symbol des Wiederaufbaus und entfachte Diskussionen über die Bauform.[1219] Die Wohnungen in dem modernen Geschossbau waren beliebt:
„Bewohnt wurde das exklusive Gebäude mit seinen hellen Wohnungen damals freilich nicht von 'gewöhnlichen Leuten', sondern vorwiegend von besserverdienenden Personen. '1954 wie wir da hergezogen sind in den Fünften, hätt ma nicht einmal dran gedacht, dort eine Wohnung zu nehmen. Da wohnten nur Doktor'n drinnen, auch der Zilk.'“[1220]

Der Theodor-Körner-Hof steht in der Tradition der großen kommunalen Wohnhöfe der Zwischenkriegszeit entlang des Margaretengürtels. Diese so genannte "Ringstraße des Proletariats", die „als Vision und Kontrapunkt zum bürgerlichen Wien angedacht wurde“, ist nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Verbauung des Marktgeländes am Matzleinsdorfer Platz fortgeführt und erweitert worden.[1221] Auffallend ist der Übergang vom Block zur Zeile: Die hofartige Geschlossenheit der Anlage wurde im an den Gürtel grenzenden Teil durch Zeilenbau aufgelöst; die Anordnung der Baukörper auf der dem Ring abgewandten Seite ist noch nicht von der Höfetradition losgelöst. Eine Öffnung zur Zeile im südlichen Teil der Anlage mag zwar zeitgemäß gewesen sein und Modernität gezeigt haben, doch waren die dortigen Wohnbauten jahrzehntelang – bis zur Aufstellung von hohen Lärmschutzwänden 2006-07 – intensiv dem Verkehr ausgesetzt. Bautypologisch weit entfernt von der gründerzeitlichen Blockverbauung und der kommunalen Bauform der Zwischenkriegszeit ist das in den Körner-Hof integrierte Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz, mit dem die Gemeinde den neuen Typ des Wohnhochhauses in Wien einführte. Der Turm ist ein weithin sichtbares Zeichen einer konstruktiv-progressiven Haltung im Gemeindebau.[1222] Das die technischen Möglichkeiten im Wohnungsbau aufzeigende Demonstrationsobjekt hat offensichtlich die Funktion eines „optischen Gelenks“ für den Ring.[1223]

[1218] Wiener Volksbildungsverein (Hg.): Agenda 21 (Stand 21.01.2007), S. 29.
[1219] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 81.
[1220] Wiener Volksbildungsverein (Hg.): Agenda 21 (Stand 21.01.2007), S. 29.
[1221] Webservice der Stadt Wien, Stadtentwicklung MA 21A: Zielgebiet Gürtel (Stand 21.01.2007).

VII.2.7 Böhlerhaus[1224]

Abb. 74: Böhlerhaus, vom Schillerplatz aus fotografiert. Quelle: Verfasser (November 2006).

Im Rahmen der Typologie Beispiel für	▪ den Anschluss an die Internationale Moderne; ▪ „eines der letzten erhaltenen Architekturdokumente der 50er-Jahre in Wien“,[1225] ▪ ein „Pionierprojekt“ aufgrund seiner Metall-Glas-Fassade,[1226] ▪ eine „Signalwirkung für die Entwicklung der österreichischen Architektur“, ähnlich der des „Zwanzger Hauses“.[1227] ▪ Das Böhlerhaus wird zu den bemerkenswertesten Bauten Roland Rainers gezählt.[1228]
Bautyp und Nutzung	Verglaster Stahlbetonskelettbau mit Aluminiumblenden,[1229] der als Verwaltungs- und Bürogebäude als „Erweiterungsbau des links liegenden Althauses“ genutzt wurde.[1230]
Architekt	Roland Rainer.[1231]
Statik	Prof. Baravalle.
Bauherr	Gebrüder Böhler & Co. AG (später umbenannt in VEW).[1232]
Ausführung	Porr AG und Wayss&Freitag.
Baujahr	1956-58.
Adresse	Elisabethstraße 12, I. Bezirk.

[1222] Webservice der Stadt Wien, Stadtentwicklung MA 21A: Zielgebiet Gürtel (Stand 21.01.2007). Der „Hof“ präsentiert sich gegenwärtig in saniertem Zustand. Durchgeführt wurden seit dem Bau eine teilweise Fassadensanierung, daneben Balkone angebaut und außen liegende Liftanlagen hinzugefügt. Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 81. Eine thermische Sanierung des Hochhauses fand 2001-2002 statt. Zusätzlich soll ein Freiraumkonzept (von Seiten der Gemeinde) die Wohn- und Lebensqualität in der Wohnanlage verbessern. Webservice der Stadt Wien: Archivmeldung der Rathauskorrespondenz vom 11.4.2002, abrufbar unter http://www.magwien.gv.at/vtx/rk?DATUM=20020411&SEITE=020020411023 (Stand 21.01.2007).

[1223] Amann: Städte- und Siedlungsbau, S. 106.

[1224] Das Böhlerhaus kann dem Namen nach mit dem Lorenz-Böhler-Unfallkrankenhaus (Donaueschingenstr. 11-13, nach Plänen von Adolf Hoch) verwechselt werden. Czeike, Felix: XX. Brigittenau, Reihe Wiener Bezirkskulturführer, Wien-München 1981, S. 12, 49.

[1225] Woltron, Ute: Böhlerhaus wird herausgeputzt, in: Der Standard vom 02.03.2002, siehe nextroom architektur datenbank, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=1269&article_id=919 (Stand 24.01.2007).

[1226] Steiner, Dietmar: Architektur in Wien, Wien 1984, S. 78.

[1227] Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 1, Wien 1992, S. 415-416.

[1228] Woltron, Ute: Architekturdenkmal wird Ringstraßen-Hotel, in: Der Standard vom 15.02.2001, siehe nextroom architektur datenbank, http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=1269&article_id=5614, (Stand 24.01.2007).

[1229] Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 1, Wien 1992, S. 415-416.

1230 Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./1, S. 14.

1231 Weihsmann: In Wien erbaut, S. 324.

1232 Nach einer Fusion 1975 firmierten die Edelstahlwerke unter dem Namen „Vereinigte Edelstahlwerke AG“. aeiou Kulturinformationssystem der TU Graz: Vereinigte Edelstahlwerke AG, abrufbar unter http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.v/v189964.htm (Stand 24.01.2007).

Lage

Der Verwaltungskomplex liegt zwischen Schillerplatz und Opernring im ersten Bezirk.

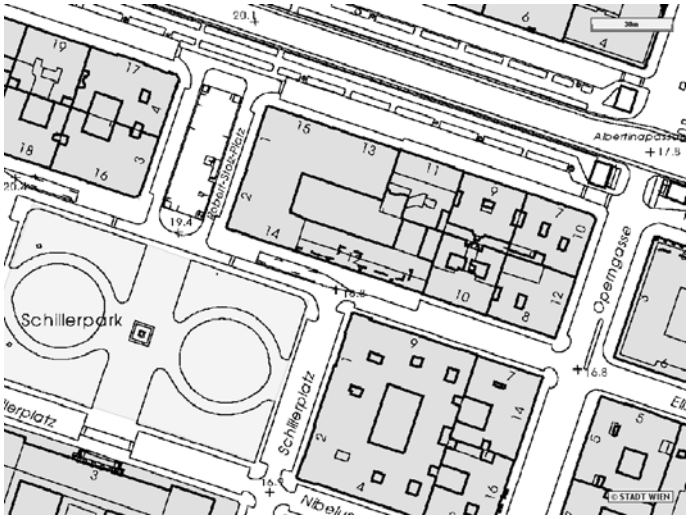


Abb. 75: Ausschnitt aus dem Stadtplan, Bereich Schillerplatz. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan mit Adressensuche, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Vorgänger-bebauung

An dieser Stelle befand sich zuvor ein Gebäude, das 1861 von dem erfolgreichen tschechischen Architekten und Mäzen Josef Hlávka errichtet wurde.[1233]

Neubau

Der neungeschossige Neubau wurde als Ersatz für den durch Bomben zerstörten Teil des mehrgliedrigen Verwaltungskomplexes geplant. Der Neubau wurde so angelegt, dass er nun die Funktion eines Hauptbaus mit Eingang zur gesamten Anlage übernimmt. Wegen steigender Verkehrsbelastungen (Lärm, Abgase) wurden im ersten Geschoss statt der Generaldirektion Funktionen vorgesehen, die für Immissionsbelastungen weniger anfällig waren als die Büronutzung (Archiv, Buchbinderei und Druckerei). Der Standort der Generaldirektion wurde ins Dachgeschoß verlagert. Rainer konzipierte diesen Dachaufsatz mit einer etwa fünfzig Meter langen, raumhoch verglasten Südfront zum Schillerplatz, die durch „Sonnenbrecher aus Aluminium“ geschützt wird.[1234]
Neben den zerstörten Resten des Verwaltungstraktes wurde ein Hoftrakt abgebrochen. Dadurch sollte die nordseitige Belichtung des Neubaus verbessert werden.[1235]
Parkmöglichkeiten für die Fahrzeuge der Mitarbeiter wurden in einer Garage im Innenhof vorgesehen, welche in das Erdgeschoss des Neubaus integriert war.[1236]

Innenarchitektur und Ausstattung

„Das Innere des Bürogebäudes ist so hell, klar, und durchsichtig wie nur möglich gestaltet. Die bis an die Decke reichenden Oberlichten zwischen den Büroräumen und den Gängen lassen alle Räume zu einer optischen Einheit verschmelzen.“[1237]
Für die Gestaltung der Innenarchitektur sah Rainer vorzugsweise transparentes Glas vor. Die Bürogeschosse wurden mit Bädern (mit Duschen) und Garderoben für die Mitarbeiter ausgestattet. Als Trennwände zwischen einzelnen Büros wählte der Architekt – ähnlich wie beim Ringturm – verschiebbare Holzelemente, durch die sich die Raumgrößen flexibel in ihrer Größe gestalten lassen. Die Fußböden der Büroräume wurden in heller Esche gewählt, die Fußböden in den Gängen waren aus „weißen Tonplättchen mit Läufern aus schwarzem gerilltem Gummi“. Das Farbkonzept des Gebäudes beschränkte sich auf Schwarz-, Weiß- und Grautöne, dazu „einige wenige helle, sehr leuchtende Farben“.[1238]
Im Erdgeschoss, das über eine Ausstellungshalle und ein „Espresso“ verfügte, stehen die Aufzüge als „freistehender Block“ im Raum. An den Eingängen ersetzten Warmluftschleier die herkömmlichen Windfänge. Die Wände im Erdgeschoss wurden mit schwarzem Naturstein und geschlitzten Mahagoniplatten verkleidet.[1239]
Die Fenster in den Büroräumen reichen über die gesamte Raumbreite. Die Fensterrahmen bestehen aus Stahl und waren in der Erstausstattung großteils mit

[1233] Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 1, Wien 1992, S. 415-416.
[1234] Rainer, Roland: Bürogebäude der Böhler & Co. AG, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1958), S. 262-264, hier S. 263-264 und Rainer: Arbeiten, S. 60.
[1235] O. A.: Das Böhlerhaus in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1(1959), Jg. 14, S. 26-29, hier S. 26-27.
[1236] Rainer: Bürogebäude, S. 263.
[1237] Rainer: Bürogebäude, S. 263.
[1238] Rainer: Bürogebäude, S. 263-264.
[1239] O. A.: Böhlerhaus, S. 27.

Isolierglas bestückt.
„Die Fensterbrüstungen wurden außen mit Aluminiumplatten verkleidet […], um eine nicht verwitternde, durch die Rückstrahlung des Materials thermisch günstige und gleichzeitig leichte Fassade zu erhalten.“[1240]
Dem Architekten erschien die Fassade „leicht schwebend“. Die Metall-Glasfassade ist horizontal gebändert. Sie scheint auf dem kräftigen, horizontal gegliederten Band, zwischen Erdgeschoss und erstem Stock zu ruhen. Dieses Horizontalband ist mit geschliffenen Natursteinplatten belegt. Oben wird die Fassade abgeschlossen durch die „Glasbrüstungen der Terrasse“.[1241]
Die gedankliche Verbindung zwischen einem Edelstahlhersteller und einer Metallfassade war Teil des Kalküls, einen Betrieb durch sein Produkt darzustellen: „Die Metallfassade und die knappen, exakten Stahldetails repräsentieren eine Edelstahlfirma.“ Das Material passte zur Zeitströmung. Allerdings wurde anstatt Edelstahl Aluminium verwendet.[1242]
Die Metall-Glas-Fassade gilt als Stilelement „der internationalen Architektur der dreissiger Jahre“. Das Architekturkonzept Rainers stellte die „Kontinuität der Moderne in den Mittelpunkt“.[1243]

Bautechnik

Rainer konstruierte ein schlankes Stahlbetonskelett mit „nur 20cm breiten Betonpfeilern“ und Decken aus „nur 25cm dicken Betonplatten“.[1244] Das Untergeschoss wurde statisch-konstruktiv stützenfrei (durch Wandscheiben mit integrierten Stützen) ausgebildet. Straßenseitig wird das Untergeschoss von einem Unterzug überdeckt, der das darüber liegende Stahlbetonskelett trägt.[1245]

Grundriss

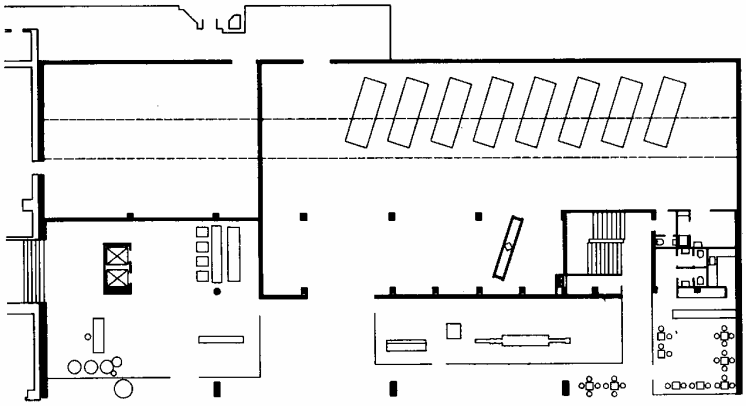


Abb. 76: Erdgeschoss. Eingangshalle, Garage, Espresso-Bar und Ausstellungshalle. Freistehende Aufzüge; kein Windfang, sondern Schutz vor Zugluft durch bauzeitlich-aktuelle Warmluftschleier.[1246] Quelle: Rainer, Roland: Bauten Schriften und Projekte, Tübingen 1965, S. 56.

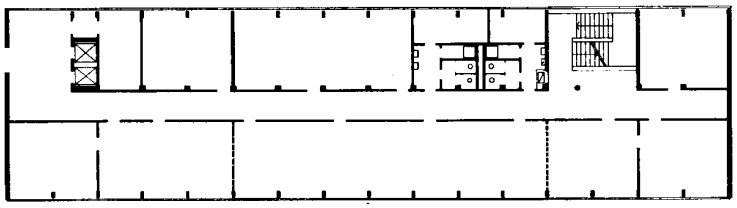


Abb. 77: Böhlerhaus, Regelgeschoss. Quelle: Rainer, Roland: Bauten Schriften und Projekte, Tübingen 1965, S. 56.

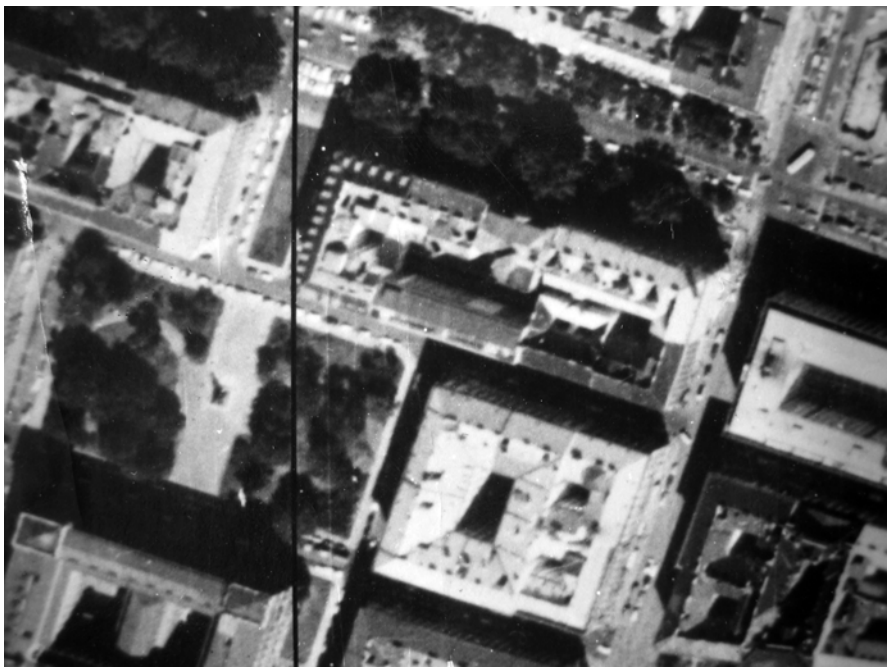
Wirkung und Anmerkungen

Die Fassade erscheint „trotz ihrer Gliederung sehr flächig“.[1247] Dazu heißt es im Architekturband „Neue Architektur in Österreich 1945-1970“:
„Die Wirkung der dünnen, exakten, spiegelnden Metall- und Glashaut des Gebäudes – Sinnbild eines Großbetriebes der Metallindustrie – wird durch den Kontrast zur Vegetation der Umgebung und der Dachterrasse gesteigert.“[1248]
Auch Ottokar Uhl beschrieb den Kontrast des Baus zu seiner Umgebung. Er kommentierte die Fassade wie folgt:
„Die kompromisslos entwickelte Fassade passt sich weder den Nachbargebäuden an, noch versucht sie, den Platz zu schließen.“[1249]
Der Bau wirkt in Bezug zum umgebenden gründerzeitlichen Ensemble selbstbewusst. Nach Achleitner wurde das Haus durch Einhaltung der Simshöhe gut eingefügt. Es

[1240] Rainer: Bürogebäude, S. 264.
[1241] Rainer: Bürogebäude, S. 264.
[1242] Rainer: Bürogebäude, S. 263-264.
[1243] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./1, S. 13-14.
[1244] Rainer: Bürogebäude, S. 263.
[1245] Zu den Details über die technische Ausstattung des Gebäudes (Heizungs- und Lüftungsanlage) siehe O. A.: Böhlerhaus, S. 28-29.

handelt sich um eine „an technischer Perfektion orientierte Selbstdarstellung eines modernen, damals florierenden Unternehmens“.[1250]
Achleitner verglich die Signalwirkung des Böhlerhauses mit derer des Museums des zwanzigsten Jahrhunderts im Schweizergarten: Im Vordergrund standen Anschluss an und Dialog mit der internationalen Architekturentwicklung. Das Böhlerhaus ist in zweifacher Hinsicht ein für den Wiederaufbau charakteristisches Gebäude: Einerseits diente es als Ersatz eines im Krieg zerstörten Teils des Verwaltungsbaues,[1251] andererseits markiert das Böhlerhaus mit seiner charakteristischen Architektur einen Wendepunkt in den fünfziger Jahren: Zusammen mit Bauten wie der Stadthalle und dem Schwanzerschen Pavillon stellt das Böhlerhaus eine Trendwende in der Wiener Architektur der Nachkriegszeit dar, das auch als letzter Schlusspunkt die Wiederaufbauzeit begrenzt. Das Böhlerhaus gilt als eines der ersten Beispiele moderner Architektur im Wien nach dem Zeiten Weltkrieg; dieser Bau war ein wichtiger Schritt zum Anschluss an die Internationale Moderne.

Abb. 78: Böhlerhaus im Baublock zwischen Schillerplatz und Opernring, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20. Jh.), Signatur C7191_1-124G.



Das unter Denkmalschutz stehende, in den neunziger Jahren leer stehende Haus wurde unter Beteiligung Rainers (zusammen mit Manfred Wehdorn) in ein großes Hotelensemble integriert.[1252] Bei den notwendigen Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen konnte durch die Beteiligung des ursprünglichen Architekten der Charakter gewahrt werden und das Gebäude als „signifikanter Typus einer Epoche“ bestehen bleiben.[1253]

[1246] Rainer: Bürogebäude, S. 263.
[1247] O. A.: Böhlerhaus, S. 28.
[1248] O. A.: Bauten, hier S. 92.
[1249] Uhl: Moderne Architektur, S. 93.
[1250] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./1, S. 13-14.
[1251] Rainer: Arbeiten, S. 60.
[1252] Woltron: Architekturdenkmal (Stand 24.01.2007).
[1253] Woltron: Böhlerhaus (Stand 24.01.2007).

VII.2.8 Museum des 20. Jahrhunderts

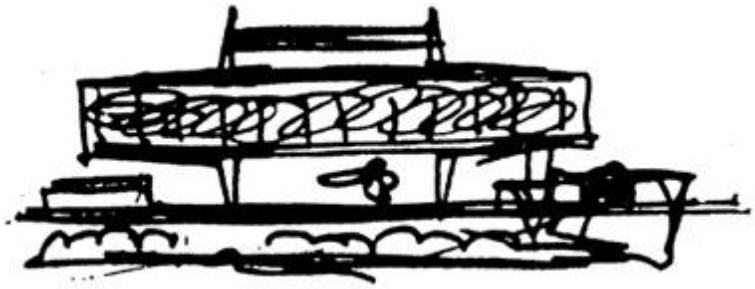
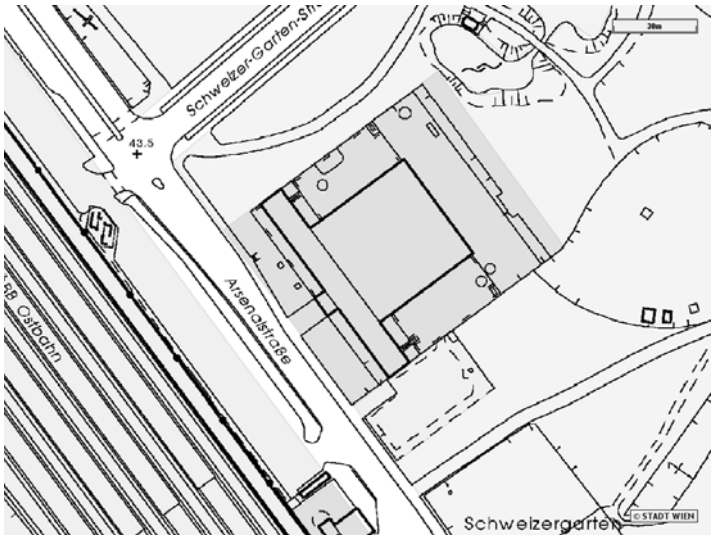


Abb. 79: Frühe Entwurfsskizze von Karl Schwanzer für den Ausstellungsbau. Quelle: nextroom architektur datenbank: Frühe Entwurfsskizze von Karl Schwanzer, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2348&article_id=2957&media_id=3285 (Stand 28.04.2007).

Im Rahmen der Typologie Beispiel für	▪ den Anschluss an die Internationale Moderne (Bau bekam „Grand Prix“ in Brüssel 1958), ▪ einen temporär gedachten Ausstellungsbau, ▪ einen erfolgreichen Architektur-Export mit hoher Außenwirkung.
Bautyp und Nutzung	Das ursprünglich als temporärer Ausstellungsbau konzipierte Gebäude diente als Österreich-Pavillon auf der Weltausstellung 1958 in Brüssel und wurde anschließend im Schweizergarten als Museum für Werke des zwanzigsten Jahrhunderts aufgestellt.[1254]
Adresse	Im Schweizergarten, Arsenalstraße 1, beim Südbahnhof, III., Landstraße.
Lage	Abb. 80: Ausschnitt aus dem Stadtplan, Bereich Schweizer-Garten. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).
Architekt	Karl Schwanzer (1918-1975).[1255]
Statik	Schön (Mitarbeiter der Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke AG) und Robert Krapfenbauer.
Bauherr	Republik Österreich.
Ausführung	Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke, 1959-62.[1256]
Baujahr	1958, Umzug und Umbau 1960-1962;[1257] Eröffnung im Schweizergarten am 21.9.1962.[1258]



[1254] Czeike, Felix: III. Landstraße, Wien 1984, S. 23.
[1255] Eine der bekanntesten Bauten Schwanzers ist das BMW-Verwaltungszentrum in München. Weihsmann: In Wien erbaut, S. 365-366.
[1256] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./3, S. 118-119.
[1257] nextroom architektur datenbank: Eine neue Ausstellungshalle für Wien. Vom Expo- Pavillon zum Museum. Das 20er Haus blickt auf eine bewegte Geschichte zurück, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=2348&article_id=823 (Stand 25.02.2007).
[1258] Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 4, Wien 1995, S. 332.

Vorgänger-bebauung

Auf dem Blatt des Generalstadtplans vom Mai 1934 sind Feldpostbaracken eingetragen.

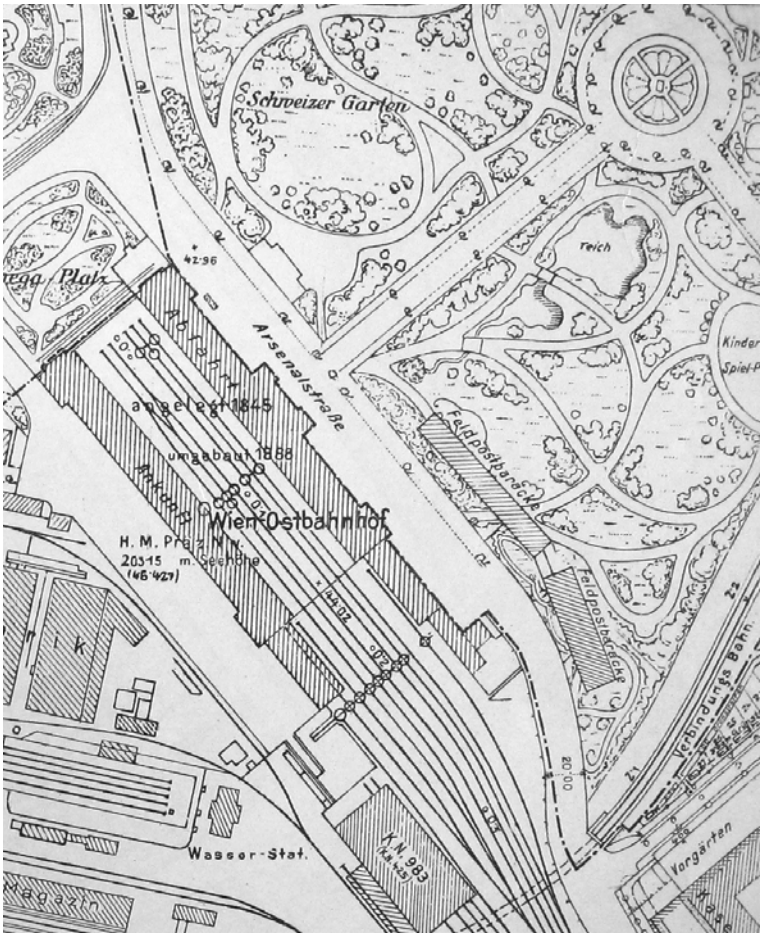


Abb. 81: Generalstadtplan, Ausschnitt Bereich Schweizer-Garten – Ostbahnhof. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Generalstadtplan, PSchrK 120422, Blatt VIII/6 (Favoriten), datiert Mai 1934.

Weltausstellung

Als Pavillon war der Bau Teil der Weltausstellung in Brüssel, die inhaltlich im Zeichen von „ungebrochenem Fortschrittsoptimismus“ und „Technikgläubigkeit“ stand. Die Pavillons dienten allgemein der Repräsentation der Teilnehmerstaaten.[1259] Die Weltausstellung wurde aus Sicht der österreichischen Komitees als Chance betrachtet, als unabhängiger Staat aufzutreten. Nach dem Entschluss zur Teilnahme 1954 wurde Mitte 1955 der Standort des Pavillons am Gelände durch Clemens Holzmeister reserviert. Das Ausstellungsbudget war mit 34 Mio. Schilling großzügig bemessen. Für den österreichischen Beitrag standen 4.000m² zur Verfügung.[1260]

Für die Architektur des Pavillons wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Das Preisgericht war besetzt mit Größen der zwanziger und dreißiger Jahre wie Clemens Holzmeister und Josef Hoffmann. Unter den geladenen Architekten waren bekannte Namen wie Max Fellerer, Oswald Haerdtl, Otto Niedermoser und Erich Boltenstern; neu waren Carl Raimund Lorenz und Karl Schwanzer. Ein endgültiger Beschluss zugunsten des Entwurfs Schwanzers, der von 1946 bis 1950 bei Haerdtl Assistent war und Erfahrungen mit Wirtschaftsausstellungen gesammelt hatte, folgte im April 1956 durch Ausstellungskommissar und Sponsor Manfred Mautner-Markhof.

Als Grundmotiv des Entwurfs Schwanzers diente die Brücke als Metapher – passend zu dem Vorhaben, Österreich als Glied in der europäischen Völkergemeinschaft darzustellen.[1261] Das Brückenmotiv wurde auch zum wesentlichen Inhalt der Außendarstellung Österreichs auf der Weltausstellung: Die Brücke stand für „Neutralität und Völkerverbindung“ und als „kraftvolles Wiederaufbauthema“: Brücken bauen sollte heißen, die ehemalige Zonentrennung und politische Barrieren zu überwinden.[1262]

Die Ausstellung wurde von einem Komitee unter Leitung von Präsident Manfred Mautner-Markhof konzipiert.[1263] Inhaltlich wurden die Landschaften und die Kultur Österreichs

[1259] Felber, Ulrike/Krasny, Elke/Rapp, Christian: Smart Exports. Österreich auf den Weltausstellungen 1851 – 2000, Wien 2000, S. 143.
[1260] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 144-145.
[1261] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 145-146 und Czeike: Landstraße, S. 23.
[1262] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 148.
[1263] O. A.: Österreichs Beitrag der Weltausstellung in Brüssel 1958, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 9/10(1955), S. 108-121, hier S. 117.
[1264] O. A.: Österreichs Beitrag, S. 112-113, 116-117. Zu den Ausstellungsinhalten siehe Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 148-153.

dargestellt mit den Einzelthemen Bodenschätze, Wien als historisch-politischer „Schauplatz“, „Technik, Wirtschaft und Verkehr“, Errungenschaften auf dem Feld der Medizin, des Humanismus, und der Musik. Zudem wurde eine „Schatzkammer“ mit Objekten von archäologischem und kunstgeschichtlichem Wert gezeigt. In zwei Nebengebäuden zum Pavillon waren weitere Ausstellungsteile untergebracht worden, darunter ein Kinosaal, ein Informationsbüro und ein Kindergarten.[1264]

Baubeschreibung vor dem Umbau

Die Stahlkonstruktion mit einem Gewicht von 290 Tonnen basiert auf den vier vertikalen, 13,6m hohen Stützen, von denen Hauptträger als Ober- und Unterzüge auflagern. Zusammen mit vier starken Biegeträgern wird die Konstruktion stabilisiert. Die eigentliche Ausstellungshalle schwebt in Form eines Auslegergeschosses mit sichtbarer Stahlskelettkonstruktion in sechs Metern Höhe.[1265] Der Baukörper misst im ersten Obergeschoss eine Grundfläche von 42,7m auf 42,7m. Die vier Stahlpfeiler, auf denen die gesamte Last des Baus ruht, sind annähernd mittig angeordnet. Der Bau kragt über die Stützen 14,10m bzw. 13,35m aus. Im Inneren dieser Stützen war ein Lichthof ohne Überdachung belassen worden.[1266] Das offen gestaltete Erdgeschoss blieb bis auf die kleineren Nebenbauten für weitere Ausstellungsinhalte frei.[1267] Der Pavillon wurde quadratisch angelegt; sein Grundriss lässt sich in Quadrate von zwei Meter auf zwei Meter rastern. Der Raum zwischen den Pylonen misst acht mal acht Meter.[1268]

Abb. 82: Stahlskelett-konstruktion des „Zwanzger Hauses“. Quelle: nextroom architektur datenbank: Stahlkonstruktion im Rohbau, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2348&article_id=2957&kind_id=2&media_id=6320 (Stand 28.04.2007).

Das Sinnbild „Brücke“ wurde in einem in der Zeitschrift „Der Bau“ erschienenen Artikel hervorgehoben:
„Der Architekt wählte für den Pavillon eine Form, die ihn, vom Boden abgehoben, gleichsam schwebend wie eine Brücke in Erscheinung treten lässt. Der Baukörper wirkt in seiner Erscheinung typisch und prägt sich in der Erinnerung des Besuchers gut ein.“[1269]
Eindruck machte die Beleuchtung des Baus: „Die Seitenwände aus transparentem Plastik waren beleuchtet, und die Neonlampen in der Erdgeschoßdecke zeichneten den Stahlraster der Konstruktion nach.“[1270] Charakteristisch für den Bau war die „markante Silhouette“ und deren „schwebende Eleganz“. Insgesamt ein Erfolgskonzept, da der österreichische Pavillon im Herbst 1958 den Grand Prix erhielt.[1271]
Den Entschluss, das Ausstellungsgebäude umzusiedeln und in ein Museum für moderne Kunst abzuändern, fasste Unterrichtsminister Drimmel auf Anlass des österreichischen Regierungskommissärs Mautner-Markhof.[1272] In Abstimmung auf den Grundriss des Gebäudes wurde das Konzept eines Einraum-Museums favorisiert.[1273]

[1265] O. A.: Österreichs Beitrag, S. 109, 112.
[1266] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./3, S. 118-119.
[1267] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 147-148.
[1268] O. A.: Bauten, S. 118.
[1269] O. A.: Österreichs Beitrag, S. 109.
[1270] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 147-148.
[1271] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 147-148, 153.
[1272] Hoffmann, Werner: Das Haus der Künstler, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1(1963), Jg. 18, S. 22-25, hier S. 24.
[1273] Hoffmann: Haus, S. 24.

Baubeschreibung nach dem Umzug

Der Umbau bedingte eine Anpassung an den neuen Standort und an die Erfordernisse eines dauerhaften Museumsbetriebs. Die Veränderungen betrafen im Wesentlichen die Erdgeschosszone und einen neuen Vorbau. Einer der Nebenbauten wurde parallel zur Arsenalstraße gesetzt und diente der Verbindung zum eigentlichen Baukörper. Darin untergebracht wurden die Eingangshalle, ein Vortrags- und ein kleiner Ausstellungsraum sowie Büroräume. Die wichtigste Änderung betraf das Sockelgeschoss, das nun zur Gewinnung zusätzlicher Nutzfläche mit Glaswänden geschlossen wurde. Der Hof im Inneren der Stützen wurde überdacht.[1274] Neben den baulichen Veränderungen wurden technische Installationen wie der Einbau einer Heizung vorgenommen.[1275] Der Ausstellungsbau erhielt im Zuge des Aufbaus im Schweizergarten einen rostroten Anstrich.[1276] Im Außenbereich wurden drei baulich voneinander getrennte Skulpturenhöfe für Ausstellungszwecke eingerichtet.[1277] Der Umbau kostete zwanzig Mio. Schilling.[1278]
Zu den Umgestaltungen bemerkte Ottokar Uhl:
„Der Trakt mit den Eingängen und Nebenräumen wurde entlang der Straße aufgestellt. Durch Veränderung der Raumabschlüsse (Abdeckung des Innenhofes, Öffnung des Obergeschosses nach innen und Abschließung des Untergeschosses nach außen) wurde ein überzeugender Innenraum geschaffen (…)“[1279]
Allerdings verlor der Bau den Charakter der Brücke: Das Auslegergeschoss vermittelte wegen der Schließung des Erdgeschosses nicht mehr die frühere Schwerelosigkeit. Der Brückencharakter ging somit verloren zugunsten einer größeren Ausstellungsfläche. Diese und weitere Adaptionen ließen das Museum seine Stellung als Symbolbauwerk verlieren.[1280] Dazu trug auch die neue Lage des Baus an der Straße und das damit verbundene, im Vergleich zur früheren Position erhöhte Niveau des Haupteingangs, bei.

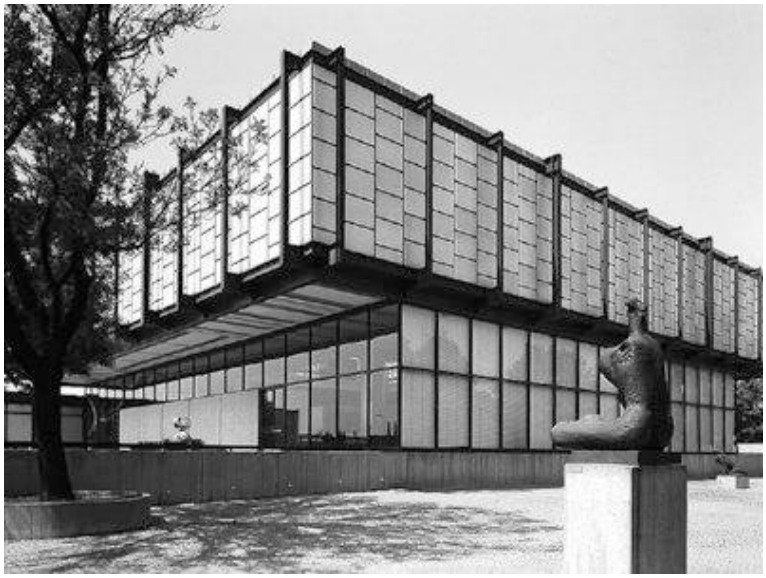


Abb. 83: Das Gebäude nach dem Umzug. Quelle: nextroom architektur datenbank: Gesamtansicht mit Skulpturengarten, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2348&article_id=2957&kind_id=2&picture_id=8671 (Stand 28.04.2007).

[1274] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./3, S. 118-119 und nextroom architektur datenbank: Museum des 20. Jahrhunderts, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=2348&article_id=2957 (Stand 23.02.2007) und Hoffmann: Haus, S. 25.
[1275] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 154.
[1276] Hoffmann: Haus, S. 25
[1277] Hoffmann: Haus, S. 25 und nextroom architektur datenbank: Museum des 20. Jahrhunderts (Stand 23.02.2007).
[1278] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 153.
[1279] Uhl: Moderne Architektur, S. 94.
[1280] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 154.

Auf- und Grundriss

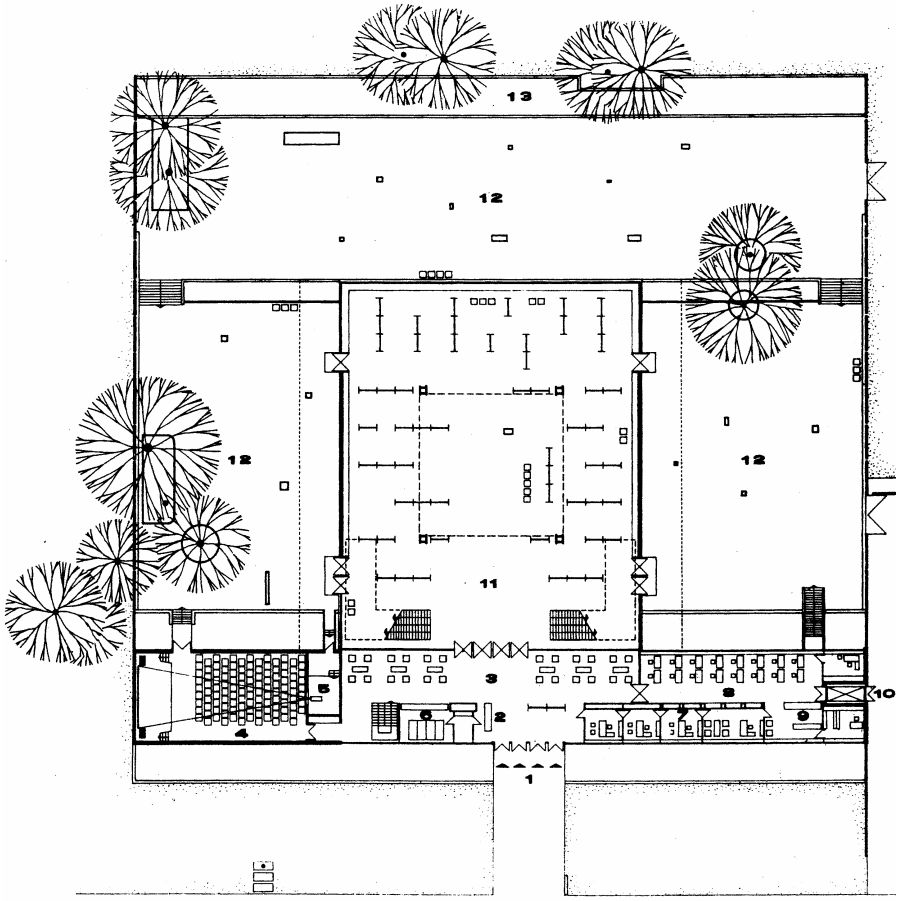


Abb. 84: Grundriss des Museums des 20. Jahrhunderts. Quelle: Hoffmann, Werner: Das Haus der Künstler, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1 (1963), Jg. 18, S. 22-25, hier S. 23.

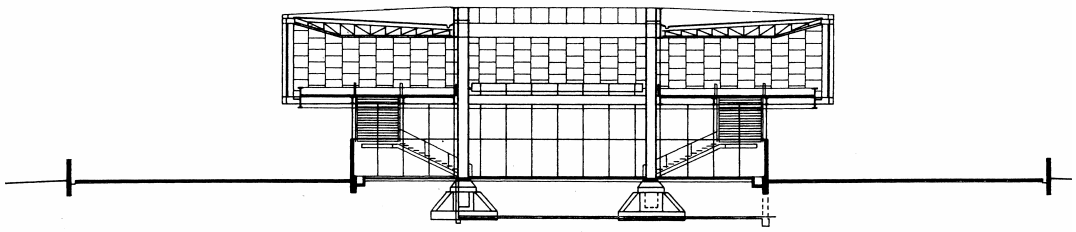


Abb. 85: Aufriss des Pavillons nach dem Umbau. Quelle: Hoffmann, Werner: Das Haus der Künstler, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1 (1963), Jg. 18, S. 22-25, hier S. 22.

Wirkung und Ausblick

Abb. 86: Museum des 20. Jahrhunderts im Schweizergarten nahe den Gleisen des Ostbahnhofes, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Der erfolgreiche Architektur-Export zeigte – wie auch andere Bauten des Wendejahres 1958 (z. B. Böhlerhaus) einen steigenden Einfluss der Internationalen Moderne auf die österreichische Architektur.[1281] Die Architektur zeichnet sich nach Achleitner aus durch ihre „puristische Konzeption".[1282] Der Entschluss zur Übersiedlung des Gebäudes wurde in einem zu dieser Zeit herrschenden Klima des Aufbruchs gefasst.[1283] Der Stahlbau entpuppt sich bei genauerer Betrachtung als gewagte Konstruktion mit hohem statischen Schwierigkeitsgrad.

Ein Wettbewerb zur Sanierung und Aufwertung des derzeitigen Zustandes wurde mit breiter Beteiligung durchgeführt. Den Siegerentwurf reichte das Büro Krischanitz & Frank ein. Die geplante Sanierung und Revitalisierung wurde mangels Finanzierung abgesagt. Das denkmalgeschützte Gebäude befindet sich gegenwärtig in einem maroden Zustand und steht leer.[1284]

[1281] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 142.
[1282] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./3, S. 118-119.
[1283] Felber/Krasny/Rapp: Smart, S. 154.
[1284] Red. Artikel: 20er Haus "Das ist doch ein Wahnsinn!", in: Die Presse vom 22.03.2005, abrufbar unter http://www.diepresse.com/home/kultur/news/143507/index.do (Stand 12.03.2007) und Krischanitz & Frank Architekten: Erneuerung und Erweiterung des Museum des 20. Jahrhunderts, abrufbar unter http://www.krischanitz.at/4O_20er.html (Stand 12.03.2007).

VII.2.9 Wohnanlage Vorgartenstraße

Abb. 87: Zeichnung des Demonstrativbau-vorhabens in der Vorgartenstraße. Quelle: Marchart, Peter: Wohnbau in Wien, Wien 1984, S. 112.

Im Rahmen der Typologie Beispiel für

- die Entwicklung vom Block zur Zeile,
- den Einfluss neuer Bautechnik (Fertigteile),[1285]
- erste Scheibenhochhäuser in Wien,
- einen Teil des städtebaulichen Planungskonzepts, das unter Roland Rainer als Stadtplaner erstellt wurde („Bezirkszentrum“).[1286]

Adresse

Vorgartenstraße 158-170 /Engerthstraße/Offenbachgasse, II. Bezirk.

Lage

Anlage im östlichen Teil der Leopoldstadt, zwischen der auf den Prater zulaufenden Lasalle- und Ausstellungsstraße unweit der Praterlände.

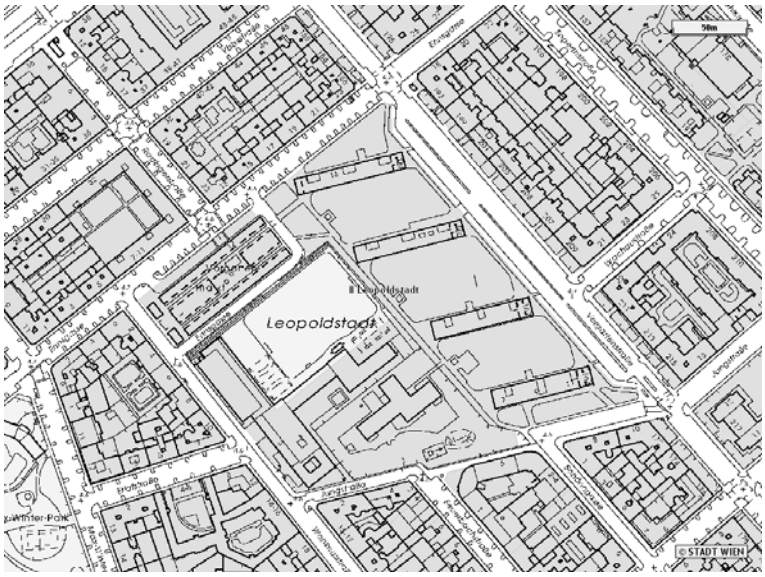


Abb. 88: Ausschnitt des Stadtplans, Bereich des ehemaligen Reservegartens. Die Freifläche westlich der vier parallelen Zeilen (bei Schriftzug „Leopoldstadt“) dient als Sportanlage des Gymnasiums. Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Architekten

Carl Auböck, Carl Rössler und Adolf Hoch. Die Architekten hatten die Planung der einzelnen Blöcke untereinander aufgeteilt.[1287] Das Demonstrativbauvorhaben wurde mit der städtebaulichen Konzeption des damaligen Stadtplaners Roland Rainer abgestimmt. Der Entwurf für die Schule stammt von Willi Reichel. Die weiteren Planer sind unbekannt, vermutlich handelt es sich bei dem angrenzenden Markt um eine Planung des Stadtbauamtes.

[1285] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 39.
[1286] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./3, S. 101.
[1287] Uhl: Moderne Architektur, S. 94.

Eigentümer

Die gegenwärtigen Eigentümer sind die Gemeinde Wien (Wohnbauten, Kindergarten, Markt) und die Bundesimmobiliengesellschaft (Sigmund Freud Gymnasium).[1288]

Baujahr

1959-62.

Bautyp

Innerhalb der (als Bezirkszentrum konzipierten) Gesamtanlage dominieren vier parallele „zehngeschossige Baublöcke in offener Bauweise“[1289] mit einer Höhe von etwa dreißig Metern. Sie sind als freistehende Zeilen nach Süden orientiert.[1290] Die Wohngebäude wurden als hohe, schmale Scheibenhochhäuser entworfen.[1291]

Struktur

Alle Gebäude liegen gemäß den bauzeitlichen Vorstellungen in einem großzügigen, autofreien Grünraum.[1292] Parkplätze sind an den Rändern angeordnet, von denen die Wohngebäude fußläufig erreichbar sind. Der Raum zwischen den Gebäuden beträgt das 1,8-fache der Gebäudehöhe.
Die freistehende Blöcke wurden in einen Grünraum eingebettet. Als Alternative zur dominanten Blockverbauung stechen sie noch heute aus dem Stadtbild hervor. Der Bautyp des vielgeschossigen Zeilenbaus innerhalb weiter Grünanlagen erinnert an Konzepte von Le Corbusier und der Charta von Athen; durch die Stapelung der Wohnungen in Scheibenhochhäusern verbleiben grüne Freiräume. Die Wohnräume mit Loggien sind nach Süden orientiert. Prinzipiell sollte jede Wohnung gleiche Bedingungen bezüglich Besonnung, Belüftung etc. bieten.[1293]

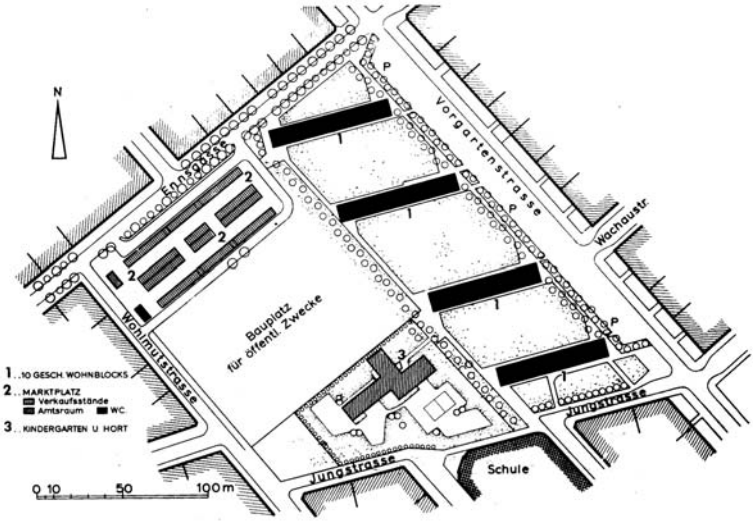


Abb. 89: Lageplan. Quelle: Marchart, Peter: Wohnbau in Wien, Wien 1984, S. 112.

Auf dem „Bauplatz für öffentliche Zwecke“ wurde nach Errichtung der Zeilenbauten ein Gymnasium entlang der Wohlmutstraße gebaut.

Nutzung

Die zehngeschossigen Scheibenhochhäuser wurden – in Verbindung mit infrastrukturellen Einrichtungen (Gymnasium mit Sportanlagen, Kindergarten) und einem Markt – als „Bezirkszentrum“ oder „urbanes Cluster“ in dem Teil der Leopoldstadt östlich des Pratersterns und der Verbindungsbahn erstellt. Die vier lang gestreckten, parallelen Bauten dienen als Wohngebäude mit Büronutzung in den Erdgeschossen. Die Anlage steht auf den Flächen der ehemaligen Reservegärten (Kennzeichnung auch als „Palmenhaus“ auf älteren Karten des Generalstadtplans). Das gesamte Areal wird begrenzt von Vorgartenstraße, Ennsgasse, Wohlmutstraße und Jungstraße und liegt im gründerzeitlichen Stuwerviertel.[1294]

[1288] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 84.
[1289] Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 5, Wien 1997, S. 557.
[1290] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 85.
[1291] Die weiteren Gebäude der Anlage sind nicht Bestandteil der Darstellung. Es handelt sich um ein Gymnasium, das als „einhüftige zweigeschossige Pavillonanlage“ konzipiert, und um einen Kindergarten, der als „eingeschossiger Pavillon“ entwickelt wurde. Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 84-85.
[1292] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 85.
[1293] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./3, S. 101.
[1294] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 84-85.

Abb. 90: Ausgangssituation für die Bebauung. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Generalstadtplan, PSchrK 120422, Blatt IV/7 (Leopoldstadt), datiert Juni 1933.

Legende:
Totalschaden: gelb
Leichter Schaden grün
Bombentreffer blau gestrichelt

Bautechnik

Dem statischen System liegen „tragende Querscheiben“ zugrunde. Der „strukturelle Kern“ der Treppenhauswände besteht aus senkrecht angeordneten Stahlbetonschotten. Tragende Scheiben, die an Wänden oder Stützen aufliegen, steifen das Gebäude aus. Die Konstruktionsart zeigt deutlich, dass diese Anlage nicht mehr zu den in Struktur und Konstruktion der Zwischenkriegszeit verhafteten Bauten des Wiederaufbaus zuzurechnen ist, sondern den Einzug der Fertigteilbauweise in Wien markiert. Ähnliche Bauten des Wiederaufbaus hinsichtlich ihrer Konstruktion sind der Ringturm und das Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz.

„Diese Konstruktion ist in der Nachkriegsmoderne untypisch. Sie ermöglicht durchgehende Loggien an den Südfassaden und Auflösung der Fassadenhülle zu 'Glaswänden' (nordseitig gibt es durchlaufende Fensterbänder).“[1295]

Die Fertigteil-Bauweise setzte sich durch, da die Lohnkosten Ende der Fünfziger stärker als die Materialpreise gestiegen waren.

„Als erste kommunale Wohnanlage aus Fertigteilen entstanden 1959-62 die Blöcke an der Vorgartenstraße (…). Von nun an 'diktierte der Kran den Plan' und 'fortschrittliche Architekten bejubelten den Übergang von der Emmentaler- zur Mannerschnittenarchitektur'.“[1296]

Technische Ausstattung

Jedes Gebäude ist mit drei Liften, Zentralheizung und Müllabwurfanlage ausgestattet. Jede Wohnung verfügt über einen Sanitärschacht.[1297]

[1295] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 86.
[1296] Klein: Abriss, S. 39.
[1297] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 86.

Grundrisse

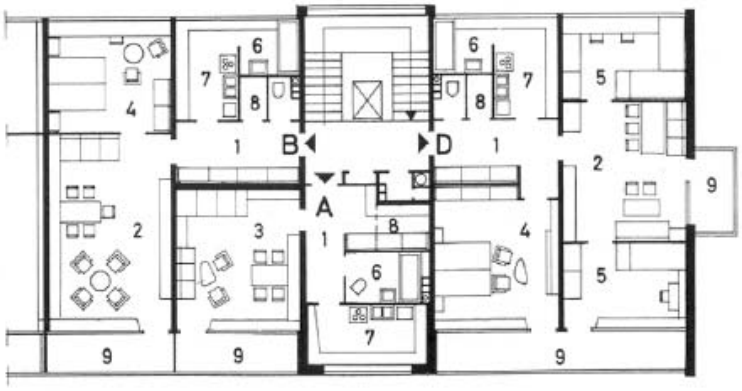


Abb. 91: Grundriss I, nördliches Scheibenhauspaar. Quelle: Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 86.

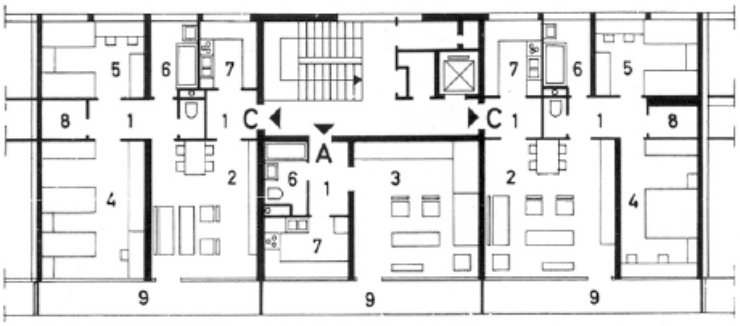


Abb. 92: Grundriss II, südliches Scheibenhauspaar. Quelle: Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 86.

Alle vier Scheibenbauten unterscheiden sich im Grundriss (siehe auch Lageplan). Während die beiden nördlichen Gebäude länger und schmäler ausgeformt sind (I), wurde bei den beiden südlichen Wohngebäude eine etwas tiefere, aber dafür kürzere Grundrissvariante (II) gewählt.

Die beiden unterschiedlichen Grundrissvarianten sind jeweils als Dreispänner (Grundriss mit drei Wohnungen) mit jeweils einem Treppenhaus konzipiert, die sich pro Gebäude und Geschosse dreimal wiederholen. Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 68,8 m². An den Stirnseiten des südlichen Scheibenpaares liegen zusätzliche Balkone.[1298]

Die Grundrissvarianten unterscheiden sich auch hinsichtlich der Wohnungstypen: Grundriss I beinhaltet eine Wohnung vom Typ A und zwei vom Typ C, Grundriss II hingegen jeweils eine Wohnung vom Typ A, B und D. Die realisierten Grundrisse sind allerdings nicht konform mit den Standardtypen A-D des sozialen Wohnbaus der Stadt Wien.[1299]

Die Grundrisse sind auf Brandabschnitte beschränkt und werden durch Brandmauern getrennt. Sie wiederholen sich pro Ebene drei Mal; in den Zeilen sind jeweils drei Stiegenhäuser enthalten. Daraus ergibt sich pro Zeile eine Anzahl von 81 Wohnungen (neun Geschosse ohne EG) und 324 Wohnungen in den vier Zeilen zusammen.[1300]

Kunst am Bau

Die Zeilenbauten wurden durch zeitgenössische Kunst gestaltet. Im Einzelnen handelt es sich um das Werk „Die Eulen“ (1962) von Maria Biljan-Perz, eine beidseitig gestaltete Mosaikwand von Carl Unger mit den Titeln „Flughafen“ und „Der Flug“ (1962) und um eine Metallskulptur von Oswald Stimm („Begegnung“ von 1966).[1301]

Anmerkungen und Wirkung

Die Planung eines lokalen Mittelpunktes verfolgte eine „Aufwertungs- und Verdichtungsstrategie“ mit dem Ziel, die Attraktivität des Stadtteils zu steigern. Allerdings wurde das Bezirkszentrum nicht in dem erhofften Maße angenommen. Die mangelnde Akzeptanz wird in den eingeschränkt zur Verfügung stehenden Dienstleistungen gesucht. Eine Analyse der Österreichischen Gesellschaft für Umwelt und Technik kritisiert eingeschränkte Öffnungszeiten und einen beschränkten Zugang zu Grün- und Sportanlagen. Außerdem wurde beanstandet, dass ein ursprünglich geplanter öffentlicher Kinderspielplatz nicht realisiert wurde.[1302]

[1298] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 84-85.
[1299] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 84. Die Standardgrundrisse des kommunalen Wohnungsbaus Wiens des Jahres 1958 sind abgebildet bei Marchart, Peter: Wohnbau in Wien, Wien 1984, S. 87.
[1300] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 84.
[1301] Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 5, Wien 1997, S. 557.

Ähnlich dem „Bezirksturm“ im Theodor-Körner-Hof sollte eine markante Gebäudegruppe Identität stiften und einen Bezugspunkt schaffen. Während aber der „Südturm“ als städtebauliche Dominante weithin sichtbar ist und durch Höhe und Lage herausragt, sticht die Anlage in der Vorgartenstraße vorrangig durch ihre von der gründerzeitlichen Blockstruktur losgelösten Architektur und weniger durch ihre Mittelpunktfunktion hervor. Grundsätzlich wird dem konstruierten Zentrum eine städtebauliche Qualität zugesprochen, wie beispielsweise von Friedrich Achleitner, der eine „dialektische Beziehung zum alten, vor allem gründerzeitlichen Bestand“ sieht.[1303]

Abb. 93: Wohnanlage in der Vorgartenstraße, umgeben von gründerzeitlichen Baublöcken, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

In einer Kurzbeschreibung für einen Rundgang zu moderner Architektur bemerkte Uhl 1966 kurz nach Fertigstellung:
„Bei der Wohnhausanlage […] ist es gelungen, städtebaulich, konstruktiv und in den Grundrissen aus dem Schema des Wohnbauprogramms der Gemeinde Wien auszubrechen […]. Aber auch diese vier Blöcke sind für größere Aufgaben nicht vorbildlich (parallele Baukörper ohne jede Differenzierung)“.[1304]
Grundsätzlich setzte die Anlage ein „vielbeachtetes Zeichen eines Um- und Aufbruchs im Wiener sozialen Wohnbau“.[1305] Aus städtebaulicher Sicht werden vor allem die offenen Grünflächen der Wohnanlage positiv beurteilt. Es bestehe aber eine Kluft zwischen geplanter Nutzung und dem Gebrauch der Grünräume in der Praxis.[1306]
Die Anlage kann als typisches Beispiel der Nachkriegsmoderne ab Ende der fünfziger Jahre gewertet werden. Von den markanten Merkmalen der Stadt Le Corbusiers (nach Egli) treffen auf das Konzept in der Vorgartenstraße verschiedene Punkte zu, die in dem kleinräumlicheren Areal verwirklicht werden konnten.[1307]

[1302] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 86.
[1303] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./3, S. 101.
[1304] Uhl: Moderne Architektur, S. 94.
[1305] Achleitner: Österreichische Architektur, Bd. III./3, S. 101.
[1306] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 86.
[1307] *„Der Ersatz der flachen, aber dichten Bebauung durch eine weiträumige, hohe. Die Widmung des Erdgeschosses der Stadt zur freien, zusammenhängenden Verkehrsfläche der Fußgänger, auch unter den Gebäuden hindurch. Zu diesem Zweck stehen sämtliche Gebäude auf Stützen (den 'pilotis')*. Egli, Ernst: Geschichte des Städtebaues, 3. Bd., Erlenbach 1967, S. 366, zitiert nach Kühn Hermann: Le Corbusier (1887-1965). Ein kleiner Streifzug durch sein Werk, virtuelle Ausstellung des Fachbereichs Bauwesen/TU Hamburg-Harburg, abrufbar unter http://www.tu-harburg.de/b/kuehn/lec2.html (Stand 20.10.2006).

Ein vergleichbares Projekt bildete das Demonstrativbauvorhaben am Eisenstadtplatz, das wiederum unter der Regie von Rainer ausgeführt wurde

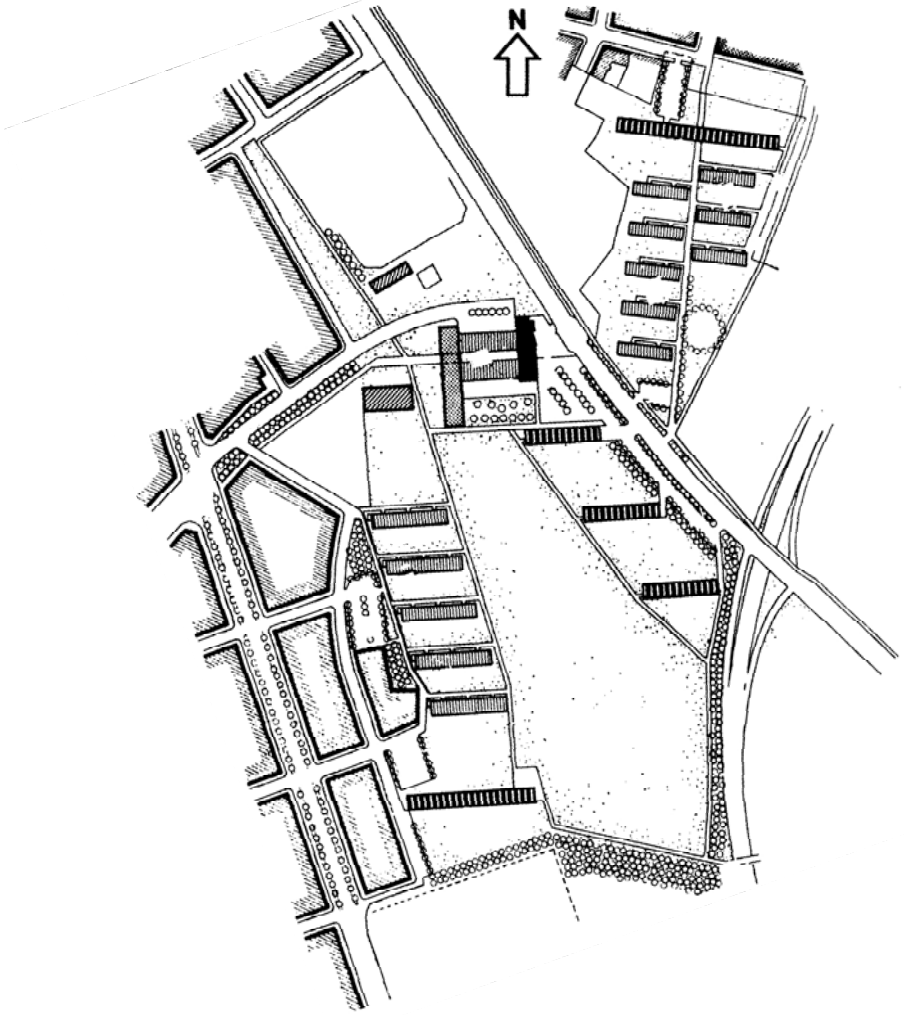


Abb. 94: Strukturplan des Demonstrativbauvorhabens Eisenstadtplatz von Roland Rainer. Quelle: Dimitriou, Sokratis: Die Jahre nach 1945, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 48-62, hier S. 51.

VIII. ZUSAMMENFASSUNG UND CONCLUSIO

VIII.1. Schwierigkeiten der Architekturentwicklung

Die Zerstörungen bedeuteten für das Stadtbild in vielen Teilen eine „Verabschiedung" vom prunkvollen monarchischen Wien (siehe Heinrichshof, Hotel Metropole). Allerdings kann die folgende gewaltige Neubauaufgabe nicht als Sprung in die avantgardistische Moderne gewertet werden; vielmehr bestand das anschließende Konzept der Stabilisierung aus einer kompromisslastigen Planungspolitik des pragmatischen Ausgleichs zwischen Anspruch und Möglichkeiten.

Hinter der Abtragung vieler sanierungsfähiger Gründerzeitbauten stand der Zeitgeist der Erneuerung: Ohne größere Rücksichten auf das alte Stadtbild, aber mit Fokus auf eine den damaligen Vorstellungen entsprechende, radikale Modernisierung wurde gezielt eine neue, moderne Architektur im Zeitgeschmack verfolgt. Der Abriss war nur ein erster Schritt zur Umsetzung eines „modernen" Stadtbildes (siehe beispielsweise Süd- und Westbahnhof). Es bestand ein enger Zusammenhang zwischen der Zäsur als Chance und dem treibenden Zeitgeist: Die herrschende Modernisierungsbegeisterung gab die Richtung vor, inwiefern die Zerstörungen für Verbesserungen genutzt werden sollten.

Die heutige Rezeption der Nachkriegs-Architektur erinnert an diese Auffassung des Tilgens gründerzeitlich-historistischer Bausubstanz: Die Architektur der Nachkriegszeit wird heute oft als „ungeliebtes Kind der jüngeren Baugeschichte" gewertet. Der Umgang mit der Architektur der Nachkriegszeit ist „bis heute von Ignoranz geprägt", hat also ein „Imageproblem".[1308] Damit ähnelt die gegenwärtige Einstellung zur Nachkriegsarchitektur jener Position, die die gründerzeitlichen Bauwerke in der Nachkriegszeit einnahmen. Architekt Bernhard Steger weist auf einen geistigen und materiellem Makel hin, der allgemein mit der Wiederaufbauphase verbunden wird. Der Stellenwert, den Nachkriegs-Architektur und -Städtebau heute einnehmen, entspricht tendenziell dem einer in ihren Leistungen unterschätzten Zeit. Die Stärken dieser Phase können mit den Schlagworten „Funktionalität" und „Bescheidenheit" umschrieben werden.[1309] Auch Achleitner sieht eine bauliche Qualität, da durch notwendige Einsparungen eine Reduktion auf das menschliche Maß möglich wurde.[1310] Von Seiten des Bundesdenkmalamtes wird „der gekonnte Umgang mit Form und Material" gelobt, der durch Schulen der Architekten Oskar Strnad, Josef Frank und Josef Hoffmann vermittelt wurde. Iris Meder, Kuratorin der Ausstellung „moderat modern", sieht ähnliche Stärken in der Architektur der frühen Nachkriegszeit: Ihre Qualität bestünde darin, dass „die Dinge bis ins Detail durchdacht und auf Proportionen und den sachgemäßen Umgang mit den Materialien geachtet" wurde. Ein Beispiel für das „kunsthandwerkliche Architekturverständnis eines Josef Hoffmann" lieferte einer seiner bekanntesten Schüler, Max Fellerer, mit Details des Strandbades Gänsehäufel. Nicht nur solide Handarbeit und ein „souveräner Umgang mit Material", sondern

[1308] Steger, Bernhard: Nicht geliebt und wenig geschätzt. Architektur der Nachkriegszeit, in: Architektur & Bau Forum 11(2005), Heft 21 vom 25.11.2005, S. 1-2, hier S. 1.
[1309] Steger: Nicht geliebt, S. 1-2.
[1310] Achleitner, Friedrich: Die Perspektiven des Machbaren. Zur Architektur von 1955, in (Achleitner, Friedrich): Wiener Architektur.

ebenso die Erstellung funktionierender Kleinwohnungen waren Qualitäten der Wiederaufbau-Zeit. „Aber auch die Betonung des Individuums, weg von der Inszenierung von Massenveranstaltungen hin zum menschlichen Maßstab“ wird als Qualitätsmerkmal dieser Architektur eingestuft, wie Bruno Maldoner vom Bundesdenkmalamt (Landeskonservatorat für Wien) wertet.[1311] Die Bauwerke des Wiederaufbaus werden als Leistungen allmählich anerkannt; ein Umdenken ist im Gange, das eine Neubewertung nach sich zieht. Bisher stehen allerdings nur wenige Bauten des Wiederaufbaus, wie zum Beispiel der Westbahnhof, unter Denkmalschutz.[1312] Viele der verlorenen Palais und andere Bauten wären heute eine Bereicherung für die Stadt – diese Gebäude würden den Anspruch der Stadt als reicher „Kulturträger“ untermalen.

Zwischen typologischem Fatalismus und semantischem Schlamassel, Wien-Köln-Weimar 1996, S. 118.

[1311] Steger: Nicht geliebt, S. 2.

[1312] Nach Zerstörungen und Wiederaufbau waren laut einem Bericht des Bundesdenkmalamts noch 2.013 „erwähnenswerte Gebäude“ des Barock und Klassizismus erhalten, bis 1984 reduzierte sich diese Zahl auf ein Drittel. Bundesdenkmalamt: Akt 2881, zitiert nach Klein: Abriss, S. 40.

VIII.2. Koordination und Konzeptlosigkeit

Die Enquête als ein sachverständiges Forum zur Entwicklung und Koordination von Ideen in der frühen Phase des Wiederaufbaus lieferte bedeutende Beiträge. Ihre Anregungen basierten aber auf der städtebaulichen Ausgangssituation der Jahre 1945/46 und konnten kommende Entwicklungen nicht mit einbeziehen. So mussten die Verkehrsplanungen zwangsläufig innerhalb weniger Jahre überarbeitet werden.

Abgesehen von der Enquête auf Wiener Landesebene, die Konflikte möglichst ausgeklammerte und deren Arbeit sich auf das Finden eines gemeinsamen Konsens beschränkte, herrschte eine allgemeine Konzeptlosigkeit, die in enger Verbindung mit den staatlich-totalitären Planungen der NS-Periode stand; aufgrund dieser Vorbelastung bestanden Vorbehalte gegenüber größeren Planungskonzepten:

> *„Die ersten Jahre nach der Befreiung gehören zu den dunkelsten Epochen der österreichischen Architekturgeschichte. Es wurde zwar intensiv an der Beseitigung der Kriegsschäden gearbeitet, es wurde auch viel vom Wiederaufbau gesprochen, zu einer eigentlichen Wiederaufbauplanung auf nationaler Ebene kam es nicht, da das Wort Planung durch das vorherige Regime in Verruf gebracht worden war und außerdem zu sehr nach Kollektivismus klang.“*[1313]

Die in der Enquete zusammengefassten vierzehn Punkte mit den darin enthaltenen Leitbildern waren zwar als Richtlinien akzeptiert, aber nicht im vollen Maß berücksichtigt worden. Ihre Wirkung reichte nicht als Leitfaden für die gesamte Wiederaufbauzeit aus. Ein Vergleich der Ziele der „Enquête für den Wiederaufbau“ mit dem tatsächlich Erreichten offenbart die Kluft zwischen Planung und Wirklichkeit. Von den „14 Punkten für den Wiederaufbau“ wurden die einzelnen Richtlinien in verschiedenem Maße berücksichtigt,[1314] wie eine Gegenüberstellung einzelner Punkte mit den Ergebnissen verdeutlicht:

„Der Mensch steht im Mittelpunkt aller Überlegungen und Planungen“ (Punkt 1).[1315] Das soziale Engagement im Wohnbau wurde durch die Gemeinde Wien möglichst zügig nach dem Zweiten Weltkrieg weitergeführt. Zweifelhaft bleibt aber die Berücksichtigung des menschlichen Maßstabs bei der industriellen Herstellung des Produkts Wohnung, wie sie das Demonstrativbauvorhaben Vorgartenstraße einläutete. Dieter Klein, dessen Anmerkungen sich nicht nur auf den Wiederaufbau bis 1958 beziehen, sondern zeitlich darüber hinausgehen, stellte im Jahr 2005 zur ersten Richtlinie der Enquête fest:

> *„Dem heutigen Zustand der Stadt und des Stadtbildes nach zu schließen, blieb ausgerechnet dieser wichtige Punkt reine Theorie, auch wenn er in der Folgezeit immer wieder zitiert werden sollte.“ „Daß für all diese Planungen nur das „Maß des Menschen“ angewandt worden sein soll, scheint vom heutigen Standpunkt aus fast grotesk, ebenso, dass laut amtlicher Theorie 'nur durch Anwendung dieses menschlichen Maßstabes auf allen Gebieten der Planung […] die Stadt allen ihren Bewohnern ein glückliches Leben ermöglichen' werde.“*[1316]

[1313] Dimitriou, Sokratis: Die ersten Jahre nach 1945, in: Der Bau 1(1965), S. 15-19, hier S. 15.
[1314] Klein: Abriss, S. 29. Die „14 Punkte“ siehe auch Riemer: Wien, S. 116-129.
[1315] Weiter heißt es zu Punkt eins: *„Jede Maßnahme, die getroffen wird, muß dahingehend untersucht werden, ob auf sie der menschliche Maßstab anwendbar ist. Die soziale Grundidee ist daher ausschlaggebend.“* Riemer: Wien, S. 118.
[1316] Klein: Abriss, S. 29, 35. Klein zitiert aus Boeck, Rudolf: Neue Wiener Straßen – Zehn Jahre Straßenbau, Wien 1955, S. 4. Klein ist Vorstandsmitglied der Österreichischen Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege.

„Die Stadt muß aufgelockert werden“ (Punkt 4).[1317] Den Forderungen nach Auflockerung stand die Knappheit an verfügbarem Baugrund entgegen. Die Ersparnis von Erschließungskosten gegenüber Anlagen auf grüner Wiese wurde für eine höhere Wohnbauleistung im Stadtkörper verwendet (siehe VI.2.4 Standorte des Wohnbaus). Die Füllung von Baulücken stand der Forderung nach Auflockerung entgegen, auch wenn der Verbauungsgrad gegenüber der Gründerzeit niedriger gehalten wurde. Zur Nutzung der Freiräume wurde in einer Forschungsarbeit der Österreichischen Gesellschaft für Umwelt und Technik festgestellt:

> *„Im Falle von Baulückenverbauungen gliedern sich die damals entstandenen Freiräume in die Baustruktur der Gründerzeitbebauung ein. Weit verbreitet finden sich heute noch enge, oft asphaltierte und von Mauern umgebene Innenhöfe, die in vielen Fällen zusätzlich als Parkplatz mißgenutzt werden. Sie bieten wenig Nutzungsmöglichkeiten […]“*[1318]

Durch die Zerstörung entstandene Baulücken, die für Belichtung und Belüftung der umgebenden Gebäude unbebaut blieben, wurden demnach nicht einer konkret geplanten Nutzung zugeführt. Es fehlt die Begrünung des Stadtraumes als Element der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“. Klein kritisiert neben dem fehlenden Grün die mangelnde Konsequenz, die dazu führte, dass das Ziel der Auflockerung verfehlt wurde:

> *„Zur Entkernung der Hinterhöfe und zur Schaffung grüner Hofparks ist es in der Folgezeit leider kaum gekommen. […] Kaum einer der lichtlosen Hinterhöfe der Gründerzeitstadt ist durch Auflockerung verschwunden […]“*[1319]

Zu den Freiflächen innerhalb der Stadt wurde in den „14 Punkten“ ein eigener Abschnitt formuliert: *„Bewußte Grünflächenpolitik“* (Punkt 6).[1320] Die „Grünflächenpolitik“ steht durch ihren Anspruch auf unbebaute Flächen in engem Zusammenhang mit Punkt vier, der Auflockerung. Bedingt durch die Streuung der Kriegszerstörungen standen nur wenige größere Flächen für Veränderungen zur Verfügung.[1321] Das Wiener Schadensbild war nicht ausgeprägt genug, um neue Leitbilder implementieren zu können:

> *„Flächenzerstörungen hat es in Wien nicht gegeben. Man war daher nicht gezwungen, die städtebaulichen Probleme neu zu durchdenken (wie etwa in Rotterdam), sondern beschränkte sich in der Wiederaufbautätigkeit auf die konzeptlose Schließung von Baulücken […].“*[1322]

Da sich der Gebäudezustand weitgehend unabhängig vom Baualter präsentierte, waren keine geschlossenen Sanierungsgebiete vorhanden; hinzu kam erschwerend, dass sich die Sanierungsobjekte meist in privatem Eigentum befanden. Bobek/Lichtenberger gaben zu bedenken, dass die Grundstücke aus Rentabilitätsgründen möglichst zügig wieder einer Nutzung zugeführt werden mussten. Die Gemeinde Wien hätte weder einzelne Parzellen

[1317] *„Die Stadt muß in Zukunft lockerer verbaut werden; aber nicht nur in ihren neu zu erbauenden Teilen, sondern auch in den bereits vorhandenen müssen geringere Wohndichten erreicht werden. […] Durch die Entkernung, das heißt durch die Auslösung der Hintertrakte, kann im allgemeinen die angestrebte lockere Verbauung erreicht werden. In vielen Fällen besteht, durch den Bombenkrieg bedingt, die Möglichkeit, die zerstörten Hintertrakte nicht wieder aufzubauen und für die verlorengegangenen Räumlichkeiten bessere Wiederaufbauflächen vorzusehen. […] Auflockerung der Großstadt, besonders älterer Wohn- und gemischt verbauter Gebiete bedeutet größere Arbeitsleistung, bessere Lebensbedingungen, höheres Lebensglück.“* Riemer: Wien, S. 119-120.

[1318] Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 45.

[1319] Klein: Abriss, S. 29-30.

[1320] *„Die Grünfläche einer Stadt hat die Aufgabe, das Stadtgebilde in die umgebende Natur einzubinden, gleichzeitig aber jene sanitären, sozialen und stadtbild-ästhetischen Bedingungen zu sichern, die für einen geordneten, gut organisierten Stadtkörper unumgänglich notwendig sind.“* Riemer: Wien, S. 121.

[1321] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 188.

[1322] Uhl: Zeit, S. 28.

gesammelt, um sie zusammen einer Sanierung unterziehen zu können, noch die Chance zur Schaffung von Grünflächen oder einer weiträumigen Verbauung genutzt.[1323]

„Die Stadt muß entmischt werden." (Punkt 5).[1324] Diese Forderung nach einer funktionellen Gliederung des Stadtraumes ist direkt auf die Charta von Athen und Le Corbusier zurückzuführen. („Dies war die Ideologie der berühmten Charta von Athen (1931), an deren Planung sich Le Corbusier führend beteiligte. Seine utopischen Stadterneuerungsvisionen können heute als Musterbeispiele von Planerhochmut gelten."[1325]) Die Leitlinie „Funktionstrennung" wurde durch die Anlage großer Siedlungen außerhalb des geschlossenen Stadtkörpers vor allem ab etwa 1960 verfolgt (Ausnahme Per-Albin-Hansson-Siedlung West); viele Planbeispiele für diese Stadterweiterungen stellte Rainer im Planungskonzept Wien vor (Gregorystraße, Tollergasse, Hetzendorf u. a.).[1326]

„Der Wiederaufbau zerstörter Gebiete darf nicht ein Flickwerk darstellen, er muß vielmehr die Stadtentwicklung der nächsten Jahrzehnte vorausschauend berücksichtigen." (Punkt 11):[1327] Verschiedene Beispiele zur Verwirklichung von Punkt 11 wurden genannt, die einzelne Bauvorhaben ohne Zusammenhang beinhalteten. Ein gemeinsamer Nenner konnte schon bei der Formulierung nicht gefunden. (*„Zu nennen sind das Heranrücken des Stadtkerns an die Donau, der Ausbau eines Donaukraftwerkes, die Wiederherstellung der alten, eingemeindeten Ortskerne, die Schließung des Wald- und Wiesengürtels. Die Bauberatung sollte auf ein „modernes" Stadtbild abzielen, daneben war eine Erhaltung der „Altstadtbilder" vorgesehen, auch sollten alle Bauvorhaben in die Landschaft und ins Stadtbild passen."[1328])* Die Verwirklichung der unter Punkt 11 zusammengetragenen Ziele ließ mitunter auf sich warten. Eine umfassende Revision des Bauzonenplanes und der zulässigen Bauhöhen erfolgte erst mit dem Planungskonzept Wien unter Stadtplanungsdirektor Rainer (vgl. VI.2.2 Koordination der Bautätigkeit, dort „Einschub: Abbruchspekulation und Sanierung in den Sechzigern"). Andere, nicht eindeutig formulierte Ziele konnten gar nicht oder nur sehr eingeschränkt realisiert werden („Erhaltung bzw. Assanierung der Altortskerne und der Altstadtbilder" oder „Einpassung aller Bauvorhaben in die Landschaft und ins Stadtbild" [1329]).

Die „14 Punkte" waren inhaltlich nicht an einer „Realisierbarkeit" orientiert, sondern vielmehr als „Wunschkatalog" formuliert. Ihre Reichweite blieb durch realitätsferne Inhalte (offene Finanzierung) und unklare Formulierungen beschränkt. Daraus resultierten Schwächen in der Stadtplanung. Es stellt sich die Frage, ob nicht schon in den Jahren 1946/47 ein umfassendes Planungskonzept – ähnlich dem Rainers über ein Jahrzehnt später – entworfen hätte werden können? Bei den „großen" Stadtentwicklungsplanungen wurde von visionären Leitgedanken

[1323] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 188.
[1324] *„Vermischung bedeutet Chaos des Verkehrs und des Stadtrhythmus, schlechte Wohnungen, sanitäre Missstände, soziales Elend. Entmischung bedeutet Ordnung, klare Verkehrsformen, besseres Wohnen und Arbeiten, […] bessere Lebensbedingungen."* Riemer: Wien, S. 120-121.
[1325] Klein: Abriss, S. 30.
[1326] Rainer: Planungskonzept, S. 139-157.
[1327] *„Hauptgesichtspunkte der Fachkomitees der Enquête für Stadtregulierung, Architektur, Stadtbild und Bauordnungsfragen."* Riemer: Wien, S. 124.
[1328] Klein: Abriss, S. 30.
[1329] Riemer: Wien, S. 124.

ausgegangen.[1330] Eine den Wiederaufbau anführende Vision war zwar mit dem Leitmotto „Vom sozialen Wohnbau zum sozialen Städtebau“[1331] formuliert, nicht aber im Sinne eines die ganze Stadt einbindenden Konzepts übertragen worden. In Wien wurde weniger nach Visionen als nach pragmatischen Grundsätzen gehandelt – eine Prämisse der Zeit. Mangels einer einheitlichen Stadtplanung nach dem Zweiten Weltkrieg kam es in Wien weder zu grundlegenden Neuerungen im Straßennetz noch zu einer Neuordnung des Großraumes durch die Anlage von Satellitenstädten.[1332]

Eine Folge der Ziele der Enquête war der von Brunner 1952 dem Gemeinderat vorgelegte Flächenwidmungsplan, der – wie das 14 Punkte-Programm von 1946 – nur als unverbindliche Richtlinie akzeptiert wurde, während der Bauzonenplan von 1883 weiterhin wirksam blieb. Die Planungen Brunners bestanden vor allem aus einzelnen, nicht zusammenhängenden Eingriffen.[1333]

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zwangen zu Abstrichen bei der baulichen Entwicklung der Stadt. Finanzielle Argumente waren ausschlaggebend und führten vorwiegend zur Füllung von Baulücken – im Gegensatz zu den in der Enquete propagierten Zielen der Auflockerung oder der Schaffung von Grünräumen. Der mangelnde Erfolg bei der Umsetzung aktueller Leitbilder hatte eine Orientierungslosigkeit in der Stadtplanung zur Folge. Ein „umfassendes städtebauliches Konzept“ wurde erst ab 1958 und damit am Ende des Wiederaufbaus erstellt und durchgesetzt.[1334] Zwar legte Roland Rainer ein entsprechendes Planungskonzept vor, allerdings resignierte auch er – wohl wegen der fehlenden Durchsetzbarkeit seines mit vielen Mitarbeitern erarbeiteten Leitplanes.

Ein Ergebnis des „Planungskonzepts Wien“ von 1958 ist die Anlage des „Bezirkszentrums Vorgartenstraße“, dessen Marktfunktion im Stadtentwicklungsplan angegeben ist.[1335] Zehn Jahre zuvor hatten kompromisslos moderne Projekte wie der Vorschlag von Welzenbacher für die Verbauung am Donaukanal keine Chance. Gabriele Kaiser deutet diese vorsichtige Zurückhaltung als deutliches Zeichen einer Krise.[1336] Hier wurde Abstand von einer Avantgarde genommen, es entstand eine Kluft zwischen einem an NS-Planungsvorstellungen verhafteten Nachkriegsstädtebau und der Bauhaus/CIAM-Moderne; ein Anschluss an internationale Maßstäbe war in diesem Klima nur schwer zu finden. Ottokar Uhl[1337] resümierte über die Phase des Wiederaufbaus, die er als eine Zeit „größter Schwierigkeiten“, aber auch überraschend schneller innenpolitischer Konsolidierung charakterisierte:

[1330] Vgl. Amann: Nachkriegsstädtebau, S. 2.
[1331] Vgl. Maetz: Jahr, S. 89.
[1332] Amann: Wien, S. 63-64.
[1333] Schwarz: Wiederaufbau, S. 43.
[1334] Steger: Nicht geliebt, S. 2.
[1335] Rainer: Planungskonzept, S. 57.
[1336] Steger: Nicht geliebt, S. 2.
[1337] Uhl ist Vertreter einer Architektengeneration, die ihre ersten Erfahrungen in der Phase des Wiederaufbaus sammelte. Weihsmann: In Wien erbaut, S. 403-404.

> *„Leider wurden die Möglichkeiten eines großzügigen Wiederaufbaus nach neuen städtebaulichen, soziologischen, hygienischen und nicht zuletzt architektonischen Gesichtspunkten überhaupt nicht ausgenützt, auch dann nicht, als es die Wirtschaftslage wieder gestattet hätte.“*[1338]

Einen Grund für die ausgebliebene Realisierung der Leitbilder sieht Uhl nicht nur in einer mangelnden Planungstätigkeit, sondern auch in der Besetzung von Schlüsselpositionen der Stadtplanung zwischen 1945-1958, namentlich durch Karl Brunner und Josef Schimka:

> *„In den maßgebenden öffentlichen Stellen saßen nicht jene Leute, die unter allen Umständen versucht hätten, die überlebenden und emigrierten Architekten zu berufen und zu einem Durchdenken der Probleme und zu einer Planung auf weite Sicht, die bei beschränkten Mitteln um so notwendiger gewesen wäre, heranzuziehen. Es entstanden keine oder nur wenige theoretische Arbeiten, es wurden kaum Wettbewerbe ausgeschrieben.“*[1339]

Achleitner verweist grundsätzlich auf eine Kluft zwischen ausgesprochenen Fachleuten (wie sie im „Aufbau“ zu Wort kamen) und der Qualität der später ausgeführten Bauten. Die „bauliche Realität“ hinkte hinter „Theorie, Planung und Vorstellung“ hinterher.[1340] Und doch hatte sich zwanzig Jahre nach den Beratungen der Enquête für den Wiederaufbau unter Fachleuten die Meinung durchgesetzt, dass die Architekten der Nachkriegszeit „den Aufgaben des Wiederaufbaus nicht gewachsen waren“. Ein Urteil über die Architektur des Wiederaufbau lautete, dass „weitgehende Konzeptlosigkeit“ vorherrschend war.[1341]

> *„Man besaß keine Ordnungsprinzipien: weder waren konstruktive Gedanken so stark, dass sie wenigstens vorübergehend ein Konzept hätten abgeben können, noch waren funktionelle, städtebauliche oder soziologische Konzepte vorhanden. Es zeigt sich heute deutlich, dass der Anschluß Österreichs an die moderne Architekturentwicklung der Zwischenkriegszeit zwar äusserlich-formal, aber nicht in den Grundsätzen gefunden worden war.“*[1342]

In den Augen des Architekten Ottokar Uhl entstanden in den ersten zehn Jahren des Wiederaufbaus nur zwei qualitätvolle Gebäude (das Strandbad Gänsehäufel und der Messepavillion für Felten & Guilleaume); für die Jahre bis 1960 zählt Uhl die Wiener Stadthalle, das Böhlerhaus und das Museum des 20. Jahrhunderts als Bauten „von einiger Bedeutung“ auf.[1343] Die umfassenden urbanistischen Leitbilder traten ab Mitte der Fünfziger in den Hintergrund. Einzelne Gebäude schoben sich durch neue Gestaltungsformen in den Vordergrund.[1344]

Die urbanistisch-architektonische Komponente ist aber nur ein Aspekt unter vielen; andere Urteile – vor allem aus der dem Wiederaufbau folgenden Periode – fallen deutlich positiver aus, wie das folgende Zitat aus einem Beitrag von Wilhelm Adametz, dem langjährigen Chefredakteur der Pressestelle der Stadt Wien, aus „Wiedergeburt einer Weltstadt“ zeigt:

[1338] Uhl: Zeit, S. 28.
[1339] Uhl: Zeit, S. 28.
[1340] Achleitner: Wiederaufbau, in (Waechter-Böhm): Wien 1945 - davor/danach, hier S. 111.
[1341] Uhl, Ottokar: Moderne Architektur in Wien von Otto Wagner bis heute, Wien-München 1966, S. 89, zitiert nach Klein: Abriss, S. 29.
[1342] Uhl: Moderne Architektur, S. 89, zitiert nach Kaiser, Gabriele: Die Wiederaufbauära im Rückblick, Zitatensammlung, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20. Oktober 2005 – 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, zwischen den Artikeln, hier S. 40.
[1343] Uhl: Zeit, S. 27.
[1344] Amann: Wien, S. 63-64.

> *„Noch nie ist es uns so gut gegangen wie in den letzten Jahren [aus der Sicht der Jahres 1965, Anm. d. Verf.]. Und noch nie war Wien so schön, anziehend, liebenswürdig und liebenswert.“*[1345]

Auch aus konservativer Sichtweise hatte sich – laut Bobek/Lichtenberger – das Erscheinungsbild Wiens in der Nachkriegszeit „in erfreulicher Weise verbessert“. Die Autoren begründen diese Aussage, die heute umstritten wäre, mit der Schließung von Bombenlücken oder der Totalsanierung abbruchreifer Wohnviertel.[1346]

[1345] Adametz: Die Verantwortlichen, S. 300.
[1346] Bobek/Lichtenberger: Wien, S. 28.

VIII.3. Chancen im Wiederaufbau

Im Wien der Nachkriegszeit wurde ein Wiederaufbau durchgeführt, der sich an einem *kleinen Maßstab* orientierte: In erster Linie ging es um die Bebauung unveränderter Parzellen mit gleicher Erschließung, die von einer im Wesentlichen unveränderten Eigentümerstruktur ausging. Durchgreifende Änderungen, wie sie ein Enteignungsgesetz gebracht hätte, gab es keine. Im Verbund mit einer zurückhaltenden Planungspolitik blieben die Umgestaltungen Wiens in der Wiederaufbauphase vergleichsweise gering; eine Entwicklung, die der Stadt viele positive wie negative Effekte bescherte (in Bezug auf die Bewahrung des Stadtbildes vor großen Umbaumaßnahmen im Zentrum, aber auch in Bezug auf Abstriche in der Verkehrspolitik). Insgesamt erfuhr der Stadtkörper keine umfassenden Umformungen, wie sie die Strömung des „Neuen Bauens“ mit sich gebracht hätte. Diese Konstanz der Rahmenbedingungen führte – neben wirtschaftlichen Beweggründen – zur Dominanz der Baulückenpolitik.

Für einen *Wiederaufbau in großem Maßstab* in Wien waren nur Flächen außerhalb des geschlossenen Siedlungskerns bereit gestanden (Ausnahme Donaukanal), da die Stadt glücklicherweise keine Flächenzerstörungen davontrug. Zwar unterblieben große Stadterweiterungen in Form eigenständiger Siedlungen während des Wiederaufbaus (Ausnahme Per-Albin-Hansson-Siedlung West), doch wurden diese Erweiterungen in den dem Wiederaufbau folgenden Jahren vorgenommen. Dies auch als Folge der Leitbilder, die schon in der Phase des Wiederaufbaus bereit standen.

Ein *time-lag* von der Idee bis zur Umsetzung eines Leitbildes zeichnet sich als wesentlicher Grund für die zögerliche Umsetzung der städtebaulichen Ideen um 1946 ab. Moderne Elemente konnten sich in einem Klima beschränkter Möglichkeiten und geringen Interesses zur Abweichung von der klassischen Bebauungsform nicht durchsetzen, wie das Projekt von Welzenbacher zur Donaukanalverbauung zeigt.

Welzenbachers „Burschen“ (er bezeichnete damit Hochhäuser) nahmen die spätere Entwicklung der Bebauung des Donaukanals vorweg. Dieser Planungsvorschlag zeigt auf, dass es durchaus zukunftsweisende Entwürfe gab, die sich mit dem Konzept der Stadtlandschaft auseinandersetzten. Dem wesentlichen Merkmal von Welzenbachers Beitrag, der Auflockerung bei gleichzeitiger Erhöhung der Zentralität des Stadtteils, blieb eine Realisierung verwehrt; die mangelnde Anerkennung resultierte aus einer stadtplanerischen Orientierung, die noch einer Nachphase des NS-Städtebaus in Bezug auf Planungspersonal und -weise verhaftet war. Ideen der Moderne fanden in diesem Klima kaum Resonanz. Die Chance eines zügigen Gleichziehens mit zukunftsweisenden Projekten (wie mit der Verbauung des linken Scheldeufers in Antwerpen) blieb ungenutzt. Im Falle des Donaukanals folgte ein allgemein konzeptloses Vorgehen (mit Ausnahme der Verwirklichung einer effizienten, viel Raum einnehmenden Verkehrsanlage).

Der lange Vorlauf von mehreren Jahrzehnten bis zur Umsetzung neuer städtebaulicher und damit „moderner“ Gestaltungsmaßnahmen führte dazu, dass in der Nachkriegszeit an frühere Ideen angeknüpft wurde. Eine Rückbesinnung auf relevante Leitbilder aus der Zeit bis in die frühen dreißiger Jahre (die Charta von Athen stammt aus dem Jahr 1933, ihre Leitlinien konnten

sich aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg auf internationaler Ebene durchsetzen) musste erst stattfinden. Konzepte wie die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ wurden noch auf internationalen Bauausstellungen in den Fünfzigern vorgetragen (Interbau in Berlin 1957); ihre Relevanz für die Phase des Wiederaufbaus ist also durch die zeitliche Verzögerung eingeschränkt. Das Leitbild der „autogerechten Stadt“ als Anleitung zur Trennung des Verkehrs konnte ebenfalls erst für die Folgejahrzehnte seine Wirkung entfalten.

Doch sind *Ansätze zur Verwirklichung verschiedener Leitbilder* im Wiederaufbau zu beobachten. Eine Reihe von Aufgaben der Stadtplanung schienen in den ausgehenden vierziger Jahren allgemeiner Konsens zu sein. Im Wiederaufbau wurde versucht, an die Ideale der Charta von Athen anzuknüpfen: Im Vordergrund stand das Ziel der „räumlichen Entflechtung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit“. Die „offenen räumlichen Strukturen und Stadterweiterung waren das Gegenmodell zur gründerzeitlichen Dichte und gemischten Nutzung“. Statt der für das Rote Wien „charakteristischen Blockrandverbauung“ trat das neue Planungsziel der Auflockerung mit „Stadtrandsiedlungen“.[1347]

Die Merkmale des *„Neuen Bauens“* (IV., 2.2) finden sich in den Planungsvorgaben („14 Punkte“ und „8 Punkte“ von 1946 bzw. 1952) des Wiederaufbaus wieder. Diese von der Stadt Wien aufgestellten Leitlinien waren also keine neue, speziell auf die Stadt Wien abgestimmte Zusammenstellung städtebaulicher Ziele, sondern gehen alle auf die Prinzipien des „Neuen Bauens“ zurück, die wiederum eine Gegenreaktion auf die Nachteile der gründerzeitlichen Stadt darstellen. Bei der Formulierung der „14 Punkte für den Wiederaufbau“ stand die Charta von Athen Pate: Sie legte prinzipiell den „menschlichen Maßstab“ im Städtebau zu Grunde – wie auch der erste von den „14 Punkten“. Das Merkmal der Funktionstrennung, wie es allen voran Le Corbusier (Gliederung der Stadt in Grünflächen, City, Industrie- und Gartenstädte) propagierte, konnte in der Phase des Wiederaufbaus erst mit steigendem wirtschaftlichem Erfolg voranschreiten: Neue Industrieanlagen wurden außerhalb der Stadt angesiedelt. Im Bezug auf die Gartenstadtidee sind wenige Ansätze zu finden (vgl. die kontraproduktive Baulückenpolitik). Größere Anlagen in Form von Satellitenstädten datieren später in den sechziger Jahren (Großfeldsiedlung, vgl. time-lag). Die Idee der Gartenstadt der Visionäre Fritsch und Howard als Reaktion auf die industrielle Stadt verbuchte wegen ihres Ansatzes zur Neuanlage von Kleinstädten keine konkreten Auswirkungen auf die Planungen des Wiederaufbaus im Zentrum. Dennoch wurde grundsätzlich der Gedanke der Gartenstadt, deren Planungen auf „idealen“ Vorstellungen beruhen, im Wiederaufbau akzeptiert, wie die Forderungen nach Auflockerung und Funktionstrennung implizieren: Satellitenstädte hätten das Zentrum entlasten, zur funktionalen Gliederung des Stadtraumes beitragen wie auch die Lebensqualität der Bewohner steigern sollen.

Die funktionalen Überlegungen zur *Auflösung der gründerzeitlichen Blockstruktur* und zum *Umbau in einen unbegrenzten Landschaftsraum* waren bei genauer Betrachtung innerhalb des

[1347] Rigele, Georg: Wiederaufbau in Wien – Politik zwischen Notstand und sozialem Städtebau, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20.

geschlossenen Stadtkerns nicht realisierbar, da dies eine völlige Umgestaltung vorausgesetzt hätte. Nur in Städten mit Flächenzerstörungen wäre die Voraussetzung für ein völliges Umdenken in der Stadtstruktur gegeben gewesen. Durch einzelne Projekte wie das *Demonstrativbauvorhaben Vorgartenstraße* wurde das Leitbild der Stadtlandschaft nur ansatzweise realisiert. Die Vorstellungen des radikal-modernen Vordenkers Le Corbusier waren in den fünfziger Jahren „state of the art". In der Realität offenbarte sich die Kombination von Parks mit vielgeschossigen Wohngebäuden anders als geplant: Monotone Bauten wurden auf kleine Parzellen gesetzt. Das Bezirkszentrum Vorgartenstraße wirkt noch ein knappes halbes Jahrhundert nach der Erstellung wie ein Fremdkörper in der gründerzeitlichen Umgebung. Hohe Zeilenbauten würde man heute eher am Stadtrand als im geschlossenen Stadtkörper erwarten. Die Bewertung der Architektur und städtebaulichen Qualität dieser Anlage änderte sich seit den sechziger Jahren erheblich: Die Wohnbauten, die in ihrem gegenwärtig unsaniertem Zustand nicht den Eindruck bieten können wie zu ihrer Erstellung, wurden ursprünglich – als Tribut an den Zeitgeist – mit positiver Kritik beschert.

Planungen im öffentlichen Raum blieben hinter den Erwartungen zurück, die im Sinne von Chancen im Wiederaufbau gehegt wurden. Hier spielte ein psychologischer Aspekt der Verunsicherung durch die jüngste machtpolitische Vereinnahmung des öffentlichen Raums durch die dominant-maßstabslosen NS-Städtebauvorstellungen eine gewichtige Rolle. Da der steigende Motorisierungsgrad mehr Fläche für den Individualverkehr forderte, kam es reihenweise zu Umwidmungen und Umnutzungen von Freiflächen in Verkehrsraum (Parkplätze, Straßenerweiterungen, etc.; Beispiele hierfür sind Donaukanalbereich und Praterstern). Im Bezug auf die gründerzeitliche Ausformung des öffentlichen Raums – beispielsweise im Sinne des „künstlerischen Städtebaus" von Sitte – bedeutet dies die endgültige Ablösung eines an künstlerisch-visueller Gestaltung orientierten Städtebaus durch ein Primat des dominanten Verkehrs mit vorwiegend funktionellen Kriterien.

Große Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur nahmen sich die ÖBB vor. Die realisierten Bauprojekte der Bahn im Wiederaufbau hatten keinen durchschlagenden Erfolg, wie die langwierige Umbaumaßnahme von *Süd- und Ostbahnhof* zeigt, an deren Ende zwar nur ein zentrales Bahnhofsgebäude mit nur einem Namen stand, aber keine echten Neuerungen im Bereich der Schienenanlagen verbucht werden konnten. Die ÖBB-Leitung beschränkte sich auf eine (verhältnismäßig) wenig aufwendige visuelle Modernisierung im Bereich des Hochbaus und vergab damit die Chance auf echte Verbesserungen des Bahnverkehrs, die nicht im Sinne einer Vision verfolgt, sondern pragmatisch der Realität angepasst und schließlich vertan wurde. Das Beispiel Südbahnhof zeigt die Kontinuität städtebaulich-infrastruktureller Aufgabenstellungen, da der Umbau zum Durchgangsbahnhof nur verzögert wurde und nun unmittelbar bevorsteht (2007).

Oktober 2005 - 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, S. 67-78, hier S. 73-74.

Während mit dem demolierten *Franz-Domes-Lehrlingswohnheim* von Roland Rainer ein Stück Wiederaufbaugeschichte in Vergessenheit gerät, erscheint das *Strandbad Gänsehäufel* in neuem, sanierten Glanz. Beide Bauwerke stehen für eine gelungene Architektur, gleichzeitig wurden beide mit verhältnismäßig geringen Mitteln erstellt. Hier wird deutlich, dass die Bauqualität nicht per se von der Bausumme abhängig ist. Beim Abriss des Palais Nathaniel Rothschild und Neubau des Domes-Heimes, dessen baulicher Entwurf durchaus mit dem städtebaulichen Konzept der Stadtlandschaft harmoniert (durch die weitgehende Beibehaltung des bestehenden Parks), können ähnlich wie bei anderen umstrittenen Abrissobjekten (Hotel Metropole, Palais Albert von Rothschild) bestimmte Faktoren (wie ehemals jüdische Eigentumsverhältnisse oder die Nutzung der Bauten während der NS-Zeit) eine Rolle zur Abrissentscheidung gespielt haben. Hier besteht Bedarf an genaueren Forschungen.[1348]

Die Fassaden der Turmbauten *Ringturm und Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz* wurden eher zurückhaltend geformt, ihre Baukörper folgen aber einem Konzept städtebaulicher Dominanten, wie sie als Bezirkseingänge von Brunner vorgesehen waren. Sie verkörpern weithin sichtbare Symbole der Technikbegeisterung, des Aufbruchs und der Vollendung des Wiederaufbaus. Bemerkenswert ist das städtebauliche Konzept des Wohnbauten-Ensembles „Theodor-Körner-Hof“ (um das Matzleinsdorfer Hochhaus), das ein Übergangsstadium vom Block zur Zeile markiert. Während in dem Gürtel zugewandten Teil eine offene Zeilenbebauung realisiert wurde, blieben andere Bauteile durch Hofbildung dem Wohnbaukonzept der Zwischenkriegszeit verhaftet.

Mit den Baubeispielen *Böhlerhaus* und *Museum des zwanzigsten Jahrhunderts* wurde der Anschluss an die internationale Architektur geschafft, der durch die mutige Formensprache der Bauwerke – als Signale der Wiener Architekturgeschichte – bewerkstelligt wurde. Dieses Wiedererreichen internationaler Maßstäbe in der Architektur kann als Ende des Wiederaufbaus gewertet werden. Beide Bauten wurden konsequent modern konzipiert und haben sich für ihre Zwecke (Repräsentation/Verwaltung bzw. Ausstellung) bewährt. Die Umgebung der Bauwerke ist denkbar unterschiedlich: Während der Verwaltungsbau eine gründerzeitliche Blockstruktur auffüllen musste, steht der Ausstellungsbau in freier Parklandschaft nahe des Südbahnhofs: Das Museum fungierte hier auch im Sinne einer Aufwertung dieses städtebaulich durch Gürtel und Bahntrasse zerrissenen Bereiches, der von einer Mischung äußerst unterschiedlicher Bebauung geprägt ist (Belvedere, Bahnhof, Arsenal, „Zwanzger Haus“).

Unaufschiebbare Erfordernisse der Nachkriegssituation bestimmten den Verlauf des Wiederaufbaus. Nach Auswertung der Bauprojekte lässt sich der Verlauf des Wiederaufbaus in *drei Phasen* gliedern: Die erste Phase wurde determiniert vom dringenden Nachholbedarf in den Bereichen Wohnungsmarkt und Verkehrsinfrastruktur. In einer zweiten Phase wurden viele kleinere Projekte umgesetzt, die – als Charakteristikum des Wiederaufbaus – starken utilitaristischen Charakter hatten. In der dritten Phase konnte von dieser ausschließlich auf das

[1348] Eine Untersuchung über die Umstände des Abrisses Wiener Rothschild-Bauten steht noch aus, worauf auch Rigele (Rigele: Wiederaufbau S. 72-73) hinwies.

Nützliche bezogenen Bauprogrammatik etwas abgerückt werden; die Strömung der Internationalen Moderne nahm Einfluss auf Wiener Projekte des Wiederaufbaus und ihrer Architektur (z. B. Böhlerhaus).[1349]

Nachdem in einer ersten Phase des Wiederaufbaues die nötigsten Baumaßnahmen vorgenommen wurden, gewann der Aspekt der Modernisierung der Stadt immer mehr an Gewicht. Wien hatte eine Periode des städtebaulichen Stillstands der Zwischenkriegs- und Kriegszeit hinter sich. Ein „Modernisierungsstau“ hatte sich angesammelt und viele Ingenieurbauten mussten dringend erneuert werden. Der Wiederaufbau ging sukzessive – mit steigender Konjunktur – in eine Phase der Modernisierung über; vor allem die Infrastruktur mit groß angelegten Verkehrsbauten (U- und S-Bahnbau) und Stadterweiterungsprojekte in den Sechzigern folgten. Diese Modernisierungsphase veränderte die Stadt nachhaltiger als die Periode des Wiederaufbaus. Viele der Leitbilder konnten erst dann – im Sinne städtebaulicher Chancen – umgesetzt werden.

Der Wiederaufbau und die darauf folgende Modernisierungsphase zusammen bildeten eine dritte Stadtregulierung und damit einen Entwicklungsschub: Nach dem großen Stadtwachstum des 19. Jahrhunderts mit den beiden Stadterweiterungen und der Anlage von Ring- und Gürtelstraße war die Nachkriegszeit eine weitere Phase großer baulicher Umwälzungen der Stadt Wien.

Aus heutiger Sicht „verschwimmen“ die spezifischen Leistungen des Wiederaufbaus durch dessen zurückhaltenden, monotonen Ausdruck der glatten „Emmentaler-“ Fassaden. Doch wurde mit wenigen Mitteln hinsichtlich der Fülle der Aufgaben wie auch der handwerklichen Qualität Vieles bewerkstelligt, was die eigentlich besondere Leistung der Ära darstellt.

[1349] Diese Einteilung des Wiederaufbaus bestätigt die Gliederung nach Hackelsberger, vgl. IV.2.4.

Anhang

1. Abkürzungsverzeichnis

BGBl.	Bundesgesetzblatt
BNP	Bruttonationalprodukt
CARE	Cooperative for American Remittances to Europe
CEEC	Committee on European Economic Co-operation
CIAM	Congrès Internationaux d`Architecture Moderne
COMECON	Council for Mutual Economic Aid
CIRPAC	Comité International pour la Realisation des Problèmes Architecturaux Contemporains, (Leitungsausschuss der CIAM)
CS	Christlichsoziale Partei
ERP	European Recovery Program
EW/HH	Einwohner pro Haushalt
GARIOA	Government Appropriations for Relief in Occupied Areas
GDVP	Großdeutsche Volkspartei
Gehag	Gemeinnützige Heimstätten-Spar-Bau-Aktiengesellschaft (Berlin)
Gesiba	Gemeinwirtschaftlichen Siedlungs- und Baustoffanstalt (Wien)
LGBl.	Landesgesetzblatt
MA	Magistratsabteilung
OEEC	Organization for European Economic Cooperation
ÖGUT	Österreichischen Gesellschaft für Umwelt und Technik
ÖNB	Österreichische Nationalbibliothek
SDAP	Sozialdemokratische Arbeiterpartei
StEG	k.k. privilegierte Staats-Eisenbahn-Gesellschaft
UNRRA	United Nations Relief and Rehabilitation Administration
USIA	Uprawlenje Sowjetskim Imuschestwom Wostotschnoj Awstrij (Verwaltung des sowjetischen Vermögens im östlichen Österreich)
VF	Vaterländische Front
VÖST	Vereinigte österreichische Eisen- und Stahlwerke AG
WE	Wohneinheit(en)
WIBEBA	Wiener Betriebs- und Baugesellschaft
WStLA	Wiener Stadt- und Landesarchiv
WStLB	Wiener Stadt- und Landesbibliothek
ZÖIAV	Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins
ZV	Zentralvereinigung der Architekten Österreichs

2. Bibliografie

2.1 Sekundärliteratur

Achleitner, Friedrich: Bauten in Österreich 1945-1970, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 48-62.

Achleitner, Friedrich: Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert, Bd. III/1, Salzburg – Wien 1990

Achleitner, Friedrich: Pragmatisierte Architektur? In (Architektur Zentrum Wien): Amt Macht Stadt. Erich Leischner und das Wiener Stadtbauamt, Salzburg – München 1999

Achleitner, Friedrich: Wiederaufbau in Wien, Innere Stadt, in (Waechter-Böhm, Liesbeth): Wien 1945 – davor/danach, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Museum des 20. Jahrhunderts vom 31.5.-7.7.1985, Wien 1985, S. 107-115.

Achleitner, Friedrich/Uhl, Ottokar: Lois Welzenbacher 1889-1955, Salzburg 1968

Albers, Gerd: Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945: Texte und Interpretationen, Reihe Bauwelt Fundamente Nr. 46, Düsseldorf 1975

Albers, Gerd: Über den Wandel im Planungsverständnis, in: Raumplanung Nr. 61, Jg. 1993, S. 97-103.

Amann, Wolfgang: Städte- und Siedlungsbau in Wien 1945-1958, Diss. Universität Wien, Frankfurt am Main 1999

Amann, Wolfgang: Wien nach dem Zweiten Weltkrieg. Die städtebauliche Entwicklung vom Wiederaufbau bis zur Gegenwart, in (Schreiber, Manfred): Bauen in Wien. Das Wiener Baugewerbe und sein Umfeld in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, Festschrift der Landesinnung Bau Wien, Wien 2001, S. 62-69.

Asensio, Paco (Hg.): Otto Wagner, Barcelona 2002

Bandhauer-Schöffmann, Irene/Hornung, Ela: Trümmerfrauen – ein kurzes Heldinnenleben. Nachkriegsgesellschaft als Frauengesellschaft, in (Graf, Andrea): Zur Politik des Weiblichen. Frauenmacht und -ohnmacht, Wien 1990, S. 93-120.

Banik-Schweitzer, Renate: Liberale Kommunalpolitik in Bereichen der technischen Infrastruktur, in (Verein für Geschichte der Stadt Wien): Wien in der liberalen Ära, Wiener Geschichtsblätter (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte), Bd. 1, Wien 1978, S. 91-119.

Banik-Schweitzer, Renate: Wien, wie es wurde. Die Entwicklung einer Stadt, in (Banik-Schweitzer, Renate u.a.): Wien wirklich. Der Stadtführer, Wien 1992, S. 10-28.

Banik-Schweitzer, Renate/Meißl, Gerhard: Industriestadt Wien. Die Durchsetzung der industriellen Marktproduktion in der Habsburgerresidenz, Wien 1983

Barth, Othmar: Lois Welzenbacher. Einige Ansichten zu seinem Schaffen, in (Bliem, Ernst): Lois Welzenbacher 1889-1955. Architekturmodelle. Studienarbeiten der Universität Innsbruck und der TU München, Ausstellungskatalog, Hall 1990, S. 7-11.

Bauböck, Rainer: Wohnungspolitik im Sozialdemokratischen Wien 1919 - 1934, Salzburg 1979

Békési, Sándor: Verkehr in Wien. Personenverkehr, Mobilität und städtische Umwelt 1850 bis 2000, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 93-105.

Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt/Main – New York 2000

Bernard, Erich/Feller, Barbara: Amt macht Stadt. Das Wiener Stadtbauamt, in (Architektur Zentrum Wien): Amt Macht Stadt. Erich Leischner und das Wiener Stadtbauamt, Salzburg – München 1999, S. 7-29.

Bernt, Johann/Zilk, Helmut: Wien – Stadt im Aufbau! Wien 1975

Blau, Eve: Die polyzentrische Metropole: Otto Wagners Großstadt revisited, in (Banik-Schweitzer, Renate/Blau, Eve): Urban Form. Städtebau in der postfordistischen Gesellschaft, Wien 2003, S. 23-53.

Bobek, Hans/Lichtenberger, Elisabeth: Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Wien 1966

Botz, Gerhard: Wien vom „Anschluß“ zum Krieg, Wien–München 1978, S. 463.

Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987

Buchmann, Michael Bertrand/Sterk, Harald /Schickl, Rupert: Der Donaukanal. Geschichte – Planung – Ausführung, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung Bd. 14, Wien 1984

Campen, Edda: Der Wiederaufbau in zwei deutschen Staaten, in (Lampugnani, Vittorio M./Frey, Katia/Perotti, Eliana): Anthologie zum Städtebau. Vom Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg zur zeitgenössischen Stadt, Bd. III., Berlin 2005, S. 37-95, hier S. 79-85.

Choay, Françoise: Das architektonische Erbe, eine Allegorie. Geschichte und Theorie der Baudenkmale, Braunschweig, Wiesbaden 1997

Conrads, Ulrich: Editorial, in (Conrads, Ulrich/Neitzke, Peter): Die Städte himmeloffen, Gütersloh 2003, S. 7-8.

Crasemann Collins, Christiane: Sitte als Cicerone. In (Semsroth, Klaus/Mönninger, Michael/Crasemann Collins, Christiane): Einleitung zu Camillo Sitte. Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Reprint der Erstausgabe von Mai 1889, Wien 2003

Czeike, Felix: III. Landstraße, Reihe Wiener Bezirkskulturführer, Wien 1984

Czeike, Felix: XV. Rudolfsheim-Fünfhaus, Reihe Wiener Bezirkskulturführer, Wien - München 1980

Czeike, Felix: XX. Brigittenau, Reihe Wiener Bezirkskulturführer, Wien - München 1981

Czeike, Felix: Drei Jahrhunderte Straßenverkehr in Wien, Katalog zur Sonderausstellung des Historischen Museums und des Archivs der Stadt Wien, Wien 1961

Czeike, Felix: Geschichte der Stadt Wien, Wien u. a. 1981

Czeike, Felix. Historisches Lexikon Wien, Bd. 1-6, Wien 1991-2004

Czeike, Felix: Wiener Wohnbau vom Vormärz bis 1923, in (Mang, Karl/Mang-Frimmel, Eva): Kommunaler Wohnbau in Wien. Aufbruch – 1923 bis 1934 – Ausstrahlungen, Begleitschrift zur gleichnamigen Ausstellung, Wien o. J., o. S.

Durth, Werner/Gutschow, Niels: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre, Schriftenreihe des deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 33, Bonn 1987

Durth, Werner/Gutschow, Niels: Träume in Trümmern: Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950, Bd. 1. Konzepte, Braunschweig – Wiesbaden 1988

Durth, Werner/Gutschow, Niels: Träume in Trümmern: Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950, Bd. 2. Städte, Braunschweig – Wiesbaden 1988

Durth, Werner/Nerdinger, Winfried: Architektur und Städtebau der 30er/40er Jahre, Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 46, Bonn 1992

Eigner, Peter: Die städtebauliche Entwicklung Wiens von den Anfängen bis 1945, in (Schreiber, Martin): Bauen in Wien. Das Wiener Baugewerbe und sein Umfeld in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, Festschrift der Landesinnung Bau Wien, Wien 2001, S. 24-35.

Eigner, Peter: Mechanismen urbaner Expansion: am Beispiel der Wiener Stadtentwicklung 1740 - 1938, in (Chaloupek, Günther/Eigner, Peter/Wagner, Michael): Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740 - 1938, Teil 2 Dienstleistungen, Wien 1991, S. 625-756.

Eigner, Peter/Resch, Andreas: Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert, in (Eder, Franz/Eigner, Peter/Resch, Andreas/Weigl, Andreas): Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum, Wien 2003, S. 8-140.

Eigner, Peter/Schneider, Petra: Verdichtung und Expansion. Das Wachstum von Wien, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 22-53.

Engels, Hans/Mayer, Ulf: Bauhaus 1919-1933, München u. a. 2006

Fassmann, Heinz/Hatz, Gerhard: Wien verstehen. Wege zur Stadt, Wien 2004

Felber, Ulrike/Krasny, Elke/Rapp, Christian: Smart Exports. Österreich auf den Weltausstellungen 1851 - 2000, Wien 2000

Feldbauer, Peter/Pirhofer, Gottfried: Wohnungsreform und Wohnungspolitik im liberalen Wien? In (Verein für Geschichte der Stadt Wien): Wien in der liberalen Ära, Wiener Geschichtsblätter, Bd. 1, Wien 1978, S. 148-190.

Feller, Barbara: 75 Jahre Bauen für Wien. Die Geschichte der GESIBA, Wien 1996

Feller, Barbara: Die Ringstraße im Wiederaufbau. Repräsentationsgebäude, Autosalons, Fussgängerpassagen, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20. Oktober 2005 - 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, S. 123-133.

Fröhlich, Martin: Gottfried Semper, Zürich – München 1991

Georgeacopol-Winischhofer, Ute: Vom Arbeitshaus zur Großindustrie, Wien 1998

Geretsegger, Heinz/Peintner, Max: Otto Wagner 1841-1918, Salzburg – Wien 1983

Gieselmann, Reinhard: Lois Welzenbacher 1889-1955. Bauten und Projekte, Institut für Wohnbau, TU Wien, Reihe Prolegomena Nr. 47, Heft 1(1984), Wien 1984

Gruber, Karl: Die Gestalt der deutschen Stadt, München 1976

Hackelsberger, Christoph: Architektur eines labilen Jahrhunderts, München 1991

Hahn, Peter: Bauhaus 1919 bis 1933. Eine Einführung, in (Bayerische Vereinsbank): Leben am Bauhaus. Die Meisterhäuser in Dessau, München 1993, S. 8-13.

Heller, Kurt: Beitrag im Vorwort, in (Stadtbauamt Wien): Die Stadt Wien als Mäzen. Die bildende Kunst im sozialen Wohnungsbau, Wien 1962

Hilpert, Thilo: Die funktionelle Stadt: Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe. Band 48 der Reihe „Bauwelt Fundamente“, Braunschweig 1978

Hilpert, Thilo: Le Corbusiers „Charta von Athen“, Texte und Dokumente, Reihe Bauwelt Fundamente Bd. 56, Braunschweig – Wiesbaden 1984 und 1988

Hirner, Nicola/Rigele, Georg: Die modernen Bahnhöfe der Wiederaufbaujahre. Westbahnhof und Südbahnhof – nicht mehr und nicht weniger, in (Kos, Wolfgang/Dinhobl, Günter): Grosser Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum der Stadt Wien vom 28. September 2006 bis Februar 2007, S. 155-165.

Hirner, Nicola/Rigele, Georg: Glas, Beton und Marmor, in (Kos, Wolfgang/Dinhobl, Günter): Grosser Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum der Stadt Wien vom 28. September 2006 bis Februar 2007, S. 370-385.

Huber, Benedikt/Koch, Michael: Der Wandel in den städtebaulichen Leitbildern der Schweiz seit 1900, in: Dokumente und Informationen zur schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung Nr. 96 (1989), Zürich, S. 14-27.

Husslein-Arco, Agnes: Ernst Haas. Eine Welt in Trümmern, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Museum der Moderne Salzburg/Rupertinum vom 22.1-1.5.2005, Weitra 2005

Irion, Ilse/Sieverts, Thomas: Neue Städte: Experimentierfelder der Moderne, Stuttgart 1991

Jonas, Franz: Beitrag im Vorwort, in (Stadtbauamt Wien): Die Stadt Wien als Mäzen. Die bildende Kunst im sozialen Wohnungsbau, Wien 1962, S. 3.

Kainrath, Wilhelm: Der kommunale Wohnbau 1919-1934, in (Steiner, Dietmar): Architektur in Wien, Wien 1984, S. 27-28.

Kainrath, Wilhelm: Die gesellschaftspolitische Bedeutung des kommunalen Wohnbaus im Wien der Zwischenkriegszeit, in (Mang, Karl/Mang-Frimmel, Eva): Kommunaler Wohnbau in Wien. Aufbruch – 1923 bis 1934 – Ausstrahlungen, Begleitschrift zur gleichnamigen Ausstellung, Wien o. J., o. S.

Kaiser, Gabriele/Platzer, Monika: Einleitung, in (Architekturzentrum Wien): Architektur in Österreich im 20. und 21. Jahrhundert, Ausstellungskatalog zur „a_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert“, Wien 2005, S. 14-15.

Kapfinger, Otto: Die städtebauliche Entwicklung Wiens, in (Steiner, Dietmar): Architektur in Wien, Wien 1984, S. 29-36.

Kassal-Mikula, Renata/Kos, Wolfgang: Stolze Bauwerke, versteckte Technik, in (Kos, Wolfgang/Dinhobl, Günter): Grosser Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum der Stadt Wien vom 28. September 2006 bis Februar 2007, S. 262-283.

Kauffmann, Wolf-Dietrich: Stadtlandschaft, in (Akademie für Raumforschung und Landesplanung): Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Hannover 1970

Klein, Dieter: Vom Abriss ohne Reue zur Altstadtnostalgie, in (Klein, Dieter/Kupf, Martin/Schediwy, Robert): Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte, Wien 2005, S. 25-52.

Klein, Dieter/Kupf, Martin/Schediwy, Robert: Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte, Wien 2005

Koch, Michael: Leitbilder des modernen Städtebaus in der Schweiz 1918-1939, Zürich 1988

Komlosy, Andrea: Stube und Websaal. Waldviertler Textilindustrie im Spannungsfeld zwischen Verlagswesen, Heim- und Fabrikarbeit, in (dies.): Spinnen – Spulen – Weben, Krems - Horn 1991

Komlosy, Andrea: Waldviertler Textilstraße, Groß-Siegharts - Waidhofen a. d. Thaya - Weitra 1994

Kos, Wolfgang: Eigenheim Österreich. Zu Politik, Kultur und Alltag nach 1945, Wien 1995

Krammer, Wilfried: Das Wiental – ein Fallbeispiel, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 76-77.

Kretschmer, Helmut: Ende und Anfang. Wien um 1918, Wiener Geschichtsblätter, Heft Nr. 40, Wien 1993

Kuhn, Rolf: Eine Idee lebt weiter. Bauhaus Dessau heute, in (Bayerische Vereinsbank): Leben am Bauhaus. Die Meisterhäuser in Dessau, München 1993, S. 14-17.

Kupf, Martin: Schicksale Wiener Bauten seit 1945, in (Klein, Dieter/Kupf, Martin/Schediwy, Robert): Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte, Wien 2005, S. 97-259.

Landerer, Markus: Bemerkungen zur aktualisierten Neuauflage, in (Klein, Dieter/Kupf, Martin/Schediwy, Robert): Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte, Wien 2005, S. 5-16.

Le Corbusier: Ausblick auf eine Architektur, (Neuauflage des Originaltitels Le Corbusier: Vers une architecture, Paris 1923), Band 2 der Reihe Bauwelt-Fundamente, Braunschweig 1963

Le Corbusier: Feststellungen zu Architektur und Städtebau, Band 12 der Reihe „Bauwelt Fundamente“, Braunschweig - Wiesbaden 1987

Leitl, Alfons: Anmerkung zur Zeit, in (Conrads, Ulrich/Neitzke, Peter): Die Städte himmeloffen. Reden und Reflexionen über den Wiederaufbau des Untergegangenen und die Wiederkehr des Neuen Bauens 1948/49, Reihe Bauwelt Fundamente Nr. 125, Gütersloh u. a. 2003

Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin - Stuttgart 1978

Lichtenberger, Elisabeth: Wien – Prag: Metropolenforschung, Wien 1993

Linke, Nina: Städte- und Wohnungsbau in Wien, Ost-Berlin und West-Berlin im Vergleich (1945-1975/89), phil Diss. Universität Wien, Wien 2006

Lunzer, Christian/Seemann, Helfried (Hrsg.): Otto Wagner. Sakral-, Verkehrs- und öffentliche Bauten, Wien 2002

Mandl, Hans: Beitrag im Vorwort, in (Stadtbauamt Wien): Die Stadt Wien als Mäzen. Die bildende Kunst im sozialen Wohnungsbau, Wien 1962

Marchart, Peter: Wohnbau in Wien 1923-1983, Wien 1984

Marik, Stephan: Das Wiener Stadtumland, in (Fassmann, Heinz/Hatz, Gerhard): Wien. Stadtgeographische Exkursionen, Wien 2002, S. 283-303.

Mattl, Siegfried: Frauen in Österreich, in Ardelt, Rudolf G./Weinzierl, Erika): Unterdrückung und Emanzipation, Wien 1985, S. 101-126.

Matznetter, Walter: Von der Grundherrschaft zum Stadtmanagement. Zweihundert Jahre Stadtplanung Wien, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 60-79.

Mayer, Wolfgang: Der Linienwall. Von der Befestigungsanlage zum Gürtel, Begleitheft zur gleichnamigen Ausstellung, Wiener Geschichtsblätter, Wien 1986

Mayer, Wolfgang: Die städtebauliche Entwicklung Wiens bis 1945, Katalog zur Ausstellung der Wiener Geschäftsgruppe Stadtplanung und des Wiener Stadt- und Landesarchivs im Wiener Messepalast Halle P vom 06.12.1978 bis 30.04.1979, Wien 1978

Mayer, Wolfgang: Gebietsänderungen im Raume Wien 1850-1910 und die Debatten um das Entstehen eines Generalregulierungsplanes von Wien, phil. Diss., Wien 1972

Mayer, Wolfgang: Von der Vorstadt zum Bezirk. Dargestellt am Beispiel von Margareten, Begleitheft zur gleichnamigen Ausstellung, Wien 1978

Mayer, Wolfgang: Wien im Spiegel des Fotoarchivs Gerlach. Stadtbild und Baugeschehen 1925 - 1972, Begleitheft zur gleichnamigen Ausstellung, Wien 1990

Mayer, Wolfgang: Wien im Spiegel seiner Entwicklung von 1850 bis zur Gegenwart, Wien 1989

Meißl, Gerhard: Industrie und Eisenbahn in Wien. Von den Anfängen bis 1938, Wiener Geschichtsblätter Nr. 5, Wien 1987.

Melichar, Peter: Der österreichische Bankensektor, in (Eigner, Peter/Köhler, Ingo): Privatbankiers in Mitteleuropa zwischen den Weltkriegen, Reihe Geld und Kapital Bd. 7, Stuttgart 2003, S. 135-191.

Mönninger, Michael: Naturdenken und Kunstgeschichte. Camillo Sitte und die ästhetische Theorie im 19. Jahrhundert, in (Semsroth, Klaus/Jormakka, Kari/Langer, Bernhard): Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien - Köln - Weimar 2005, S. 27-46.

Moravánszky, Ákos: Erzwungene Ungezwungenheiten. Camillo Sitte und das Paradox des Malerischen, in (Semsroth, Klaus/Jormakka, Kari/Langer, Bernhard): Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien - Köln - Weimar 2005, S. 47-62.

Mumford, Eric: The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960, Cambridge (Massachusetts) 2000

Nebdal, Gabriela: Die Wiener Ringstraße - Geschichte, Planung, Verwirklichung und Gestaltung der Ringstraßenzone, phil. Diplomarbeit Universität Wien, Wien 1985

Neundörfer, Ludwig: Inventur des Zusammenbruchs, in (Conrads, Ulrich/Neitzke, Peter): Die Städte himmeloffen, Gütersloh 2003, S. 25-32.

Novy, Klaus/Förster, Wolfgang: einfach bauen. Genossenschaftliche Selbsthilfe nach der Jahrhundertwende. Zur Rekonstruktion der Wiener Siedlungsbewegung, Wien 1991

O. A.: Bauten in Österreich, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 69-162.

Österreichische Historikerkommission: Schlussbericht der Historikerkommission der Republik Österreich. Vermögensentzug während der NS-Zeit sowie Rückstellungen und Entschädigungen seit 1945 in Österreich, Wien - München 2003

Paula, Luzian: Der Generalregulierungsplan für Wien, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 69.

Pohanka, Reinhard: …und da haben gelegt den ersten Stain… Die räumliche und kulturelle Entwicklung Wiens im Lichte historischer Bauten, in (Schreiber, Manfred): Bauen in Wien. Das Wiener Baugewerbe und sein Umfeld in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, Festschrift der Landesinnung Bau Wien, Wien 2001, S. 8-15.

Posch, Wilfried: Die Wiener Gartenstadtbewegung. Reformversuch zwischen erster und zweiter Gründerzeit, Wien 1981

Rainer, Roland: An den Rand geschrieben. Wohnkultur – Stadtkultur, Wien 2000

Rainer, Roland: Bauten, Schriften und Projekte, Tübingen 1977

Rainer, Roland: Das Werk des Architekten 1927-2003. Vom Sessel zum Stadtraum: geplant verrichtet verändert vernichtet, Wien 2003

Rainer, Roland: Die Stadt – Leben oder Gehäuse? In (Swoboda, Hannes): Wien. Identität und Stadtgestalt, Bd. 20 Reihe Kulturstudien. Bibliothek der Kulturgeschichte, Wien - Köln 1990

Rainer, Roland: Planungskonzept Wien, Wien 1962

Raith, Erich: Transformationen. Die räumliche Entwicklung der Stadt, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 55-57.

Reinborn, Dietmar: Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1996

Reiterer, Gabriele: Wahrnehmung – Raum – Empfindung, in (Semsroth, Klaus/Jormakka, Kari/Langer, Bernhard): Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien - Köln - Weimar 2005, S. 225-238.

Reppé, Susanne: Der Karl-Marx-Hof. Geschichte eines Gemeindebaus und seiner Bewohner, Wien 1993

Rigele, Georg: Das Verschwinden der Großbahnhöfe des 19. Jahrhunderts. Abriss und Neubau nach dem Zweiten Weltkrieg, in (Kos, Wolfgang/Dinhobl, Günter): Grosser Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Historischen Museum der Stadt Wien vom 28. September 2006 bis Februar 2007, S. 144-151.

Rigele, Georg: Wiederaufbau in Wien – Politik zwischen Notstand und sozialem Städtebau, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20. Oktober 2005 - 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, S. 67-78.

Rigele, Georg: Wir bauen ein Hochhaus! Der Ringturm als Genius loci einer Inventur 1945/55, in (Kos, Wolfgang/Rigele, Georg): Inventur 45/55. Österreich im ersten Jahrzehnt der Zweiten Republik, Wien 1996, S. 475-486.

Rossi, Aldo: Die Architektur der Stadt. Skizze einer grundlegenden Theorie des Urbanen, Düsseldorf 1973

Sarnitz, August: Lois Welzenbacher. Architekt 1889-1955, Salzburg - Wien 1989

Scarpa, Ludovica: Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik, Braunschweig - Wiesbaden 1986

Schneider, Petra/Strohmeier, Gerhard: Raumbildung und Raumbilder einer Straße. Zur Wahrnehmungsgeschichte des Wiener Gürtels, in (Sieder, Reinhard/Stocker, Karl): Gross Stadt Verkehr, Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 2 (2000), S. 9-48.

Schopper, Manfred: Natürliche Lebensgrundlagen, Probleme, Entwicklungstendenzen, Ziele, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung (MA 18), Wien 1979

Schorske, Carl E.: Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle, München 1982/1997

Schwagenscheidt, Walter: Die Raumstadt und was daraus wurde: „Mein letztes Buch“, Stuttgart - Bern 1971

Schwarz, Karl-Heinz: Der Wiederaufbau in Wien mit besonderer Berücksichtigung des ersten Bezirks 1945-1955, Diss. TU Wien, Wien 1997

Seiss, Reinhard: Prellbock in Europas Mitte. Wiens geplanter Zentralbahnhof als verkehrspolitisches und städtebauliches Großprojekt, in: Süddeutsche Zeitung Nr. 5 vom 08.01.2005.

Semsroth, Klaus/Jormakka, Kari/Langer, Bernhard: Kunst des Städtebaus. Neue Perspektiven auf Camillo Sitte, Wien – Köln - Weimar 2005

Sieverts, Thomas: Was leisten städtebauliche Leitbilder? In (Becker, Heidede/Jessen, Johann/Sander, Robert): Ohne Leitbild? – Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart - Zürich 1998, S. 22-40.

Singer, Herta: Wiederaufbauen heißt Bessermachen, in (Ziak, Karl): Wiedergeburt einer Weltstadt, Wien 1965, S. 83-101.

Singer, Peter: 150 Jahre Wiener Südbahnhof, Favoritner Museumsblätter Nr. 155, Wien 1991.

Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Reprint der Erstausgabe von Mai 1889, in (Semsroth, Klaus/Mönninger Michael/Craseman Collins Christiane): Camillo Sitte Gesamtausgabe, Bd. 3, Wien 2003

Stampfer, Michael: Die Entwicklung des Mieterschutzes in Österreich bis zur Erlassung des Mietengesetzes 1922, phil. Diss., Wien 1994

Steger, Bernhard: Nicht geliebt und wenig geschätzt. Architektur der Nachkriegszeit, in: Architektur & Bau Forum 11 (2005), S. 1-2.

Steiner, Dietmar: Architektur in Wien, in (Steiner, Dietmar): Architektur in Wien, Wien 1984, S. 37-41.

Steiner, Dietmar/Peichl, Gustav: Neuer Wiener Wohnbau, Wien 1991

Sterk, Harald: Wohnbau zwischen Politik, Ideologie und Wirtschaft, in (Waechter-Böhm, Liesbeth): Wien 1945 davor/danach. Begleitwerk zur gleichnamigen Ausstellung im Museum des 20. Jahrhunderts vom 31. Mai bis 7. Juli 1985, Wien 1985, S. 117-125.

Stiller, Adolph: Biographie und Werkauswahl Erich Boltenstern, in (ders.): Der Ringturm. 5 Jahrzehnte Baugeschichte eines Hochhauses, Wien 1998, S. 73-74, hier S. 73.

Stiller, Adolph: Der Ringturm – ein Symbol im doppelten Sinn, in (ders.): Der Ringturm. 5 Jahrzehnte Baugeschichte eines Hochhauses, Wien 1998, S. 11-61.

Stiller, Adolph: „Wir bauen ein Hochhaus“. Erich Boltenstern und die Wiener städtische Versicherung, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20. Oktober 2005 - 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, S. 155-161.

Strohmeier, Gerhard: Eisenbahn und Raumwahrnehmung, in (Dinhobl, Günter): Eisenbahn/Kultur, Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs, Sonderbd. 7(2004), S. 177-190.

Stühlinger, Harald: Favoriten – ein Fallbeispiel, in (Brunner, Karl/Schneider, Petra): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wiener Umweltstudien Bd. 1, Wien 2005, S. 72-73.

Swoboda, Hannes: Wien. Identität und Stadtgestalt, Wien 1990

Swoboda, Hannes/Veit, Wolfgang: Wohnbau. Historische Entwicklung, in (Institut für Gesellschaftspolitik): Wien – Alternativen der Stadtentwicklung, Mitteilungen des Instituts für Gesellschaftspolitik in Wien Nr. 23 (1978), S. 51-72.

Szücs, Istvan: Reaktionen der Einwohner auf den Wandel der Stadt. Grundlegende Überlegungen zur Anwendung der Siedlungssoziologie in der Stadtplanung, in (Stadtbauamt Wien): Sozialwissenschaften in der Stadtplanung, Der Aufbau Monographie Nr. 5, 1975.

Tabor, Jan: Details versus Massen. Zur ideologischen Ikonographie der kommunalen Architektur Wien, in (Architektur Zentrum Wien): Amt Macht Stadt. Erich Leischner und das Wiener Stadtbauamt, Salzburg - München 1999

Tabor, Jan/Purtscher, Vera: Wettbewerb Donaukanal 1946, in (Historisches Museum der Stadt Wien): Das ungebaute Wien 1800 bis 2000. Projekte für die Metropole, 256. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien vom 10. Dezember 1999 bis 20. Februar 2000, Wien 1999, S. 384-387.

Tafuri, Manfredo: Vienna Rossa. La politica residenziale nella Vienna socialistica 1919-1933, Mailand 1980

Tafuri, Manfredo/Dal Co, Francesco: Architektur der Gegenwart, Stuttgart/Mailand 1977

Technisches Museum Wien: Österreich baut auf. Wieder-Aufbau & Marshall-Plan. Begleitkatalog zur gleichnamigen Ausstellung am Technischen Museum vom 17.03.2005 - 2.10.2005, Wien 2005

Teut, Anna: Architektur im Dritten Reich 1933-1945, Reihe Bauwelt-Fundamente Bd. 19, Berlin 1967

Thurner, Erika: Frauenleben 1945…, in (Eppel, Peter): Frauenleben 1945, Kriegsende in Wien, 205. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien vom 21. September bis 19. November 1995, Wien 1995, S. 11-24.

Uhl, Ottokar: Die Zeit 1945-1965 in Wien, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 27-32.

Uhl, Ottokar: Moderne Architektur in Wien, Wien - München 1966

Ungers, Oswald Mathias: Die Wiener Superblocks, Berlin 1969

Voigt, Andreas: Gestaltung der Bebauungsstrukturen Wiens durch räumliche Modelle. Analyse und Synthese, Wien 1997

Wachberger, Michael: Die Zeit von 1945 bis zur Gegenwart, in (Mang, Karl/Mang-Frimmel, Eva): Kommunaler Wohnbau in Wien. Aufbruch – 1923 bis 1934 – Ausstrahlungen, Begleitschrift zur gleichnamigen Ausstellung, Wien o. J., o. S.

Wagner, Wilhelm J.: Österreichs reale Utopien. Viel geplant und nichts verwirklicht, Wien – München - Zürich 2000

Weigl, Andreas: Demographischer Wandel und Modernisierung in Wien, Habilitationsschrift Universität Wien, Wien 2000

Weigl, Andreas: „Unbegrenzte Großstadt“ oder „Stadt ohne Nachwuchs“? In (Eder, Franz X., et al): Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum, Reihe Querschnitte Band 12, Wien 2003, S. 141-200, hier S. 194, Tabelle 3.

Weihsmann, Helmut: Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs, Wien 1998

Weihsmann, Helmut: In Wien erbaut. Lexikon der Wiener Architekten des 20. Jahrhunderts, Wien 2005

Weihsmann, Helmut: Rotes Wien 1919-34. Kommunaler Wohnbau in der Zwischenkriegszeit, Wien 1984

Weihsmann, Helmut: Volkswohnungen oder Sozialpaläste, in (Banik-Schweitzer, Renate u.a.): Wien wirklich. Der Stadtführer, Wien 1992, S. 266-277.

Weihsmann, Helmut: Wiener Moderne 1910-1938. Modernes Bauen in Wien zwischen den Kriegen, Wien 1983

Welzig, Maria/Steixner, Gerhard: die Architektur und ich. Eine Bilanz der österreichischen Architektur seit 1945 vermittelt durch ihre Protagonisten, Wien - Köln - Weimar 2003

Wilhelm, Karin: Städtebautheorie als Kulturtheorie – Camillo Sittes 'Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen', in (Musner, Lutz/Wunberg, Gotthart/Lutter, Christian): Cultural turn. Zur Geschichte der Kulturwissenschaften. Wien 2001, S. 89-109.

Wingler, Hans: Das Bauhaus und seine Wohnarchitektur, in (Mang, Karl/Mang-Frimmel, Eva): Kommunaler Wohnbau in Wien. Aufbruch – 1923 bis 1934 – Ausstrahlungen, Begleitschrift zur gleichnamigen Ausstellung, Wien o. J., o. S.

Wingler, Hans: Das Bauhaus 1919-1933. Weimar - Dessau - Berlin und die Nachfolge in Chicago seit 1937, Köln 2002

Wippel, Franz: Die Donaukanalbrücken, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 2(1962), S. 52-58.

Worbs, Dietrich: das Notwendige und das Überflüssige, in (Novy, Klaus/Förster, Wolfgang): einfach bauen. Genossenschaftliche Selbsthilfe nach der Jahrhundertwende. Zur Rekonstruktion der Wiener Siedlungsbewegung, Wien 1991, S. 85-87.

Wortmann, Wilhelm: Gedanken zur Stadtentwicklung, in (Boettger, Alfred et al): Stadt und Landschaft, Raum und Zeit, Festschrift für Erich Kühn zur Vollendung seines 65. Lebensjahres, Köln 1969, S. 101-120.

Wulz, Fritz: Stadt in Veränderung. Eine architekturpolitische Studie von Wien in den Jahren 1848 bis 1934, Bd. 1 und 2, Stockholm 1976

Wurzer, Rudolf: Zur städtebaulichen Entwicklung Wiens bis 1945, Katalog zur Ausstellung der Wiener Geschäftsgruppe Stadtplanung und des Wiener Stadt- und Landesarchivs im Wiener Messepalast Halle P vom 06.12.1978 bis 30.04.1979.

Zunke, Rudolf: Wiener Stadtplanung in der Wiederaufbauära nach dem Zweiten Weltkrieg, Diplomarbeit Universität Wien, Wien 1993

2.2 Ältere Literatur bis 1960 und Quellen

Adametz, Wilhelm: Die Verantwortlichen, in (Ziak, Karl): Wiedergeburt einer Weltstadt, Wien 1965, S. 300-313.

Baumeister, Richard: Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirthschaftlicher Beziehung, Berlin 1876

Bernoulli, Hans: Einem Neuaufbau entgegen, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9/10(1947), S. 153-155.

Bernt, Adolf: Baudenkmale und Wiederaufbau. Versuch einer Ordnung. In (Hoffmann, Herbert): Aufbau-Sonderhefte, Ausgabe Nr. 5, Stuttgart 1948

Binde, Erwin: Wann Reparatur und wann Neubau? In (Binder, Gottlob): Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land, Aufbau-Sonderhefte Heft 2, Stuttgart 1947

Binder, Gottlob (Hg.): Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land, Aufbau-Sonderhefte Nr. 2, Stuttgart 1947

Bistritschan, Emil: Bauordnung für Wien. Gesetz vom 25. November 1929, Wien 1930

Boeck, Rudolf J.: Zerstörung und Wiederaufbau, in (Lettmayer, Ferdinand): Wien um die Mitte des XX. Jahrhunderts, Wien 1958, S. 391-409.

Boltenstern, Erich: Der Bau eines neuen Bürohauses. Rundfunkinterview vom März 1953, in (Stiller, Adolph): Der Ringturm. 5 Jahrzehnte Baugeschichte eines Hochhauses, Wien 1998, S. 67-68.

Boltenstern, Erich: Die Forderungen der Architekten an die Baugesetzgebung zum Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 53-54.

Boltenstern, Erich: Norbert Liebermann als Bauherr (Nachruf), in (Stiller, Adolph): Der Ringturm. 5 Jahrzehnte Baugeschichte eines Hochhauses, Wien 1998, S. 63-66.

Boltenstern, Erich: Wettbewerb der Stadt Wien für die städtebauliche und architektonische Neugestaltung der Ufer des Donaukanals, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 3/4(1947), S. 64-73.

Boltenstern, Erich/S. (vermutl. Simony, Stephan): Der Ringturm in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 9/10(1955), S. 207-211.

Bruckmayer, Friedrich: Ziegelbruchbeton für den städtischen Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 86-87.

Brunner, Karl H.: Ein Jahr Stadtplanung für Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 12(1949), S. 499-520.

Brunner, Karl H.: Stadtplanung für Wien, Wien 1952

Carol, Hans/Werner, Max: Städte, wie wir sie wünschen, Zürich 1949

Dimitriou, Sokratis: Die ersten Jahre nach 1945, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1(1965), S. 15-19.

Eberstadt, Rudolf: Handbuch des Wohnungswesens, Jena 1920

Feder, Gottfried: Die neue Stadt, Berlin 1939

Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Der Neubau des „Gänsehäufels“, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 286-291.

Feuchtmüller, Rupert: Barock, in (Lettmayer, Ferdinand): Wien um die Mitte des XX. Jahrhunderts, Wien 1958, S. 323-345.

Frey, Dagobert: Die architektonische Entwicklung Wiens als soziale Erscheinung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 60-65.

Fritsch, Theodor: Die Stadt der Zukunft, Leipzig 1896

Göderitz, Johannes: Besiedelungsdichte, Bebauungsweisen und Erschließungskosten im Wohnungsbau, Wiesbaden - Berlin 1954

Göderitz, Johannes/Rainer, Roland/Hoffmann, Hubert: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957

Günther, Hans F. K.: Die Verstädterung – Ihre Gefahren für Volk und Staat vom Standpunkt der Lebensforschung und der Gesellschaftswissenschaft, Leipzig - Berlin 1934.

Günther, Rudolf: Wiederaufbau des Wiener Eisenbahnverkehrsnetzes, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 10(1946), S. 161-164.

Gropius, Walter: Systematische Vorarbeit für rationellen Wohnungsbau, in: Bauhaus 2(1927), S. 1-2.

Gundacker, Hans: Die Zerstörungen in Wien und ihre Behebung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 9-16.

Gundacker, Hans: Sozialer Wohnungsbau in Wien im Jahre 1950, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1(1950), S. 11-17.

Gundacker, Hans: Zur Methodik des Wiener kommunalen Wohnbauprogrammes, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1950), S. 310-314.

Heinl, Eduard: Probleme des Wiederaufbaues, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 3.

Hilbersheimer, Ludwig. Die Kleinstwohnung im treppenlosen Hause, in: Bauhaus 1(1931), Titelblatt und S. 1-2.

Hoffmann, Werner: Das Haus der Künstler, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1(1963), Jg. 18, S. 22-25.

Hollatz, J. W.: Geleitwort, in (Göderitz, Johannes/Rainer, Roland/Hoffmann, Hubert): Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957, S. 5-6.

Howard, Ebenezer: Garden Cities of To-Morrow, Reprint der Zweitausgabe von 1902, London 1970

Howard, Ebenezer: Gartenstädte in Sicht, Jena 1907

Hrdlička, Heinrich: Der neue Südbahnhof, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 4(1957), S. 141-145.

Jäger, Theodor: Der Wohnbau auf Wiener Boden, in (Stadtbauamt Wien): Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt. Festschrift herausgegeben anlässlich der Hundertjahrfeier des Wiener Stadtbauamtes, Wien 1935, S. 187-201.

Jäger, Werner: Das Leitbild fehlt, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 3(1957), S. 85-90.

Jobst, Karl: Das Strandbad „Gänsehäufel“ gestern und heute, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1951), S. 281-285.

Jonas, Franz: Sozialer Wohnungsbau in Wien seit 1945, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1950), S. 302-308.

Kaym, Franz/Hetmanek, Alfons: Wohnstätten für Menschen, heute und morgen. Eine Studie zur Wohnungsreform, Wien - Leipzig 1919

Klaar, Adalbert: Die Entwicklung des Wiener Großstadtgrundrisses, in (Stadtbauamt Wien): Wien – die Stadt und ihr Umland, Der Aufbau Monographie 7, Jg. 1956, S. 2-9.

Koller Rudolf: Rückblick und Vorschau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1(1965), S. 9-33.

Korzendörfer, Helmut: Stadtplanung vor dem Hintergrund der Stadtentwicklung 1945 bis 1981, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 11(1981), S. 441-451.

Kotyza, Georg: Stadtplanung und Stadtentwicklung seit 1945, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau Nr. 3/4(1986), S. 202-215.

Kritsch, Josef: Baustoffe, Produktionskapazität und Kontingentierung im Wiener Raum, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9(1946), S. 134-135.

Kritsch, Josef: Die Baustofflage in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 38-39.

Kritsch, Josef: Wiener Baustoffverteilung 1946, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 5/6(1947), S. 86-87.

Kühn, Erich: Trabant in der Nähe einer Großstadt, in (Otto, Karl): Die stadt von morgen. gegenwartsprobleme für alle, Berlin 1959, S. 87-98, hier S. 87-88.

Künstner, Richard: Die Wiener Wasserbauten, in (Stadtbauamt Wien): Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt. Festschrift herausgegeben anlässlich der Hundertjahrfeier des Wiener Stadtbauamtes, Wien 1935, S. 126-136.

Kupsky, Karl: Städtebau und Landesplanung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1/2(1947), S. 1-4.

Le Corbusier: Grundfragen des Städtebaus, (Neuauflage des Originals „Propos d`Urbanisme“ von 1945), Stuttgart 1958

Le Corbusier: Städtebau, Stuttgart - Berlin - Leipzig 1929

Leischner, Erich: Bauberatung – warum und wie, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 120-123.

Leischner, Erich: Wiederaufbau, Stadtbild und Bauberatung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 23-28.

Leonhardt, Fritz: Künftige Wohnbauweisen. Beitrag eines Ingenieurs, in (Hoffmann, Herbert): Aufbau-Sonderhefte Heft 1, Stuttgart 1947

Löwitsch, Franz: Kritik an Wien? In (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9(1946), S. 99-101.

Maetz, Hermann: Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 1), in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 17-18.

Maetz, Hermann: Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 2), in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 71-74.

Maetz, Hermann: Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 3), in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9(1946), S. 132-133.

Maetz, Hermann: Die Enquête über den Wiederaufbau der Stadt Wien (Teil 4), in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 11(1946), S. 200-204.

Maetz, Hermann: Die Wiener Messe im Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9(1946), S. 97-98.

Novy, Franz: 25 Jahre sozialer Wohnungsbau in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 1(1949), S. 1-4.

Novy, Franz: Bauwirtschaft im Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 75-78.

Novy, Franz: Die große Linie, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 4.

O. A.: Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Gesetz vom 17. Jänner 1883, Wien 1897

O. A.: Das Böhlerhaus in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1(1959), Jg. 14, S. 26-29.

O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6(1955), S. 214-225.

O. A.: Das Franz-Domes-Lehrlingswohnheim der Kammern für Arbeiter und Angestellte in Wien und Niederösterreich, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau, 11(1952), S. 441-447.

O. A.: Das neue Wien, Bd. 2, Wien 1926

O. A.: Die Empfehlungen, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 2(1955), S. 55-74, hier S. 55-58.

O. A.: Ein Lehrlingsheim in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1/2(1953), S. 28-29.

O. A.: Österreichs Beitrag der Weltausstellung in Brüssel 1958, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 9/10(1955), S. 108-121.

O. A.: Vorwort der Schriftleitung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 5.

Österreichisches Statistisches Zentralamt: Republik Österreich 1945-1975, Wien 1975

Pertlik, Wilhelm: Mittelalter und Renaissance. Entwicklung der Stadt im und um das Römerkastell, in (Lettmayer, Ferdinand): Wien um die Mitte des XX. Jahrhunderts, Wien 1958, S. 267-278.

Pongratz, Franz: Der Wiener Wettbewerb für holzsparende Dächer, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9(1946), S. 135-140.

Rainer, Hugo: Der neue Südbahnhof in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 10(1951), S. 356-360.

Rainer, Hugo: Der Wettbewerb für den neuen Süd-Ostbahnhof in Wien, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7 (1951), S. 266-269.

Rainer, Roland: Bürogebäude der Böhler & Co. AG, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1958), S. 262-264.

Rainer, Roland: Die Behausungsfrage, Wien 1947

Rainer, Roland: Grundsätzliches. Aus einem Referat der Wiener Verkehrsenquête 1955, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 11/12(1955), S. 257-259.

Rainer, Roland: Städtebauliche Prosa. Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte, Tübingen 1948

Red. Beitrag: Kraftfahrzeuge in Österreich, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 81.

Red. Beitrag: Wettbewerbe, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 5/6(1947), S. 8.

Red. Beitrag: Wettbewerbe, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 87.

Reichow, Hans Bernhard: Organische Stadtbaukunst: von der Großstadt zur Stadtlandschaft, Braunschweig u. a. 1948

Reichow, Hans Bernhard: Organische Stadtbaukunst, Auszug aus dem gleichnamigen Buch, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1956), S. 308-309.

Riemer, Hans: Wien baut auf. Zwei Jahre Wiederaufbau, Begleitkatalog zur gleichnamigen Ausstellung, Wien 1947

Rohrhofer, Anton: Das Transportproblem im städtischen Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 78-81.

S., W. (nur Angabe der Initialen): Das Strandbad Gänsehäufel in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 3/4(1950), S. 46-51.

Schartelmüller, Karl: Wien 1000 bis 2000 n. Chr., in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 19-22.

Schimmer, Gustav Adolf: Die Bevölkerung von Wien und seiner Umgebung nach dem Berufe und der Beschäftigung, Bd. 1, Wien 1874

Schmid, Hugo: Die Baugesetzgebung für Wien, in (Stadtbauamt Wien): Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt. Festschrift herausgegeben anlässlich der Hundertjahrfeier des Wiener Stadtbauamtes, Wien 1935, S. 224-228.

Schuster, Franz: Das Kleinsiedlungshaus, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 10(1946), S. 164-171.

Schuster, Franz: Das soziale Schnellbauprogramm, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 5(1950), S. 194-195 und 206-211.

Schuster, Franz: Der Stil unserer Zeit, Wien 1947

Schuster, Franz: Die neue Ordnung. Grundsätzliche Gedanken zum Wiederaufbau, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7(1946), S. 6-8.

Schuster, Franz: Ein eingerichtetes Siedlungshaus, Stuttgart 1927

Schubert, Franz: Gesetzgeberische Aufgaben des Wiederaufbaus, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 11(1946), S. 193-197.

Schuster, Franz: Wiederaufbau und Dorfplanung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1946), S. 57-59, hier S. 57.

Schuster, Franz: Zwischen Idee und Wirklichkeit beim Donaukanalprojekt, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 4(1949), S. 119-121.

Schwarz, Rudolf: Gedanken zum Wiederaufbau von Köln, in (Binder, Gottlob): Grundfragen des Aufbaus in Stadt und Land, Aufbau-Sonderhefte Heft 2, Stuttgart 1947

Seidel, Hans: Der Wiener Wohnungsbedarf und die Wohnbaufinanzierung, Wien 1946

Siegl, Julius: „Der gemeinsame Planungsausschuß Wien – Niederösterreich“, in (Stadtbauamt Wien): Wien – die Stadt und ihr Umland, in: Der Aufbau, Monographie 7, Juli 1956, S. 24.

Sitte, Camillo: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Reprint der vierten Auflage von 1909, Braunschweig - Wiesbaden 1983

Sitte, Camillo: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Reprint der Erstausgabe von Mai 1889, Wien 2003

Sitte, Siegfried: Städtebau und Bauordnung, Wien 1926

Strzygowski, Walter: Die städtebauliche Zukunft Wiens (Die Neugestaltung der Stadt Wien), Wien 1948

Strzygowski, Walter: Geographische Grundlagen für die Führung künftiger Schnellverkehrsstraßen in und um Wien, in (Stadtbauamt Wien): Wien – die Stadt und ihr Umland, Der Aufbau Monographie 7, Juli 1956, S. 35-37.

Stübben, Joseph: Der Städtebau, Reprint der Erstauflage von 1890, Braunschweig - Wiesbaden 1980

Stübben, Joseph: Die Bedeutung der Bauordnungen und Bebauungspläne für das Wohnungswesen, Göttingen 1902

Swaty, Franz: Das Wellenbad im Strandbad „Gänsehäufel“, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8(1951), S. 291-293.

Technischer Beirat für den Wiederaufbau: Ungeregelter Wiederaufbau? Bericht an Bürgermeister Theodor Körner vom Juli 1947, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 9/10(1947), S. 155.

Türr, Hans: Die Wahrheit über den Wohnungsbedarf in Wien, Wien 1946

Wagner, Martin: Wirtschaftlicher Städtebau, Stuttgart 1951

Wagner, Martin: Städtebauliche Probleme in amerikanischen Städten und ihre Rückwirkungen auf den deutschen Städtebau, Sonderheft zur Deutschen Bauzeitung, Berlin 1929

Wagner, Otto: Moderne Architektur, Wien 1898

Wehner, B.: Stadt und Verkehr, in (Otto, Karl): Die Stadt von morgen: Gegenwartsprobleme für alle, Berlin 1959, 58-71.

Wellisch, Sigmund/Fritsch, Ludwig/Maetz, Hermann: Geschichte des Wiener Stadtbauamtes, in (Stadtbauamt Wien): Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt 1835-1935, Festschrift, Wien 1935, S. 17-67.

Welzenbacher, Lois: Verbauungsvorschlag für den Wiener Donaukanal-Kai, in (Welzenbacher, Lois/Schwarz, Thomas): Der Plan 11 (1949), 1. Jg., o. S.

Wiener Stadt- und Landesarchiv: Historische Kommission/Kommission 1945, Dokumente Nr. 79 und Nr. 175.

Wolf, Richard/Schmid, Hugo: Die Bauordnung für Wien, Wien 1930

2.3 Internetressourcen und Interviews

461st Bombardment Group/49th Bombardment Wing/Fifteenth Air Force der US-amerikanischen Streitkräfte im Zweiten Weltkrieg, abrufbar unter http://www.461st.org/Missions/Missions.htm (Stand 16.09.2006).

aeiou - Kulturinformationssystem der TU Graz: Aufteilung der Besatzungszonen in Wien, abrufbar unter http://www.aeiou.at/aeiou.history.data.jpg/35328.jpg (Stand 21.08.06).

aeiou - Kulturinformationssystem der TU Graz: Donaukanal, abrufbar unter http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.d/d687058.htm (Stand 15.07.2007).

aeiou - Kulturinformationssystem der TU Graz: Vereinigte Edelstahlwerke AG, abrufbar unter http://aeiou.iicm.tugraz.at/aeiou.encyclop.v/v189964.htm (Stand 24.01.2007).

Architekturzentrum Wien: Architektenlexikon, Karl Schartelmüller, abrufbar unter http://www.azw.at/www.architektenlexikon.at/de/533.htm (Stand 26.02.2007).

Amann, Wolfgang: Interview mit Roland Rainer am 13.06.1994, unveröffentlichtes Dokument im Eigentum des Autors.

Arbeiterzeitung vom 26. November 1945, S.1, abrufbar unter http://www.arbeiter–zeitung.at/cgi–bin/archiv/flash.pl?seite=19451126_A01;html=0 (Stand 21.08.2006).

Arbeiterzeitung vom 27. November 1945, S.1, abrufbar unter http://www.arbeiter–zeitung.at/cgi–bin/archiv/flash.pl?year=1945&month=11&day=27&page=01&html=0 (Stand 21.08.2006).

Architekturzentrum Wien: Informationen zur Karl Brunner, abrufbar unter http://www.azw.at/www.architektenlexikon.at/de/69.htm (Stand 23.10.2006).

Bezirksmuseum Margareten: Die Entstehung des Bezirkes Margareten, abrufbar unter http://www.bezirksmuseum.at/margareten/page.asp/401.htm (Stand 28.04.2007).

Bramer, Robert: Abriss für den Wiederaufbau. Le Corbusier und der moderne Städtebau, Beitrag im Deutschlandradio, Sendung vom 13.10.2003, abrufbar unter http://www.dradio.de/dlr/sendungen/merkmal/182363/ (Stand 20.09.2006).

Bundesdenkmalamt Österreich: Das Gänsehäufel feiert seinen 100. Geburtstag, abrufbar unter http://www.bda.at/text/136/908/9111/ (Stand 20.02.2007).

Bundesdenkmalamt Österreich: Strandbad Gänsehäufel (Tag des offenen Denkmals, Archiv 2005), abrufbar unter http://bda.at/text/136/1244/6958/ (Stand 20.02.2007).

Dangschat, Jens: Planungstheorie und Leitbilder in der räumlichen Planung (VO 273.019), historische Entwicklung der Planungsbegriffe und des planerischen Selbstverständnisses 1860-1945, abrufbar unter http://isra.tuwien.ac.at/lehre/LVA05/Planungstheorie%20und%20Leitbilder%20der%20r%C3%A4umlichen%20Planung/PlaTheo_02_Hist%20I.pdf#search=%22isra%20Stadtkonzeptionen%20%20%22 (Stand 28.08.2006).

Egli, Ernst: Geschichte des Städtebaues, 3. Bd., Erlenbach 1967, S. 366, zitiert nach Kühn Hermann: Le Corbusier (1887-1965). Ein kleiner Streifzug durch sein Werk, virtuelle Ausstellung des Fachbereichs Bauwesen/TU Hamburg-Harburg, abrufbar unter http://www.tu–harburg.de/b/kuehn/lec2.html (Stand 20.10.2006).

Eiblmayr, Judith/Meder, Iris: Die moderate Moderne, abrufbar unter (nextroom architektur datenbank) http://www.nextroom.at/article.php?article_id=13238 (Stand: 23.02.2007).

Filmarchiv Austria: Austria Wochenschau, „Wien hat einen Wolkenkratzer/Wiener Städtische Versicherung“, Nr. 25/1955, Beitragsnr. 6, Erscheinungsdatum 17.6.1955, Text abrufbar unter http://www.filmarchiv.at/show_content.php?sid=94?modus=teil&counter=15&current=0&feld=&suchbegriff=&gesamtsuche=Er%F6ffnung&jahr_von=&jahr_bis=&jahr_genau=1955&datum=&id=5301 (Stand 10.07.2007).

Krischanitz & Frank Architekten: Erneuerung und Erweiterung des Museum des 20. Jahrhunderts, abrufbar unter http://www.krischanitz.at/4O_20er.html (Stand 12.03.2007).

Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Ehemaliges Franz-Domes-Lehrlingsheim, abrufbar unter http://www.wien.spoe.at/online/page.php?P=11446 (Stand 21.02.2007).

Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Fischer, Ernst, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11447 (Stand 22.08.2007).

Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Matejka, Viktor, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11930 (Stand 22.08.2007).

Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Gänsehäufel 22., Moissigasse 21, abrufbar unter http://www.wien.spoe.at/online/page.php?P=11543 (Stand 20.02.2007).

Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Gemeinderatswahlen 1945-2005, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=12918&PHPSESSID=012c7f6251bdba22edb7f52f37399e62 (Stand 28.04.2007).

Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Schlingerhof, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11618 (Stand 19.07.2007).

Lexikon der Wiener Sozialdemokratie: Theodor-Körner-Hof, abrufbar unter http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=13812&PHPSESSID=40c732409b0cfa50c9793815353aa8db (Stand 28.04.2007).

Lorbek, Maja (u. a.): Katalog der Modernisierung, Programmlinie "Haus der Zukunft" der Österreichischen Gesellschaft für Umwelt und Technik, abrufbar unter http://www.hausderzukunft.at/hdz_pdf/endbericht_modernisierung_id3512.pdf (Stand 21.01.2007).

nextroom - architektur im netz: Biografie Eugen Wörle, abrufbar unter http://www.nextroom.at/actor_text.php?actor_id=4147&cat_id=1 (Stand 20.02.2007).

nextroom - architektur im netz: Biografie Max Fellerer, abrufbar unter http://www.nextroom.at/actor_text.php?actor_id=4146&cat_id=1 (Stand 20.02.2007).

nextroom architektur datenbank: Eine neue Ausstellungshalle für Wien. Vom Expo- Pavillon zum Museum. Das 20er Haus blickt auf eine bewegte Geschichte zurück, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=2348&article_id=823 (Stand 25.02.2007).

nextroom architektur datenbank: Museum des 20. Jahrhunderts, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=2348&article_id=2957 (Stand 23.02.2007).

nextroom - architektur im netz: Otto Wagner, abrufbar unter http://www.nextroom.at/actor_project.php?actor_id=4167&kind_id=1 (Stand 19.07.2007).

nextroom architektur datenbank: Strandbad Gänsehäufel – fünfziger Jahre, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=2367&article_id=2937 (Stand 20.02.2007).

Österreichische Nationalbibliothek: Das Schattendorf-Urteil im Spiegel der Presse vom 15. Juli 1933, abrufbar unter http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?apm=0&datum=19270715&zoom=2 (Stand 03.08.2007).

Österreichische Nationalbibliothek, Flugblätter-, Plakate- und Exlibris-Sammlung, Signatur ÖNB-FLU R: 0005797, abrufbar unter http://www.onb.ac.at/sammlungen/plakate/siteseeing/wieder_frei/exhibition_1952/195201_text.htm (Stand 13.03.2007).

Österreichische Nationalbibliothek, Flugblätter-, Plakate- und Exlibris-Sammlung, Signatur ÖNB-FLU 16302849, abrufbar unter http://www.onb.ac.at/sammlungen/plakate/siteseeing/wieder_frei/exhibition_1951/195100_text.htm (Stand 13.03.2007).

Österreichische Nationalbibliothek: Grundriss des zweiten Südbahnhofes, abrufbar unter http://anno.onb.ac.at/cgi–content/anno–plus?apm=0&aid=abz&datum=18740004&seite=00000022&zoom=2 (Stand 08.02.2007).

Opll, Ferdinand: Wien – das Werden einer Metropole, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/ ma08/geschichte/whiseinl.htm (Stand 10.01.2006).

Pirhofer, Gottfried/Stimmer, Kurt: Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/instrumente/planungsgeschichte/pdf/planungsgeschichte.pdf (Stand 20.07.2007).

Rechtsinformationssystem des Bundes: Verschiedene Gesetzestexte, abrufbar unter http://www.ris.bka.gv.at/gesamtabfrage/ (Stand 18.03.2007).

Red. Artikel: 20er Haus "Das ist doch ein Wahnsinn!", in: Die Presse vom 22.03.2005, abrufbar unter http://www.diepresse.com/home/kultur/news/143507/index.do (Stand 12.03.2007).

Reps, John W.: Reinhard Baumeister, Department of City and Regional Planning, Cornell University (Ithaca, New York State), http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/baumeist.htm (Stand 20.09.2006).

Statistik Austria: Bevölkerung Österreichs seit 1869 nach Bundesländern, abrufbar unter http://www.statistik.at/web_de/static/ergebnisse_im_ueberblick_023290.pdf (Stand 21.06.2007).

Suda, Michael: Die Geschichte der Wiener Hauptbahnhöfe, abrufbar unter http://www.tramway.at (Webseite mit weiteren Informationen über Ost- und Südbahnhof (zuerst anklicken: V. Fachartikel und Essays; dort: Die Geschichte der Wiener Hauptbahnhöfe; Stand 10.02.2007).

Tabor, Jan: Kunst der Verlässlichkeit, in: Der Falter vom 14.07.1999, abrufbar unter (nextroom architektur datenbank) http://www.nextroom.at/article.php?article_id=13341 (Stand 04.08.2007).

Trenkler, Thomas: Roland Rainer (1910-2004), in: Der Standard vom 12.04.2004, abrufbar unter (nextroom architektur datenbank) http://www.nextroom.at/actor_article.php?actor_id=4363&article_id=9322 (Stand 21.02.2007).

TU Wien, Fachbereich Städtebau: Informationen zum Sitte-Archiv, abrufbar unter http://www.stb.tuwien.ac.at/institut/ (Stand 28.08.2006).

VHS Simmering/VHS Brigittenau/Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien: Februar `34. Gemeinsames Forschungsprojekt mit Datenbank zu den Ereignissen des Februars 1934, abrufbar unter http://titan.gis.univie.ac.at/project/kna-wien/feb34/htdocs/prototyp/ (Stand 06.08.2007).

Waagner-Biro: Brückenbau-Referenzliste der Firma (Februar 2004), abrufbar unter http://www.waagner–biro.at/CDA/main/files/BB/Referenzen_Brueckenbau,method=main.PDF (Stand 07.03.2007).

Walter, Gerd: Standortbestimmungen der Planungstheorie – Wandel im Planungsverständnis, Vorlesung an der TU Berlin im WS 2003/04, Institut für Stadt- und Regionalplanung/Fachgebiet Planungstheorie, abrufbar unter http://www.tu–berlin.de/fb7/isr/fachgebiete/planungstheorie/download/07_albers.pdf#search=%22AUFFANGPLANUNG%20Nachkriegsst%C3%A4dtebau%22 (Stand 28.08.2006).

Webservice der Stadt Wien: 50 Jahre Ringturm, Archivmeldung der Rathauskorrespondenz vom Juni 2005, abrufbar unter http://www.magwien.gv.at/vtx/vtx–rk–xlink?SEITE=020050614002 (Stand 23.02.2007).

Webservice der Stadt Wien: Archivmeldung der Rathauskorrespondenz vom 11.4.2002, abrufbar unter http://www.magwien.gv.at/vtx/rk?DATUM=20020411&SEITE=020020411023 (Stand 21.01.2007).

Webservice der Stadt Wien: Hochhäuser in Wien, Stadtentwicklung Wien MA 21A, abrufbar unter http://www.magwien.gv.at/stadtentwicklung/hochhaus/ausgangslage.htm (Stand 23.02.2007).

Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz Mai 1951, http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1951/0551.htm (Stand 21.07.2007).

Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz Oktober 1954, http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1954/1054.htm (Stand 21.01.2007).

Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz Oktober 1958, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1958/1058.htm (Stand 21.07.2007).

Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz Oktober 1959, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1959/1059.htm (Stand 21.01.2007).

Webservice der Stadt Wien: Rathauskorrespondenz, Berichte vom März 1946, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/ma53/45jahre/1946/0346.htm (Stand 30.08.2007).

Webservice der Stadt Wien, Stadtentwicklung MA 21: Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West (Bezirke 1-9 und 14-20), abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/guertel/sg–arch.htm (Stand 21.01.2007).

Webservice der Stadt Wien, Stadtentwicklung MA 21A: Zielgebiet Gürtel – Architektur und Stadtgestaltung Südgürtel, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/guertel/sg–arch.htm (Stand 21.01.2007).

Webservice der Stadt Wien: Städtisches Bad – Gänsehäufel, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/baeder/stadtbad/gh.htm (Stand 20.02.2007).

Webservice der Stadt Wien: Stadtplan Wien, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Weihsmann, Helmut: Die vermessene Architektur, Artikel aus dem „Extra Lexikon“ der Wiener Zeitung vom 03.07.1998, abrufbar unter

http://www.wienerzeitung.at/Desktopdefault.aspx?TabID=3946&Alias=wzo&lexikon=Architektur&letter=A&cob=7451 (Stand 31.01.07).

Wettbewerbsergebnis des Masterplans Stadtteil Wien Südbahnhof, abrufbar unter http://www.hlechner.at/projekte/271/ausstellung/ (Stand 15.03.2007).

Wiener Volksbildungsverein (Hg.): Agenda 21. Zukunftspotenziale von Margareten, Wien 2003, http://www.agenda–wien5.at/downloads/agendabericht.pdf (Stand 21.01.2007).

Woltron, Ute: Architekturdenkmal wird Ringstraßen-Hotel, in: Der Standard vom 15.02.2001, siehe nextroom architektur datenbank, http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=1269&article_id=5614, (Stand 24.01.2007).

Woltron, Ute: Böhlerhaus wird herausgeputzt, in: Der Standard vom 02.03.2002, siehe nextroom architektur datenbank, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_article.php?building_id=1269&article_id=919 (Stand 24.01.2007).

Woltron, Ute: Ein Hoch auf flach, in: Der Standard vom 18.01.2003, siehe nextroom architektur datenbank, abrufbar unter http://www.nextroom.at/article.php?article_id=1893 (Stand 20.07.2007)

3. Tabellenverzeichnis

Tab. I: Die Zerstörungen nach Eigentumskategorien.
Quelle: Gundacker, Hans: Die Zerstörungen in Wien und ihre Behebung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7 (1946), S. 10; eigene Bearbeitung.

Tab. II: Zerstörung, Bezirke nach Schäden (Bezirkseinteilung 1938-1945/54).
Quelle: Gundacker, Hans: Die Zerstörungen in Wien und ihre Behebung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 7 (1946), S. 10; eigene Bearbeitung.

Tab. III: Bevölkerungsstand 1934-1961.
Quelle: Österreichisches Statistisches Zentralamt: Republik Österreich 1945-1975, S. 16.

Tab. IV: Geburtenüberschuss 1937-1958.
Quelle: Österreichisches Statistisches Zentralamt: Republik Österreich 1945-1975, S. 26-27.

Tab. V: Wohnungsbestand und Haushaltsgröße.
Quelle: Lichtenberger, Elisabeth: Wien – Prag: Metropolenforschung, Wien 1993, S. 131.

Tab. VI: Quantität der kommunalen Wohnungen 1949-1961 nach Wohnungstypen.
Quelle: Marchart, Peter: Wohnbau in Wien 1923–1983, Wien 1984, S. 84, 87; eigene Bearbeitung.

4. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Zerstörungen in Wien.
Quelle: Riemer, Hans: Wien baut auf. Zwei Jahre Wiederaufbau, Begleitkatalog zur gleichnamigen Ausstellung, Wien 1947, S. 106; eigene Bearbeitung.

Abb. 2: Ausschnitt aus der Karte „Reichsgau Wien. Standorte industrieller Erzeugung mit 100 Beschäftigten und darüber. Stand 1939. Nach Angaben der Wirtschaftskammer, Maßstab 1:50.000."
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Kartographische Sammlung, Signatur N/h: 19704.

Abb. 3: Relief, Ausgangssituation der Besiedlung.
Quelle: Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin – Stuttgart 1978, S. 8-9, eigene Bearbeitung.

Abb. 4: Sozial- und wirtschafts-räumliche Gliederung Wiens mit Glacis und Linienwall, um 1770.
Quelle: Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin – Stuttgart 1978, S. 12-13.

Abb. 5: Ausstrahlende Fernstraßen, Vorstädte und Vororte Wiens seit dem Mittelalter.
Quelle: Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin – Stuttgart 1978, S. 60-61.

Abb. 6: Stadterweiterungen.
Quelle: Kostal, Josef: Das Wachsen Wiens im Spiegel der Chronik, in (Stadtbauamt Wien): Wien – die Stadt und ihr Umland, Der Aufbau Monographie 7, Jg. 1956, S. 21.

Abb. 7: Schematische Darstellung des alten und neuen Verlauf des Donaubettes mit Donaukanal und Wienfluss.
Quelle: Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographischer Führer Wien, Sammlung geographischer Führer Bd. 12, Berlin – Stuttgart 1978, S. 8.

Abb. 8: Wohnhausbauten der Gemeinde Wien im Jahr 1926. Zeichnung von E. Leischner und V. Weixler.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Signatur K 20060.

Abb. 9: Veränderung der Wiener Stadtgrenze in den Jahren 1938-1946.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Signatur K1111 SW.

Abb. 10: The three magnets.
Quelle: Howard, Ebenezer: Garden Cities of To-Morrow, London 1970, S. 46.

Abb. 11: Piazza d`Erbe (I.) und Piazza dei Signori (II.) in Verona, schematische Darstellung.
Quelle: Sitte, Camillo: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Reprint der vierten Auflage von 1909, Braunschweig – Wiesbaden 1983, S. 60.

Abb. 12: Vorschlag von Otto Wagner aus dem Jahr 1911 zur Verbauung des 22. Bezirks, der 150.000 Einwohner aufnehmen sollte.
Quelle: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 21.

Abb. 13: Gründerzeitliche Rasterstruktur in Favoriten.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.03.2007); eigene Bearbeitung.

Abb. 14: Wohnanlage Sandleiten, XVI., Ausschnitt (rechts, um 1923) mit 60% Straßenrandbebauung.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.03.2007); eigene Bearbeitung.

Abb. 15: Karl-Marx-Hof, XIX., (links, 1927-1930) mit 30% randartiger Verbauung.
Quelle: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 62.

Abb. 16: George-Washington-Hof, XII., mit 24% randartiger Verbauung.
Quelle: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 50.

Abb. 17: Wohnhausanlage Simonygasse 2b am Czartoryskipark, XVIII.
Quelle: Singer: Wiederaufbauen, S. 89; eigene Bearbeitung.

Abb. 18: Siedlung Siemensstraße, XXI., Ausschnitt.
Quelle: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 82.

Abb. 19: Wohnanlage Vivariumstraße, II., Ausschnitt.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.03.2007); eigene Bearbeitung.

Abb. 20: Zeilenbauten am Eisenstadtplatz, X., (südlicher Teil der Anlage).
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.03.2007); eigene Bearbeitung.

Abb. 21, 22, 23: Entwicklung vom Block zur Zeile nach Roland Rainer: Geschlossener Baublock, geöffneter Block mit parallel angeordneten Zeilen und kurze, versetzte Zeilenbauweise.
Quelle: Rainer, Roland: Die Behausungsfrage, Wien 1947, S. 21.

Abb. 24: Plakat des Films „Die Vier im Jeep".
Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, Flugblätter-, Plakate- und Exlibris-Sammlung, Signatur ÖNB-FLU 16302849, abrufbar unter http://www.onb.ac.at/sammlungen/plakate/siteseeing/wieder_frei/exhibition_1951/195100_text.htm (Stand 13.03.2007).

Abb. 25: Plakat der amerikanischen Besatzungsbehörden als Hinweis auf wirtschaftliche Schäden durch das USIA-Management.
Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, Flugblätter-, Plakate- und Exlibris-Sammlung, Signatur ÖNB-FLU R: 0005797, abrufbar unter http://www.onb.ac.at/sammlungen/plakate/siteseeing/wieder_frei/exhibition_1952/195201_text.htm (Stand 13.03.2007).

Abb. 26: Plakat der Ausstellung „Wien baut auf".
Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, Ausstellung „Wieder frei! Österreichische Plakate 1945-1955", Signatur ÖNB FLU 16308723, abrufbar unter http://www.onb.ac.at/sammlungen/plakate/siteseeing/wieder_frei/index_introduction.htm (Stand 13.03.2007).

Abb. 27: Wahlplakat der SPÖ für die Nationalratswahl/Wiener Gemeinderatswahl vom 9. Oktober 1949.
Quelle: Demokratiezentrum Wien: Zu den Wiener Gemeinderatswahlen vom 9. Oktober 1949, abrufbar unter http://www.demokratiezentrum.org/de/startseite/themen/wien/wien-images/spoe-plakat_zum_kommunalen_wohnbau_1949_(2).html (Stand 27.06.2007; Original in der Wienbibliothek im Rathaus, Plakatsammlung).

Abb. 28 und 29: Grundrisse der Duplex-Wohnungen vor und nach der Zusammenlegung mit vier bzw. zwei Wohnungen.
Quelle: Bramhas, Erich: Der Wiener Gemeindebau, Basel 1987, S. 81.

Abb. 30: Skizze Welzenbachers zu seinem Wettbewerbsentwurf.
Quelle: Gieselmann, Reinhard: Lois Welzenbacher 1889-1955. Bauten und Projekte, Institut für Wohnbau, TU Wien, Reihe Prolegomena Nr. 47, Heft 1 (1984), Wien 1984, S. 70.

Abb. 31: Stadtplan Bereich Donaukanal Salztorbrücke bis Wienflussmündung.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Abb. 32: Generalstadtplan, Ausschnitt Bereich Dianabad-Wienflußmündung.
Quelle: WStLA, Generalstadtplan, PSchrK 120422, Blatt IV/6 (Leopoldstadt), datiert Jan. 1927.

Abb. 33: Modell nach dem Entwurf Welzenbachers, 1997 gefertigt von der Meisterklasse Prof. Wilhelm Holzbauer, Akademie der bildenden Künste.
Quelle: Tabor, Jan/Purtscher, Vera: Wettbewerb Donaukanal 1946, in (Historisches Museum der Stadt Wien): Das ungebaute Wien 1800 bis 2000. Projekte für die Metropole, 256. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien vom 10. Dezember 1999 bis 20. Februar 2000, Wien 1999, S. 384-387, hier S. 386.

Abb. 34: Donaukanal mit Salztor-, Marien-, Schweden- und Aspernbrücke, Luftbild von 1961.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C 7191_1-124G.

Abb. 35: Restaurierte Turmkabine des Strandbades Gänsehäufel.
Quelle: Bundesdenkmalamt Österreich: Das Gänsehäufel feiert seinen 100. Geburtstag, Bildergalerie, abrufbar unter http://bda.at/image/197945602.jpg (Stand 20.08.2007).

Abb. 36: Ausschnitt aus dem Stadtplan, Bereich Gänsehäufel, XXII. Bezirk.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Abb. 37: Strandbad Gänsehäufel, Innenhof eines Kästchenbaus.
Quelle: S., W.: Das Strandbad Gänsehäufel in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 3/4 (1950), S. 46-51, hier S. 47.

Abb. 38 und 39: Ansicht und Querschnitt eines Kästchenbaus.
Quelle: S., W.: Das Strandbad Gänsehäufel in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 3/4 (1950), S. 46-51, hier S. 46-47.

Abb. 40: Strandbad Gänsehäufel, Uhrenturm.
Quelle: nextroom architektur datenbank: Strandbad Gänsehäufel – fünfziger Jahre, Fotodokumentation. Abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2367&article_id=2937&media_id=3296 (Stand 20.02.2007). Der Turm ist auch auf der Titelseite der Zeitschrift „Der Bau“, 3/4 (1950), abgebildet.

Abb. 41: Strandbad Gänsehäufel, Aussichtsplattform des Restaurants.
Quelle: nextroom architektur datenbank: Strandbad Gänsehäufel – fünfziger Jahre, Fotodokumentation, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2367&article_id=2937&media_id=3296 (Stand 20.02.2007).

Abb. 42: Schalungszeichnung für den Unterbau des Wasserturms.
Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Der Neubau des „Gänsehäufels“, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 286-291, hier S. 291.

Abb. 43: Glaswand eines Kästchenbaus. Ansicht, Schnitt, Grundriss und Profildetail.
Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Details vom Strandbad „Gänsehäufel“, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 309-312, hier S. 310.

Abb. 44: Aus Beton gefertigte Bauteile Wasserspeier und Dachrinne. Ansicht, Draufsicht und Schnitt.
Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Details vom Strandbad „Gänsehäufel“, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 309-312, hier S. 310.

Abb. 45: Freitragende Betonstiege. Schnitt und Ansicht.
Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Details vom Strandbad „Gänsehäufel“, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 309-312, hier S. 311.

Abb. 46: Uhrturm. Ansicht und Schnitt.
Quelle: Fellerer, Max/Wörle, Eugen: Details vom Strandbad „Gänsehäufel“, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 8 (1951), S. 309-312, hier S. 309.

Abb. 47: Gänsehäufel, Luftbild von 1961.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Abb. 48: Ansicht des zweiten Südbahnhofes von Norden.
Quelle: Allgemeine Bauzeitung; Jg. 1874, Pläne Blatt Nr. 26, http://anno.onb.ac.at/cgi–content/anno–plus?apm=0&aid=abz&datum=18740004&seite=00000026&zoom=2 (Stand 4.2.2007).

Abb. 49: Ausschnitt des Stadtplans, Bereich Südbahnhof.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Abb. 50: Ausschnitt des Generalstadtplans, Bereich Südbahnhof. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, General-stadtplan, PSchrK 120422, Blatt VIII/6 (Favoriten), datiert Mai 1934.

Abb. 51: Lageplan Südbahnhof. Quelle: Hrdlička, Heinrich: Der neue Südbahnhof, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 4 (1957), S 141-145, hier S. 143.

Abb. 52: Südostbahnhof, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Abb. 53: Franz-Domes-Lehrlingswohnheim, Eingangssituation mit Haupttrakt an der Theresianumgasse.
Quelle: O. A.: Ein Lehrlingsheim in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau, Jg. 8, Heft 1/2 (1953), S. 28-29, hier S. 28.

Abb. 54: Franz-Domes-Lehrlingswohnheim, Wohntrakte.
Quelle: O. A.: Ein Lehrlingsheim in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau, Jg. 8, Heft 1/2 (1953), S. 28-29, hier S. 29.

Abb. 55: Heutige Bebauung. Ausschnitt aus dem Stadtplan.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Abb. 56: Lageplan des Franz-Domes-Lehrlingswohnheims.
Quelle: O.A.: Ein Lehrlingsheim in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau, Jg. 8, Heft 1/2 (1953), S. 28-29, hier S. 29.

Abb. 57: Franz-Domes Lehrlingswohnheim, Luftbild von 1961. Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Abb. 58: Lageplan Grundrisse des Sonderkindergartens. Eingangstrakt (oben) und Gesamtanlage.
Quelle: Achleitner, Friedrich: Bauten in Österreich 1945-1970, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 48-62, hier S. 71.

Abb. 59: Ringturm.
Quelle: Boltenstern, Erich/S. (vermutl. Simony, Stephan): Der Ringturm in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 9/10(1955), S. 207-211, hier S. 207.

Abb. 60: Stadtplan, Ausschnitt Schottenring-Kai.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Abb. 61: Ansicht der Fassade des Ringturms vom Kai aus betrachtet. Plan datiert vom November 1952.
Quelle: Stiller, Adolph: „Wir bauen ein Hochhaus“. Erich Boltenstern und die Wiener städtische Versicherung, in (Eiblmayr, Judith/Meder, Iris): Moderat Modern. Erich Boltenstern und die Baukultur nach 1945, Katalog zur 326. Sonderausstellung des Wien Museums (20. Oktober 2005 - 29. Jänner 2006), Salzburg 2005, S. 155-161, hier S. 161.

Abb. 62: Ringturm (Gebäude im Plan links) mit weiteren Gebäudeteilen, Grundriss eines Kellergeschosses.
Quelle: O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6 (1955), S. 214-225, hier S. 216.

Abb. 63: Ringturm (Gebäude im Plan links) mit weiteren Gebäudeteilen, Grundriss des Erdgeschosses.
Quelle: O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6 (1955), S. 214-225, hier S. 217.

Abb. 64: Ringturm (Gebäude im Plan links) mit weiteren Gebäudeteilen, Grundriss des vierten Stockwerks (entspricht einem Regelgeschoss).
Quelle: O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6 (1955), S. 214-225, hier S. 218.

Abb. 65: Ringturm, Grundriss des vierzehnten Stockwerks.
Quelle: O. A.: Das Bürohochhaus der Wiener Städtischen Versicherung, in (Stadtbauamt Wien): Der Aufbau 6 (1955), S. 214-225, hier S. 218.

Abb. 66: Ringturm (Trakt im Plan links) mit weiteren Bauteilen, Grundriss des siebten Obergeschosses mit dem Speisesaal.
Quelle: Boltenstern, Erich/S. (vermutl. Simony, Stephan): Der Ringturm in Wien, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 9/10(1955), S. 207-211, hier S. 207.

Abb. 67: Ringturm mit umgebenden gründerzeitlichen Baublöcken, Luftbild von 1961.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Abb. 68: Wahlplakat der SPÖ für die Wiener Gemeinderatswahl vom 17. Oktober 1954.
Quelle: Demokratiezentrum Wien: Zu den Wiener Gemeinderatswahlen vom 17. Oktober 1954, abrufbar unter http://www.demokratiezentrum.org/de/startseite/themen/wien/wien-images/spoe-plakat_weltstadt_wien_(1954).html (Stand 27.06.2007; Original in der Österreichische Nationalbibliothek, Flugblätter-, Plakate- und Exlibris-Sammlung).

Abb. 69: Postkarte des Hochhauses am Matzleinsdorfer Platz mit Ansichten des Cafés im obersten Stockwerk (heute Büroräume) und Fassade nach Norden.
Quelle: Bezirksmuseum Margarethen, Postkartensammlung.

Abb. 70: Ausschnitt aus dem Stadtplan, Bereich Theodor-Körner-Hof.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Abb. 71: Matzleinsdorfer Platz, Ausschnitt aus dem Generalstadtplan.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, K883/VIII/6 G 1945.

Abb. 72: Grundriss eines Regelgeschosses im Hochhaus Matzleinsdorfer Platz.
Quelle: Marchart, Peter: Wohnbau in Wien, Wien 1984, S. 112.

Abb. 73: Hochhaus am Matzleinsdorfer Platz im Theodor-Körner-Hof, Luftbild von 1961.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Abb. 74: Böhlerhaus, vom Schillerplatz aus fotografiert.
Quelle: Verfasser (November 2006).

Abb. 75: Ausschnitt aus dem Stadtplan, Bereich Schillerplatz.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan mit Adressensuche, abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Abb. 76: Erdgeschoss. Eingangshalle, Garage, Espresso-Bar und Ausstellungshalle.
Quelle: Rainer, Roland: Bauten Schriften und Projekte, Tübingen 1965, S. 56.

Abb. 77: Böhlerhaus, Regelgeschoss.
Quelle: Rainer, Roland: Bauten Schriften und Projekte, Tübingen 1965, S. 56.

Abb. 78: Böhlerhaus im Baublock zwischen Schillerplatz und Opernring, Luftbild von 1961.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Abb. 79: Frühe Entwurfsskizze von Karl Schwanzer für den Ausstellungsbau.
Quelle: nextroom architektur datenbank: Frühe Entwurfsskizze von Karl Schwanzer, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2348&article_id=2957&media_id=3285 (Stand 28.04.2007).

Abb. 80: Ausschnitt aus dem Stadtplan, Bereich Schweizer-Garten.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Abb. 81: Generalstadtplan, Ausschnitt Bereich Schweizer-Garten – Ostbahnhof.
Quelle: WStLA, Generalstadtplan, PSchrK 120422, Blatt VIII/6 (Favoriten), datiert Mai 1934.

Abb. 82: Stahlskelettkonstruktion des „Zwanzger Hauses“.
Quelle: nextroom architektur datenbank: Stahlkonstruktion im Rohbau, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2348&article_id=2957&kind_id=2&media_id=6320 (Stand 28.04.2007).

Abb. 83: Das Gebäude nach dem Umzug.
Quelle: nextroom architektur datenbank: Gesamtansicht mit Skulpturengarten, abrufbar unter http://www.nextroom.at/building_preview.php?building_id=2348&article_id=2957&kind_id=2&picture_id=8671 (Stand 28.04.2007).

Abb. 84: Grundriss des Museums des 20. Jahrhunderts.
Quelle: Hoffmann, Werner: Das Haus der Künstler, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1 (1963), Jg. 18, S. 22-25, hier S. 23.

Abb. 85: Aufriss des Pavillons nach dem Umbau.
Quelle: Hoffmann, Werner: Das Haus der Künstler, in (Zentralvereinigung der Architekten Österreichs): Der Bau 1 (1963), Jg. 18, S. 22-25, hier S. 22.

Abb. 86: Museum des 20. Jahrhunderts im Schweizergarten nahe den Gleisen des Ostbahnhofes, Luftbild von 1961.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Abb. 87: Zeichnung des Demonstrativbauvorhabens in der Vorgartenstraße.
Quelle: Marchart, Peter: Wohnbau in Wien, Wien 1984, S. 112.

Abb. 88: Ausschnitt des Stadtplans, Bereich des ehemaligen Reservegartens. Die Freifläche westlich der vier parallelen Zeilen (bei Schriftzug „Leopoldstadt“) ist die Sportanlage des Gymnasiums.
Quelle: Webservice der Stadt Wien, Stadtplan abrufbar unter http://www.wien.gv.at/stadtplan/ (Stand 23.01.2007).

Abb. 89: Lageplan.
Quelle: Marchart, Peter: Wohnbau in Wien, Wien 1984, S. 112.

Abb. 90: Ausgangssituation für die Bebauung.
Quelle: WStLA, Generalstadtplan, PSchrK 120422, Blatt IV/7 (Leopoldstadt), datiert Juni 1933.

Abb. 91: Grundriss I, nördliches Scheibenhauspaar.
Quelle: Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 86.

Abb. 92: Grundriss II, südliches Scheibenhauspaar.
Quelle: Lorbek, Maja (u. a.): Modernisierung, S. 86.

Abb. 93: Wohnanlage in der Vorgartenstraße, umgeben von gründerzeitlichen Baublöcken, Luftbild von 1961.
Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Luftaufnahmen FC Positive C 1- (20.Jh.), Signatur C7191_1-124G.

Abb. 94: Strukturplan des Demonstrativbauvorhabens Eisenstadtplatz von Roland Rainer.
Quelle: Dimitriou, Sokratis: Die Jahre nach 1945, in (Achleitner, Friedrich u. a.): Neue Architektur in Österreich 1945-1970, Wien 1969, S. 48-62, hier S. 51.

Abstract zur Dissertation

"Zerstörung als Chance? Städtebauliche Grundlinien, Leitbilder und Projekte in Wien 1945-58"

Wie die Folgejahre vorhergehender Zäsuren, so hatte auch die Zeit nach 1945 einen deutlichen Einfluss auf die bauliche Struktur der Stadt. Durch Zerstörungen und Wiederaufbau wurde der ständige Prozess der Veränderung, in der sich die Stadt befindet, beschleunigt. In dieser Phase zwischen 1945 und 1958 dominierte eine primäre Orientierung an quantitativen und zweckgerechten Kriterien. Nach der Zäsur war die Gestaltung der neuen Umgebung, in der sich heute diese Kriterien ausmachen lassen, zentrales Thema der Städtebauer. Das bauliche, aber auch das politische Umfeld änderte sich nach der Zäsur: Wie Berlin war Wien in vier Besatzungszonen aufgeteilt. Von dieser Teilung rührten viele Koordinations- und Verwaltungsprobleme her; auch die Abstimmung des wirtschaftlichen Wiederaufbaus gestaltete sich problematisch. Hinzu kam der beherrschende Faktor „Mangel", der wesentlich zu der Kluft beitrug, die sich zwischen Planungen und tatsächlichen Möglichkeiten zur Realisierung städtebaulicher Ideen öffnete. Während der Besatzungszeit wurden viel versprechende Wiederaufbaupläne und -konzepte aufgestellt, angefangen von den „14 Punkten der Enquete für den Wiederaufbau", über das „Acht-Punkte-Programm für den sozialen Städtebau in Wien" von 1952, bis zu den modern-individuellen Plänen ab der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre (z. B. Ringturm, Böhlerhaus). Generell mussten nach der Zäsur viele Entscheidungen mit grundlegendem Charakter gefällt werden, die auf einer sozialdemokratisch dominierten Stadtpolitik basierten. Noch heute spüren wir die „Weichenstellungen" der frühen Nachkriegsjahre in vielen Bereichen, die auf bestimmten Stadtplanungskonzeptionen beruhten.

Im Falle der vorliegenden Arbeit geht es um die Untersuchung der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Wien aufgrund der Zäsur am Ende des Zweiten Weltkrieges. Die Dissertation bietet einen Überblick über die städtebauliche Situation Wiens des Jahres 1945 und die daran anschließenden Maßnahmen. Im Zentrum der Untersuchung steht der Einfluss der Zäsur auf die städtebauliche Entwicklung der Stadt. Vorwiegendes Interesse gilt Aspekten der Veränderung des Stadtraumes: Inwiefern änderte sich die Stadt in ihren Entwicklungslinien, inwiefern wollte sie ihre Strukturen bewahren und inwieweit konnten überkommene städtebauliche Strukturen in der Folge der Zäsur durch neue ersetzt werden? Wurden Chancen erkannt und ergriffen? Einen Schwerpunkt des Forschungsinteresses bildet die Frage, inwiefern Konzepte im Wiederaufbau verfolgt wurden. Grundsätzlich dient dafür eine Analyse von Bauprojekten, die mit den theoretischen städtebaulichen Leitbildern und formulierten Zielen verglichen werden. (englischer Abstract siehe Einleitung)

Marcus Denk

Lebenslauf

Kontakt
Marcus Denk
Muffatstr. 10
D-94032 Passau
E-Mail: md@marcusdenk.com
Tel.: 089/12029913 oder 0851/4909965

Persönliche Daten
* 17.01.1975 in Passau
Staatsangehörigkeit: deutsch
Familienstand: ledig

Bildung

10/2003 – 11/2007	**Doktorat der Geschichte** an der Universität Wien zum Thema: „Zerstörung als Chance? Städtebauliche Konzepte, Leitlinien und Projekte in Wien 1945-58“. Die Arbeit wurde betreut durch ao. Univ.-Prof. Dr. Peter Eigner (Institut für Wirtschaft- und Sozialgeschichte) und ao. Univ.-Prof. Dr. Gerhard Strohmeier an der Fakultät für Interdisziplinäre Forschung und Fortbildung, Abteilung "Stadt, Region und räumliche Entwicklung".
10/1997 – 07/2003	**International Cultural and Business Studies**, (zu deutsch „Sprachen-, Wirtschafts- und Kulturraumstudien“) an der Universität Passau mit Fokus auf den italienischen Kulturraum und Schwerpunkte auf Geschichte und Stadtgeografie; Thema der Diplomarbeit lautete „Der Palazzo della Civiltà Italiana als Träger faschistischer Ideologie“. Abschluss: Diplom-Kulturwirt
10/2000 – 04/2001	Auslandssemester an der Università Gabriele d`Annunzio in Chieti und Pescara, Italien
09/1985 – 07/1995	**Adalbert-Stifter Gymnasium, Passau** Abschluss: Abitur

Berufserfahrung

03/2006 – 07/2007	**Siedenburg GmbH, Passau: Marketing und Public Relation** **zuvor Mitarbeit und Praktika bei** ❑ VirteoNet GmbH, Passau: Außenhandelsberatung mit Marketing ❑ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technologie, München: Referat für Außenwirtschaft und Standortmarketing ❑ Ihrk Consulting, München: Unternehmensberatung ❑ Innside Verlag und Werbeagentur, Passau: Redaktion ❑ Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München
06/1995 – 07/1996	**Zivildienst** Rettungssanitäter, Malteser Hilfsdienst Passau