



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

StadtParterre Linz

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung**

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Angelika Psenner

E260 - Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Forschungsbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Tobias Amann, BSc

1025331

Wien, am 30.10.2019

Abstract

Wenn wir über eine Straße sprechen, so beschreiben wir meistens wie selbstverständlich deren Erdgeschoßzone. Wie ist der Verkehr, wie steht es um den Grünraum, sind gemütliche Plätze zum Verweilen vorhanden? Gibt es Cafés, Dienstleistungsbetriebe und Geschäfte, für die sich das Flanieren lohnt? In der Stadtforschung bezeichnen wir diese Räume in ihrer Gesamtheit als das StadtParterre.

Das StadtParterre beinhaltet Erdgeschoß, Straße, Hof sowie weitere mit dem Erdgeschoß verbundene Bereiche. Hier treffen Menschen aufeinander, hier spielt sich das urbane Leben ab, hier summieren sich die verschiedenen Funktionen zu einem größeren System. Es ist das verbindende Element vieler Solitäre und beherbergt selbst eine Vielzahl an Funktionen, unter anderem als Verkehrs-, Konsum- und Aufenthaltsraum. Dennoch wurden in der Stadtplanung des 20. Jhdts. die Erdgeschoßbereiche oftmals ausgeklammert und der Straßenraum isoliert vom restlichen StadtParterre betrachtet.

In Wien kommt es aktuell in vielen Gründerzeitvierteln durch die Zunahme von privaten Nutzungen, Abstellräumen und Kleingaragen zu einer negativen Entwicklung des StadtParterres, die mithilfe der verfügbaren Stadtplanungsinstrumente weder dokumentiert noch gestoppt werden konnte. Im Rahmen eines vom FWF finanzierten und von Prof. Dr. DI Angelika Psenner geleiteten Forschungsprojekts wird das StadtParterre am Forschungsbereich Städtebau der Technischen Universität Wien untersucht. Durch die von Psenner weiterentwickelte Methode der Zusammenhängende-Parterre-Aufnahme (ZPA) wird das StadtParterre in seiner Gesamtheit dokumentiert und analysiert. Die Forschungsergebnisse sollen neue Ansätze für eine positive Entwicklung des StadtParterres generieren. Für ein besseres Verständnis der Zusammenhänge werden im Zuge der StadtParterre-Forschung mehrere Städte untersucht, die eine ähnliche bauliche Struktur wie Wien aufweisen. Die vorliegende Arbeit knüpft an diese Forschung an und untersucht das StadtParterre in einem Gründerzeitviertel der Stadt Linz.

Der Fokus dieser Arbeit liegt auf der Bedeutung der Höhendifferenz zwischen dem Fußbodenniveau im Erdgeschoß von Gebäuden und dem angrenzenden Gehsteig und dessen Bedeutung für das StadtParterre. Dies ist insbesondere bei Gründerzeithäusern von Relevanz, da hier zwei unterschiedliche Konzepte umgesetzt wurden; das ebenerdige Erdgeschoß und das Hochparterre.

Gegenstand der Arbeit ist der Vergleich zweier Forschungsstraßen im gründerzeitlichen Neustadtviertel in Linz. Die Straßen liegen in unmittelbarer Nähe und weisen in vielerlei Hinsicht Ähnlichkeiten auf. In der durchschnittlichen Höhe des Erdgeschoßniveaus finden sich jedoch klare Unterschiede zwischen den beiden Forschungsstraßen. Durch eine vergleichende Analyse der Erdgeschoßzonen können mögliche Wechselwirkungen zwischen der Höhe des Erdgeschoßniveaus, der Fassadenpermeabilität und der halböffentlichen Nutzung im Erdgeschoß erklärt werden. Zunächst erfolgt eine exakte baugeschichtliche Betrachtung der einzelnen Bauparzellen. Anschließend werden die Forschungsstraßen untersucht und die Unterschiede der Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhoben. Anhand der Ergebnisse können die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Gebäudestrukturen, den Straßenzügen und der Aufenthaltsqualität des StadtParterres dargestellt werden.

Als Grundlage der Untersuchung dienen anonymisierte Bauakten von Gründerzeitgebäuden im Forschungsgebiet, Pläne des Linzer Stadtarchivs sowie durch Feldforschung vor Ort erhobene Daten. Durch die Methoden der Zusammenhängende-Parterre-Aufnahme wird das StadtParterre detailliert abgebildet. Die Analyse der Aufenthaltsqualität im Straßenraum basiert dabei, dem aktuellen Stand der Stadtforschung entsprechend, auf den von Gehl und Psenner erklärten Parametern.

Diese Arbeit verfolgt den Ansatz der Erforschung der Auswirkungen der Höhe des Erdgeschoßniveaus auf das StadtParterre. Zur Verallgemeinerung der Schlussfolgerungen in den Forschungsstraßen auf allgemein gültige Aussagen wären jedoch noch weitere Untersuchungen in verschiedenen urbanen Gebieten erforderlich. Aufgrund der eindeutigen Ergebnisse liegt jedoch die Vermutung nahe, dass in vergleichbaren urbanen Gebieten gleichartige Ergebnisse erzielt werden können. In den letzten Jahren wurden in der Stadt Linz Neubauten mit verschiedenen Erdgeschoßniveaus errichtet. Insofern sind die Auswirkungen der unterschiedlichen Erdgeschoßhöhen auf das StadtParterre auch bei aktuellen Planungen von Interesse.

Abstract

When we describe a street, we usually describe its ground floor zone. How is the traffic? Is there greenery? Are there nice places to sit and spend time? Are there cafés and shops which make it worth strolling around this area? In urban research, we refer to these spaces in their entirety as the Urban Parterre.

The Urban Parterre includes the ground floor, the street, courtyards, and any other area connected to the ground floor. This is where people meet and where the urban life takes place, where the various functions add up to a larger system. It is the connecting element of many individual factors and accommodates a variety of functions, including traffic patterns, gastronomy and shopping possibilities, as well as shared spaces, to name a few. Nevertheless, in urban planning of the 20th century, ground floor areas are often excluded and the street space is considered isolated from the rest of the city.

In Vienna, in many “Gründerzeit” districts (historically districts which emerged between 1837 and 1914), the increase in private use, storage rooms and small garages has led to a negative development of the Urban Parterres, which could not be documented or stopped with the help of available urban planning instruments. As part of a research project lead by Prof. Dr. DI Angelika Psenner and funded by the FWF, the Urban Parterre is being studied at the Urban Planning Department of the Vienna University of Technology. Psenner’s Urban Parterre Modelling (UPM) methodology documents and analyzes Urban Parterre in its entirety. The research results should generate new approaches for the development of the city’s Urban Parterre.

In order to gain a better understanding of the relationships and connections between these many factors, this Urban Parterre research is investigating several cities with a similar structure to Vienna. This master’s project builds on this research and investigates the Urban Parterre in a Gründerzeit district of the city of Linz, Austria.

This paper focuses on the importance of height difference between the floor of buildings and the adjacent sidewalk to the Urban Parterre. This is particularly important in Gründerzeit houses because two different concepts, the ground floor and the “Hochparterre” (increased height of the ground floor level), were implemented.

The subject of this paper is the comparison of two streets (“research streets”) in the Gründerzeit Neustadt district in Linz. The research streets are located close to each other and are similar in many ways. However, there is a clear difference in the average height of the ground floor level between the two research streets. Through a comparative analysis of the ground floor zones, in particular focusing on the height of the ground floor level, the facade permeability and the semi-public uses on the ground floor, possible interactions can be observed and explained. First of all, an exact construction-historical examination of the individual building parcels takes place. Subsequently, the research streets are examined and the differences in the quality of time spent in the street space are surveyed. On the basis of the results, the interactions between the individual building structures, the streets and the quality of life of the Urban Parterres can be illustrated.

The study is based on anonymous construction records of Gründerzeit-style buildings in the research area, plans of the city archives of Linz, as well as on-site data collected through field research. Through the methods of the connected ground-floor recording the Urban Parterre is depicted in detail. The analysis of the quality of time spent in the street space is based on the parameters explained by Gehl and Psenner according to the current state of urban research.

This work explores the impact of the height of the ground floor level on the Urban Parterre. However, further research in diverse urban areas is necessary in order to be able to draw conclusions. Given the clear results, it seems likely that similar results will be achieved in similar urban areas.

In recent years, new buildings with different ground floor levels have been built in the city of Linz. In this respect, the effects of the different ground floor heights on the Urban Parterre are also of interest in current planning.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Inhalt

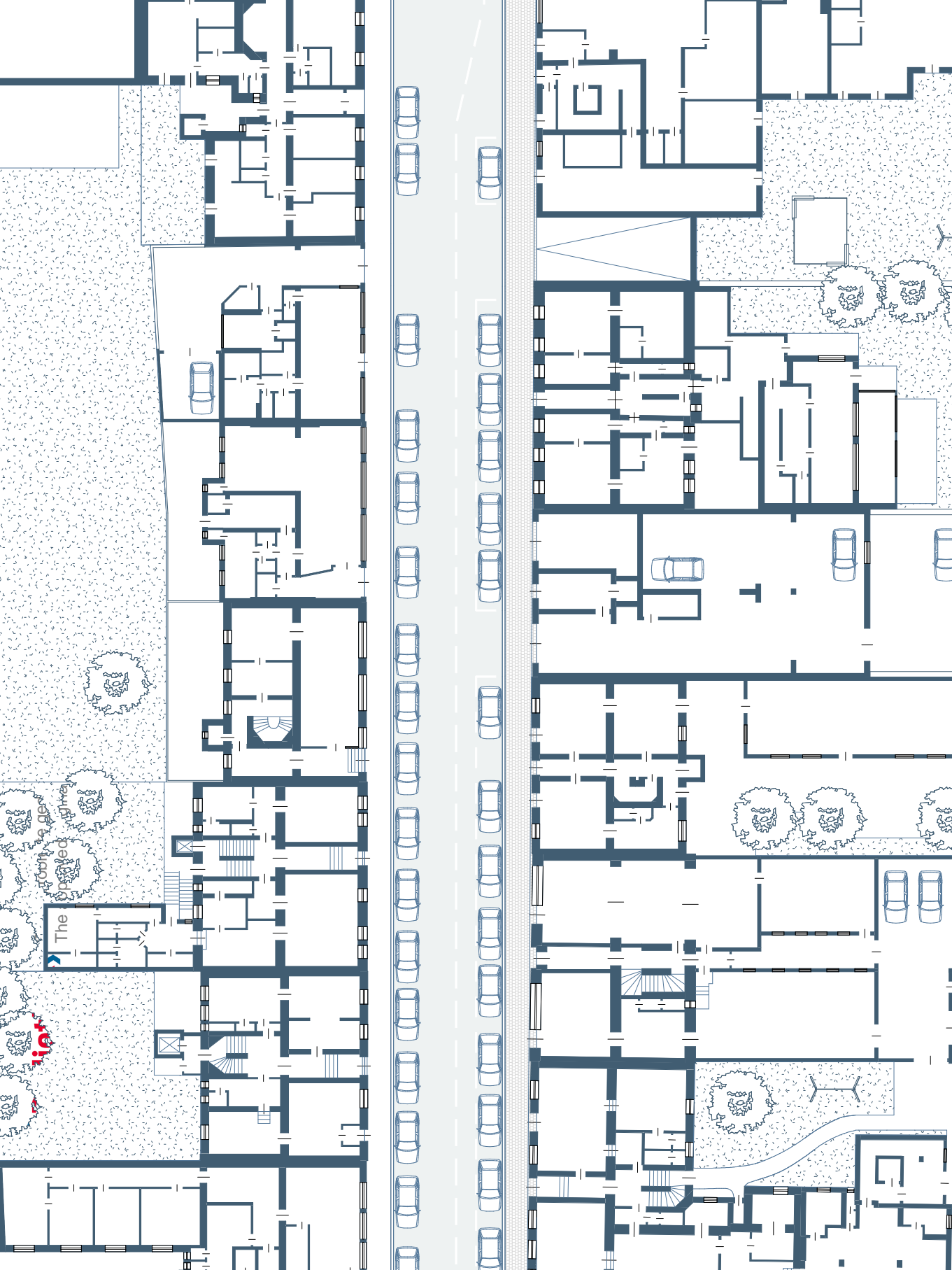
Einleitung	11
Einordnung der Arbeit	13
Persönliches Interesse	15
Auswahl der Forschungsfrage	17
Städtebauliche Entwicklung der Linzer Neustadt	19
Das Forschungsgebiet Neustadtviertel heute	25

Die Häuser	29
Einleitung	33
Das Gründerzeitgebäude: Historische Einordnung	36
Erdgeschoßlösungen in Gründerzeithäusern	38
Fassadengestaltung – die Funktion der Fassade	47
Haptische Permeabilität	48
Visuelle Permeabilität	49
Änderungen in den Gebäudestrukturen seit der Gründerzeit	50
Hausbiographien	59

Die Straßen	69
Einleitung	73
Gemeinsamkeiten der beiden Forschungsstraßen	75
Unterschiede der Forschungsstraße A und B	82
Auswirkungen der Höhe des Erdgeschoßniveaus auf halböffentliche Nutzungen der Straßen	100
Resümee des Vergleichs der beiden Forschungsstraßen	105

Die Menschen	107
Parameter für Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	111
Analyse der Aufenthaltsqualität in den Forschungsstraßen A und B	119
Weitergehende Forschung zum Erdgeschoßniveau	138

Conclusio	141
Literaturverzeichnis	146
Abbildungsverzeichnis	149



The

Applied

iix

Einleitung

Abb.1: (links) ZPA Straßengrundriss mit Forschungsstraße in Linz

Einleitung

Einordnung der Arbeit

Die vorliegende Arbeit knüpft an aktuelle Forschungen im Rahmen des Projekts „StadtParterre Wien“ am Forschungsbereich Städtebau der Technischen Universität Wien an. Dieses von Angelika Psenner geleitete Forschungsprojekt umfasst u.a. eine Vergleichsstudie zu baulichen Nutzungsstrukturen ausgewählter Erdgeschoßzonen in Gründerzeitvierteln mehrerer europäischer Städte. Die Arbeiten setzen unterschiedliche Schwerpunkte und erforschen jeweils wichtige Parameter der Erdgeschoßzone, die die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums definieren.

Durch die von Psenner neu entwickelte Methodik der UPM (Urban Parterre Modelling) werden gründerzeitliche Straßenzüge in Form einer in den dreidimensionalen Raum erweiterten zusammenhängenden Erdgeschoßaufnahme dargestellt und analysiert. Die Themen des Forschungsbereichs StadtParterre werden sowohl auf internationalen Städtebau-Kongressen bearbeitet als auch von der Stadtteilplanung Wien (MA21) durch den „Masterplan Gründerzeit“ im STEP 2025 berücksichtigt (vgl. MA 21, 2018).

Persönliches Interesse

Die Faktoren für die Aufenthaltsqualität in Straßenzügen mit gründerzeitlicher Blockrandbebauung sind vielfältig und werden in mehreren Projekten erforscht. Aus persönlicher Sicht des Autors sowie des Forschungsbereichs „StadtParterre Wien“ bleibt bei der Analyse des öffentlichen Raumes die Thematik Erdgeschoßzone innerhalb der Gebäude jedoch oftmals unberücksichtigt. Insofern könnten die Forschungsergebnisse nicht nur neue Ansätze für die städtebauliche Betrachtung von Gründerzeitvierteln liefern, sondern sind darüber hinaus insbesondere für Stadtentwicklungsgebiete interessant. Die im wissenschaftlichen Commonsense der Gegenwart propagierte „Stadt der kurzen Wege“ hat einige Gemeinsamkeiten mit den Nutzungsdurchmischten Stadtkonzepten der

Gründerzeit. In diesem Sinne ist eine Übertragung der Erkenntnisse im Bereich der Gründerzeitviertel auch auf aktuelle Stadtentwicklungsgebiete vorstellbar.

Im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit in einem Wiener Architekturbüro ist der Autor mit aktuellen Planungen zur Sanierung und Umnutzung von Gründerzeitgebäuden vertraut. Oftmals sind nicht nur eine Renovierung bzw. ein Dachgeschoßausbau Teil der Revitalisierungsprojekte, sondern auch eine Umgestaltung des Erdgeschoßes. In diesem Sinne ist der Einfluss der verschiedenen Erdgeschoßlösungen auf den umliegenden öffentlichen Raum für den Autor von großem Interesse. Um in zukünftigen Planungen Erdgeschoßzonen in Gebäuden mit positivem Einfluss auf den öffentlichen Raum planen und argumentieren zu können, bedarf es jedoch weiterer Studien auf dem Forschungsgebiet StadtParterre.

Aus wissenschaftlicher Sicht sind die Gründerzeitviertel in Linz im Vergleich zu Wien und anderen Städten noch weitgehend unerforscht und daher von beson-

“...bei der Analyse des öffentlichen Raumes bleibt die Thematik Erdgeschoßzone innerhalb der Gebäude jedoch oftmals unberücksichtigt.”

derem Interesse. Eine der wesentlichsten Forschungstätigkeiten im Gebiet des Neustadtviertel ist eine vom Architekturbüro Perotti, Greifeneder und Partner verfasste Studie zur Revitalisierung des Neustadtviertels aus dem Jahre 1985 (Perotti et al., 1985). Der Einfluss der unterschiedlichen Erdgeschoßlösungen wurde in dieser Studie bei der Analyse des öffentlichen Raumes allerdings außer Acht gelassen.

Auswahl der Forschungsfrage

Die vorliegende Arbeit reiht sich in dieses Forschungsfeld ein und widmet sich besonders dem Einfluss von unterschiedlichen Erdgeschoßlösungen auf die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume. Als Forschungsgebiet wurde das Neustadtviertel in Linz ausgewählt.

Dieser Stadtteil wurde in der Gründerzeit entsprechend den damaligen Vorgaben als Stadterweiterungsgebiet angelegt. Der Großteil der Gebäude in diesem Viertel entstammt der Gründerzeit. Im darauffolgenden Kapitel „Städtebauliche Entwicklung der Neustadt“ wird das Forschungsgebiet detailliert beschrieben.

Aufgrund der Vielzahl an Faktoren, die die Qualität von öffentlichen Räumen bestimmen, wurden für einen aussagekräftigen Vergleich zwei Straßenzüge ausgewählt, die in vielen anderen für die Aufenthaltsqualität relevanten Bereichen idente Bedingungen aufweisen.

Um eine Verfälschung der Ergebnisse durch sogenannte „versteckte Kriterien“ zu vermeiden, wurde die Forschungstätigkeit räumlich auf zwei benachbarte Straßenzüge im Neustadtviertel eingegrenzt. Die Parameter Demographie, Infrastruktur und Verkehr stimmen bei beiden Straßenzügen überein. Zudem wurden nur Gebäude aus derselben Epoche, der Gründerzeit, verglichen, die im selben geschichtlichen Kontext entstanden sind. Durch diese Eingrenzung ist es möglich,



Abb.2: Schwarzplan mit Hervorhebung des Linzer Neustadtviertels

den Einfluss unterschiedlicher Erdgeschoßlösungen herauszuarbeiten und die unterschiedlichen Varianten in Bezug auf ihren Einfluss auf die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume der Gegenwart zu bewerten. Bei der vergleichenden Analyse der Aufenthaltsqualität der beiden gewählten Forschungsstraßen stellt sich folgende grundlegende Forschungsfrage: Welchen Einfluss hat die Höhe des Erdgeschossniveaus von Gründerzeithäusern im Linzer Neustadtviertel auf die Aufenthaltsqualität im Straßenraum?

“Welchen Einfluss hat die Höhe des Erdgeschossniveaus von Gründerzeithäusern im Linzer Neustadtviertel auf die Aufenthaltsqualität im Straßenraum?”

Diese Forschungsfrage lässt sich in vier Teilfragen auffächern, die zu ihrer adäquaten Beantwortung zu klären sind. In ihnen geht es zunächst um die Unterschiede in der Ausgestaltung der beiden Straßen sowie die anhand von Bauakten der einzelnen Gebäude zu erhebenden Erdgeschoßlösungen. Hierfür ist eine Anwendung der Grundlagen der Stadtforschung, die sich mit der Aufenthaltsqualität urbaner Räume, auf das Neustadtviertel erforderlich. Sodann müssen zunächst die Auswirkungen unterschiedlicher Erdgeschoßlösungen auf die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume erhoben werden, bevor Rückschlüsse auf die Wechselwirkungen zwischen der Höhe des Erdgeschossniveaus in Gebäuden und der Aufenthaltsqualität im umgebenen Straßenraum getroffen werden können.

1. Worin bestehen die Unterschiede der Forschungsstraße A und der Forschungsstraße B im Linzer Neustadtviertel und welche unterschiedlichen Erdgeschoßlösungen wurden in Gründerzeithäusern des Linzer Neustadtviertels realisiert?
2. Welche Parameter wirken sich günstig auf die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume des Neustadtviertels aus?
3. Welche Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume bieten gegenwärtig Gründerzeithäuser im Linzer Neustadtviertel mit
 - a) Hochparterre?
 - b) ebenerdigen Erdgeschoß?

Mithilfe der oben genannten Teilfragen kann die Forschungsfrage nach dem Einfluss des Erdgeschoßniveaus von Gründerzeithäusern auf die Aufenthaltsqualität des Neustadtviertels beantwortet werden. Die Ergebnisse dieser Arbeit beziehen sich auf das Neustadtviertel in Linz und können nicht ohne weiteres verallgemeinert werden.

Durch Folgestudien könnte und sollte jedoch der Einfluss der Höhe des Erdgeschoßniveaus auch in anderen urbanen Strukturen, entsprechend der Methodik der Stadtparterre-Forschung analysiert werden. Die Ergebnisse dieser Diplomarbeit wollen zu weiteren Forschungsbemühungen z.B. im Hinblick auf neue Stadtteilplanungen in Linz anregen.

GRUNDRISS
 der k. k.
V. HAUPTSTADT
LINZ
 im
 k. k. priv. akademischen Kunst Musik und Buchhandlung in Linz



Städtebauliche Entwicklung der Linzer Neustadt

Die Entstehung des Neustadtviertels

Das Gebiet des heutigen Linzer Neustadtviertels ist seit dem Mittelalter in direktem Bezug zur Stadt Linz zu sehen. Der mittelalterliche Kern von Linz war bis Anfang des 19. Jhdts. von einer Stadtmauer umgeben. Im Gebiet des Neustadtviertels, in unmittelbarer Nähe zur Linzer Landstraße, gab es mehrere Gaststätten für Fuhrleute, die von Süden kommend, nach Torschluss nicht mehr in die Stadt einfahren durften (Perotti et al., 1985, p. 5). In der Abbildung des südlich ausgerichteten historischen Plans der Stadt Linz befindet sich der noch unverbaute Bereich des zukünftigen Neustadtviertels links oben. In den weiter vom Stadtkern entfernten Bereichen der Linzer Landstraße gab es eine lockere, kleinteilige Verbauung mit Gärten. Abseits gelegene Parzellen wurde bis 1835 landwirtschaftlich als Ackerfläche der Lehenbauer-Gehöfte genutzt, die durch parallel verlaufende Flurwege erschlossen waren (Perotti et al., 1985, p. 6).

Der industrielle Aufschwung Mitte des 19. Jhdts. führte 1836 zur Errichtung der Pferdeeisenbahn östlich des Gebiets, 1858 entstand im Süden der Bahnhof der „Kaiserin Elisabeth Westbahn“. Mittig gelegen zwischen dem Linzer Stadtkern, den Eisenbahnverbindungen und der wichtigen Straßenverbindung „Landstraße“ Richtung Süden, rückte das ehemals ländliche Gebiet ins Zentrum des Linzer Geschäftstreibens. Die Anbindung an die Westbahn verstärkte den industriellen Aufschwung. Die Gründung neuer Fabriken (Tabakfabrik, Lokomotivfabrik, Frank-Fabrik) führte aufgrund der Vielzahl neu geschaffener Arbeitsplätze zu einem Bevölkerungswachstum in Linz (Perotti et al., 1985, p. 6). Die Landstraße stellte ab 1858 eine direkte Verkehrsverbindung zwischen Altstadt und dem Bahnhof der Westbahn dar entwickelte sich von einer Vorortestraße zu einer Hauptverkehrsachse der Stadt (Thaler & Steiner, 1986, p. 26).

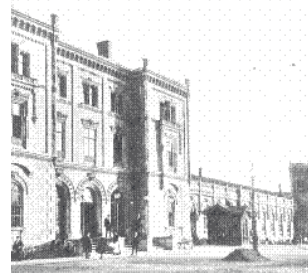


Abb.3: Historische Ansicht (um 1858) des alten Linzer Hauptbahnhofs



Abb.5: Zeichnung von Anton Waldvogel (um 1862) mit dem „Situationsplan des südöstlichen Theiles der Landeshauptstadt Linz“

Im Jahr 1862 wurde vom Stadtbauamt Linz durch Anton Waldvogel ein Situationsplan des Neustadtviertels erstellt. Dieser zeigte eine schachbrettartige Straßenerschließung, weitgehend ohne Berücksichtigung der bestehenden Flurwege (vgl. Waldvogel, 1862).

Die zu diesem Zeitpunkt gültige Bauordnung von 1820 forderte für neue Stadtteile Straßen im rechten Winkel, Baublockgrößen von 40-50 Klafter (75-95 Meter), eine Mindeststraßen-

breite von 5 Klaftern (9,5m), sowie eine gute Anbindung an angrenzende Stadtteile. (vgl. Bauordnung für die Städte Linz und Salzburg, 1820). Die von Anton Waldvogel vorgesehene Baublockgröße betrug jedoch 100-110m, es wurden Straßenbreiten von 12-13 Meter (~6.5 Klafter) realisiert.

In Bezug auf Parzellengröße und Straßenbreite entspricht diese Planung der im Jahr 1875 geänderten Bauordnung (vgl. Bauordnung für die Städte Linz, Steyer und Wels, 1875). Ob es sich bei der Planung Anton Waldvogels um einen Vorgriff auf die neue Bauordnung handelt, oder umgekehrt diese von seiner Planung beeinflusst wurde, ist heute nicht mehr eruierbar. Wie auf Plandarstellungen von 1872 ersichtlich, wurde ein Marktplatz in der Größe zweier Baublöcke als Zentrum des neuen Viertels geplant (Plan der Landeshauptstadt Linz und des Markes Urfahr, 1872).

Bei der Umsetzung des Situationsplanes wurde dieser ab 1878 im Gemeinderat kritisiert und zur Verbesserung der zukünftigen Stadtplanung 1887 ein Wettbewerb für einen Linzer „Generalregulierungsplan“ ausgerufen.

Neue Planungen sahen für weitere Stadterweiterungsgebiete „Polygonplätze“ mit „Radialstraßen“ anstatt schachbrettartigen Erschließungen vor (Perotti et al., 1985, p. 6).



Abb.6: Historischer Plan (um 1876) der Landeshauptstadt Linz und des Marktes Urfahr

Anton Waldvogel plante die Umsetzung des Anschlusses der Neustadt an die bereits verbaute Landstraße durch Enteignungen und den Abriss mehrerer Häuser. In den Jahren 1870 bis 1892 erfolgte die Anbindung der Neustadt mit mehreren Stichstraßen an die Hauptverkehrsachse „Landstraße“.

Nach städtebaulichen Konzepten des 19. Jhdt. wurden Industrieanlagen aus Gründen der Hygiene mit großem Abstand zum Stadtkern errichtet, während Arbeiterwohnsiedlungen oftmals in direkter Nähe der Fabriken erbaut wurden. Die Errichtung der Industrieanlagen und später auch der Stahlwerke in Linz konzentrierte sich auf den östlichen Stadtrand. Durch die westliche Hauptwindrichtung wurden negative Luftimmissionen für die Stadt reduziert. In der Gegend der Neustadt siedelten sich aufgrund der Lage bei der Altstadt überwiegend der Mittelstand und nicht die Arbeiterschaft an (Perotti et al., 1985, p. 5).



Die Ortsteilbezeichnung „In der Neustadt“ wurde 1864 im Gemeinderat beschlossen. Ab 1880 herrschte im Gebiet eine rege Bautätigkeit, im Jahr 1907 waren, wie im Plan ersichtlich, bereits die Mehrheit der Parzellen bebaut (Planausschnitt Altstadt und Neustadtviertel, 1907). Während die straßenseitig gelegenen Gebäude der Blockverbauung mehrheitlich dem Wohnen gewidmet waren, wurden in den, im Vergleich zu Wien großzügigen Innenhöfe, niedrige Gewerbebetriebe und Werkstätten errichtet (Thaler & Steiner, 1986, p. 31).

Das Linzer Neustadtviertel ab 1914

In der Zwischenkriegszeit rückte die Neustadt in den Hintergrund des öffentlichen Interesses. Der 1929 eingesetzte Stadtbaudirektor Curt Kühne fokussierte die Stadtentwicklung auf die Schaffung neuer Stadtviertel, die dem damaligen Zeitgeist entsprachen und sich deutlich von Gründerzeitstrukturen unterschieden. Im darauffolgenden zweiten Weltkrieg beschädigten Luftangriffe viele Gebäude in der Linzer Neustadt. Die Sanierung der Gründerzeitgebäude erfolgte oftmals mit Verzicht auf den ehemaligen Fassadendekor, in den Baulücken wurden in den nächsten Jahrzehnten Neubauten errichtet (Thaler & Steiner, 1986, p. 33).

In den 90er Jahren rückt das Neustadtviertel wieder in den Fokus der Linzer Stadtplanung. Durch eine Vervielfachung der Fahrzeugzulassungen in Linz zwischen 1951 und 1981 sowie durch zusätzlichen Durchzugsverkehr nach der Errichtung einer Fußgängerzone im Jahr 1977 in der Landstraße wurden die Belastungen des Wohnviertels durch den motorisierten Verkehr auch öffentlich debattiert. Im Jahr 1985 beauftragte die Stadt Linz das Architekturbüro „Perotti + Greifeneder + Partner“ mit einer Studie zum öffentlichen Raum des Neustadtviertels. Die vorgeschlagenen Maßnahmen, die in erster Linie auf eine Verkehrsberuhigung und eine Förderung alternativer Verkehrsmittel abzielten, setzte die Stadt teilweise um (Perotti et al., 1985, p. 102).

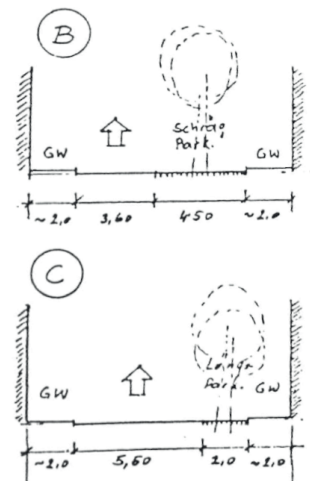


Abb.8: Skizze von Perotti und Partner (um 1985) mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Neustadtviertel



Das Forschungsgebiet Neustadtviertel heute

Demographische Entwicklung

Das Neustadtviertel, mit 7.598 Einwohner*innen auf einer Fläche von 66,5 Ha, ist das Viertel mit der höchsten Bevölkerungsdichte in Linz. Im Jahr 1984 betrug die Bevölkerung im Neustadtviertel 6781 Einwohner*innen, im Jahr 2003 nur mehr 6.001. Die Einwohneranzahl erhöhte sich jedoch von 2003 bis 2019 auf 7598 Personen. Im Vergleich zu 1984 sank im Neustadtviertel der Anteil an Kindern und älteren Menschen in der Wohnbevölkerung, während die Personenzahl im erwerbsfähigen Alter zunahm. Im Vergleich zum Linzer Durchschnitt von 62.2% ist der Prozentsatz an Personen im erwerbsfähigen Alter im Neustadtviertel mit 72.8% etwas höher (Stadtforschung Linz, 2019).

Die Anzahl an Gebäuden stieg in den Jahren 2003 bis 2019 trotz des hohen Bevölkerungszuwachses um lediglich 1,2%. Dieser niedrige Wert ist auf die bereits dichte Blockrandverbauung und den Mangel an freien Bauplätzen im Neustadtviertel zurückzuführen. Die Anzahl an Wohnungen im Neustadtviertel stieg dennoch von 3874 auf 4623 (19,3%) an und entspricht damit annähernd dem Bevölkerungswachstum.

Bei den im Rahmen dieser Arbeit analysierten Bauakten des Neustadtviertel wurde die Anzahl der Zubauten und Aufstockungen erhoben. Bei über 90% der untersuchten Gebäude wurde nach 1945 die Nutzfläche des bestehenden Gebäudes durch Hofeinbauten, Aufstockungen oder Dachausbauten erweitert. In den Jahren 2003 bis 2019 wurden in der Neustadt 19,3% zusätzlicher Wohnraum errichtet. (Stadtforschung Linz, 2003, p. 48)

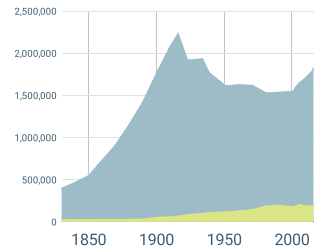


Abb.10: Diagramm zur Bevölkerungsentwicklung im Vergleich: Wien und Linz 1830 - 2016

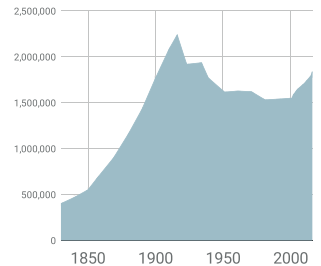


Abb.11: Diagramm zur Bevölkerungsentwicklung in Wien 1830 - 2016

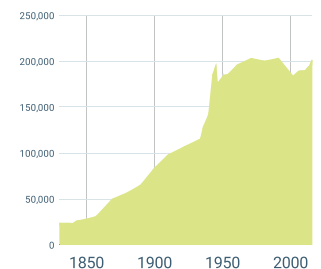


Abb.12: Diagramm zur Bevölkerungsentwicklung in Linz 1830 - 2016



Abb.13: Foto bei Begehung des Forschungsgebiets (24.4.2019)



Abb.14: Foto bei Begehung des Forschungsgebiets (21.5.2019)

Situation des öffentlichen Raumes im Linzer Neustadtviertel

Nach der Studie von Perotti et al. im Jahr 1985 wurden im Neustadtviertel Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums getroffen. Zu diesen heute sichtbaren Maßnahmen gehörte eine Neugestaltung einiger Straßenzüge als Wohnstraßen mit gepflasterten Kreuzungsbereichen, die Pflanzung von Bäumen in Straßenzügen, sowie die Schaffung neuer Radwege (afo Architekturforum, 2019) entgegen der Fahrtrichtung der Hauptfahrbahn zur Optimierung des Radwegenetzes. Die von der Studie vorgeschlagenen Maßnahmen wurden aber nur teilweise umgesetzt. Der Vorschlag aus mehreren Wohnstraßen den motorisierten Verkehr komplett zu verbannen und dort öffentliche Plätze für die Bewohner zu schaffen. Ein Versatz der Fahrbahn im Straßenverlauf zur Verlangsamung des Kraftverkehrs wurde nicht umgesetzt (Perotti et al., 1985, p. 102).

Bei einer Begehung im Dezember 2019 stellt der Autor einen nur sehr geringen Leerstand in den Geschäften der Erdgeschoßzone fest. Ein Großteil der Fläche des öffentlichen Raums im Neustadtviertel ist aktuell dem MIV bzw. dem ruhenden Verkehr zugeordnet (Fahrbahn und Stellplätze KFZ). Die vorhandenen Parkplätze waren bei mehreren Begehungen, die mittags an Werktagen im Frühjahr 2019 durchgeführt wurden, stark ausgelastet. Die Gehsteigbreite im Forschungsgebiet beträgt zwischen 180 und 210 cm. Im Beobachtungszeitraum Dezember 2019 nutzten die meisten Personen den Straßenraum als Transitbereich, der Gehsteig vor Lokalen wurde nur vereinzelt von rauchenden Personen auch als Aufenthaltsbereich genutzt. Im sonstigen Straßenbereich waren bei einer Begehung im Sommer 2019 auch im Bereich der Stellplätze keine Aufenthaltsflächen z.B. in Form von Schanigärten vorhanden. Der Zugang zu den Innenhöfen ist für Ortsfremde nicht möglich. Das ergibt in Summe relativ ungünstige Rahmenbedingungen für die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available at the TU Wien Library.



Abb. 15: Foto des Straßenquerschnitt im Forschungsgebiet (April 2019)

Diskurs des Linzer Neustadtviertels in Wissenschaft und Medien

Das Architekturforum Oberösterreichs, bezeichnet als „afo“, behandelte im Rahmen einer Podiumsdiskussion mit dem Titel „Neustadtviertel – Südbahnhof Linz“ im Frühjahr 2019 die Änderungen von Nutzungsbedingungen im öffentlichen Raum. Peter Arlt, Stadtsoziologe und Gerhard Lueger, Verfasser einer der Stadteiluntersuchungen in den 80er-Jahren diskutierte die in Studien vorgeschlagenen und umgesetzten Maßnahmen zur Aufwertung der Neustadt.

Laut dem aktuell gültigen örtlichen Entwicklungskonzepten Verkehr und Bauland der Stadt Linz sind in näherer Zukunft vonseiten der Stadt keine Erhebungen oder Maßnahmen betreffend des Neustadtviertels geplant (vgl. Stadtplanung Linz, 2013).

Im Rahmen dieser Arbeit wurde die öffentliche Rezeption des Neustadtviertels in den Medien analysiert. Die Berichterstattung über das Neustadtviertel im Zeitraum 2014 bis 2019 war in erster Linie positiv geprägt. Die Oberösterreichischen Nachrichten veröffentlichten im Mai 2014 einen Artikel mit dem Titel „Gute Lebensqua-

lität zwischen Landstraße und Südbahnhofmarkt“. In diesem Artikel lobte Stadtpolizeikommandant Pogutter den Rückgang von kleinkriminellen Delikten. Mehrere von der Zeitung befragte Passanten gaben an, die große Anzahl an Geschäften im Viertel zu schätzen. Ebenso wird das Neustadtviertel im Artikel als „Türkenviertel“ bezeichnet, dem Zeitungsbericht zufolge wird mehr türkisch gesprochen als sonst (Wauthy, 2014). In einem weiteren Artikel desselben Mediums in einer Ausgabe vom Oktober 2018 wurde über vergleichsweise günstige Eigentums- und Mietwohnungen im Neustadtviertel berichtet (Edlinger, 2018).

Die Häuser

Die Häuser

Für eine umfassende Betrachtung der Erdgeschoßlösungen werden zuerst die Gebäude der Forschungsstraßen detailliert analysiert. Hierfür werden die Bauakten der einzelnen Häuser mit freundlicher Unterstützung der Stadt Linz im Bauaktenarchiv ausgehoben.

Die Häuser

Einleitung

Im Bauaktenarchiv Linz werden die Dokumente der baurechtlichen Verfahren zu den Liegenschaften aufbewahrt. Mithilfe der Pläne können Errichtung, Umbauten, Bauschäden und Nutzungsarten der Gebäude in ihrem gesamten Lebenszyklus erhoben werden. Die teilweise über 150 Jahre alten Dokumente wurden mit viel Sorgfalt systematisch katalogisiert und aufgeteilt auf mehrere Din A3-Formate mit einem Scanner digitalisiert. Die Bauakten von 21 Einlagezahlen und damit alle Häuser der Forschungsstraßen wurden in dieser Arbeit verarbeitet.



Abb.16: Konsensplan mit Fassadenansicht eines Hauses in Forschungsstraße B

Die Dokumente des Bauaktenarchivs Linz unterliegen dem Datenschutz, dürfen jedoch entsprechend der Datenschutzverordnung DSGVO 2018 für wissenschaftliche Zwecke genutzt werden. Um den Schutz der Privatsphäre der Hauseigentümer zu wahren, wurden die Dokumente vor der Weiterverarbeitung in anonymisierter Form katalogisiert.

In diesem Sinne wird in dieser Arbeit von der Forschungsstraße A und der Forschungsstraße B gesprochen und nicht auf die Straßennamen eingegangen. Es werden in dieser Arbeit ebenfalls keine Klarnamen oder Hausnummern verwendet.

Akt Nr. Betreff: Ordnung Nr. v. b. Eingang abschl. Pläne Bemerk.

1	Kolonnenbau	1	19	23.9.843	27.11.76	1	-
2	Darmulifizierung	1	3	17.4.78	6.6.878	1	-
3	Dachaufbau	1	21	3.7.02	22.9.915	-	L
4	Dachaufbau	1	8	8.7.915	9.11.15	1	-
5	Zübau	1	28	17.3.931	23.12.931	2	+ Halbau
6	Winterwärbau	1	58	26.1.46	17.1.48	2	-
7	Einflöckung	1	35	3.4.951	8.3.952	2	-
8	Zübau im Hof	1	39	3.3.952	7.5.954	4	-
9	Stoffpfeifenbau	1	28	14.11.52	13.10.53	3	-
10	BOMBENSCHADEN		9	14.1.945	12.6.953	-	-
11	Aufprügelschall	1	101	25.10.63	17.65	3	Stahl Bau
12	baul. Änderungen	1	85	31.3.87	11.5.88	3	-
13	Stadlerneuerung (Folien)	1	31	1.12.89	11.5.90	-	-
14	Werbeanlage (Auftrag BA)	1	48	9.8.89	21.5.90	2	-
15	Werbeanlage	1	3	30.9.91	7.11.91	-	-
16	Murbau	1	113	22.3.88	22.5.92	5	1
17	Schleierbau inst. (Gew. Sch. Ger)	1	132	9.3.89	27.2.95	4	-
18	Saunaanlage u. Restaurant mit Lüftungsaub. (Gewerblich-erbau.)	1	92	20.4.89	1.3.99	1	-
19	Aufzug Nr. 40302318			2.4.13	11.12.13	1	
20	Liftaustausch beh. d. Liftbau 7m		24	6.3.13	26.9.14	3	

Für die einzelnen Liegenschaften wurden Hausbiographien erstellt, die in kompakter Form die grundlegenden Parameter der Gebäude beschreiben, alle wesentlichen Umbauten dokumentieren und die Nutzungen der Erdgeschoßzone aufzählen. Für eine weitere Analyse wurden aufgrund der inhomogenen Gestaltung der Konsenspläne neue Grundrisse, Fassadenansichten und Schnitte erstellt. Diese ermöglichen aufgrund der einheitlichen Darstellung eine klar verständliche Analyse der einzelnen Objekte.

Aufgrund der regen Bautätigkeit seit 1862 beinhalten die Bauakten einzelner Gebäude bis zu 40 verschiedene Verfahren und Plansätze und wurden deshalb vom Bauaktenarchiv Linz auf mehrere Ordner aufgeteilt. Eine besondere Herausforderung in der Katalogisierung der Plandokumente war die bis Anfang der 1950er-Jahre verwendete Kurrentschrift. Um auch einige in Kurrentschrift verfasste Texte sinngemäß erfassen zu können, war die Einarbeitung in die heutzutage nicht mehr gebräuchliche Schriftart erforderlich.

Um die Struktur der Gründerzeitgebäude verstehen zu können, wird im ersten Teil dieses Kapitel der Typus Gründerzeitgebäude erklärt. Die Linzer Gründerzeitgebäude wurden erst wenig untersucht. Durch den Vergleich mit der deutlich besser erforschten Wiener Gründerzeit können analog Rückschlüsse auf das Linzer Neustadtviertel getroffen werden. Im nächsten Teil werden die Erdgeschoßlösungen der Gebäude dargestellt und verglichen. Der den Analysen zugrunde liegende Datensatz der Hausbiographien befindet sich am Ende des Kapitels.

Das Gründerzeitgebäude: Historische Einordnung

Bei den Gebäuden der Forschungsstraßen im Linzer Neustadtviertels handelt es sich überwiegend um gründerzeitliche Wohnhäuser. In diesem Kapitel wird die Entstehung der verschiedenen gründerzeitlichen Gebäudetypologien im damaligen gesellschaftspolitischen Kontext dargestellt.

Als Gründerzeit wird die Zeit der zunehmenden Industrialisierung und des wirtschaftlichen Aufschwungs im 19. Jhd. gesehen. Im Gegensatz zur Wirtschaftsgeschichte, die das Ende der Gründerzeit im Gründerkrach 1873 sieht, wird die Bezeichnung Gründerzeit in der Architekturgeschichte für die Zeit bis 1914 verwendet (Bobek, Lichtenberger, 1987).

Ab dem Jahr 1837 wurden in Wien mehrere Eisenbahnstrecken errichtet, die einen raschen und billigen Transport ermöglichten. Linz wurde erst 1858 an die Westbahn angeschlossen, dies führte zur Gründung mehrerer Fabriken (vgl. Perotti et al. 1985). Die neue Gewerbegesetzgebung 1859 führte zur Vereinfachung von Gewerbe Gründungen. Eine Vielzahl an kleinen Werkstätten und Gewerbebetrieben wurde daraufhin in Hofflügeln von Wohngebäuden errichtet (Bobek, Lichtenberger, 1987, p. 33). Die damit steigende Zahl an Selbstständigen stärkte das Selbstbewusstsein des Bürgertums und veränderte die Sozialstruktur der Monarchie nachhaltig.

In der Architekturgeschichte Wiens wird zwischen Frühgründerzeit, Hochgründerzeit und Spätgründerzeit unterschieden.

Die Frühgründerzeit von 1840 bis 1870 war geprägt von gesellschaftlichen Veränderungen und der sich immer stärker durchsetzenden liberalen Wirtschaftsordnung und ist als eine Zeit des Umbruchs zu sehen. Durch mehrere Faktoren ausgelöste Migrationsbewegungen sorgten in diesem Zeitraum für einen starken

Bevölkerungsanstieg in Wien und seinen Vorstädten. Mangels verfügbaren Wohnraum kam es zu prekären Wohnbedingungen der Arbeiterschaft sowie einem Bestreben nach der Schaffung neuen Wohnraums. Das Wohnhaus wurde so für das gehobene Bürgertum zum Investitionsobjekt, dieses sollte als Mietshaus eine möglichst hohe Rendite erzielen.

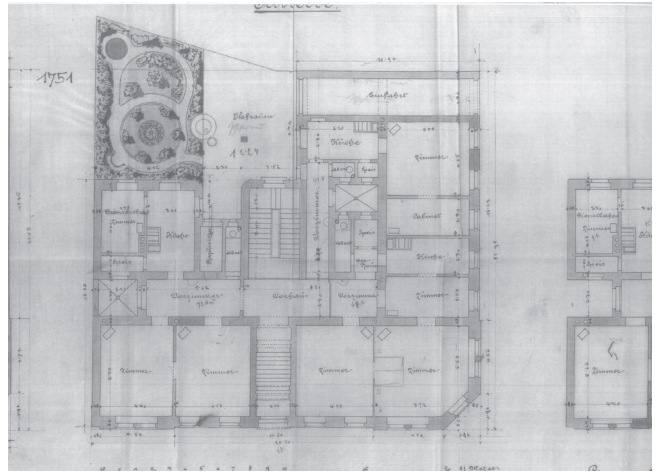


Abb. 18: Konsensplan mit Erdgeschoßgrundriss eines Gründerzeitgebäudes

In der Hochgründerzeit von 1870 bis 1890 war der gesellschaftliche Umbruch vollzogen, das neue liberale Wirtschaftssystem hatte sich vollständig durchgesetzt. Biedermeierhäuser in innerstädtischen Lagen wurden zur Erhöhung der Rentabilität in dieser Epoche in hoher Zahl umgebaut. Die zur Zeit des Biedermeiers weit verbreitete Form der Erschließung des Hofgebäudes durch Laubengänge aus Holz, die sogenannten Pawlatschen, wurde nach dem Ringtheaterbrand im Jahr 1881 aus Sicherheitsgründen verboten. Die Umbauten der Biedermeierhäuser beschränkten sich daraufhin meistens auf eine Aufstockung des Straßentraktes, in wenigen Fällen wurden die Hoftrakte auch vollständig umgebaut. Bei den Neubauten der Hochgründerzeit bildeten sich zwei Gebäudetypologien zu den zentralen Formen der Blockrandbebauung heraus, die den sozialen Stand ihrer Bewohner widerspiegelten. Das Gangküchenhaus wurde zur Standardtypologie für Arbeitermietshäuser. Parallel dazu entstand das bürgerliche Mietshaus, das im Regelfall als Zweispänner ausgeführt wurde. Die Erschließung im bürgerlichen Mietshaus erfolgte im Gegensatz zum Arbeiterwohnhaus direkt über das Stiegenpodest (Bobek, Lichtenberger, 1987, p. 90).

Die Spätgründerzeit von 1890 bis 1914 war von einer baulichen Verdichtung der Parzellen geprägt. Gegen Ende der Hochgründerzeit waren die Parzellen der inneren Bezirke fast vollständig bebaut. Daher geschah das städtische Wachstum in dieser Zeit vor allem durch eine Verdichtung und Aufstockung der vorhandenen Gebäude.

In Wien erlangte der Doppeltrakter eine große Bedeutung, bei dem ein Straßen- und Hintertrakt durch ein gemeinsames mittiges Stiegenhaus erschlossen wurde. Noch vorhandene Biedermeierhäuser wurden in dieser Epoche oftmals nicht mehr umgebaut, sondern stattdessen abgerissen und durch Neubauten ersetzt. Die Wiener Bauordnung erlaubte ab 1893 eine 85-prozentige Verbauung der Liegenschaften. Aufgrund einer maximalen Ausnützung der Parzellen erreichte die Belichtungs- und Belüftungssituation der Arbeiterwohnungen zu dieser Zeit einen Tiefpunkt.

Erdgeschoßlösungen in Gründerzeithäusern

In den Gründerzeitgebäuden wurde die Höhe des Erdgeschoßniveaus, das heißt die Höhendifferenz zwischen dem öffentlichen Straßenraum und der Fußbodenoberkante des Erdgeschoßes, unterschiedlich ausgeführt.

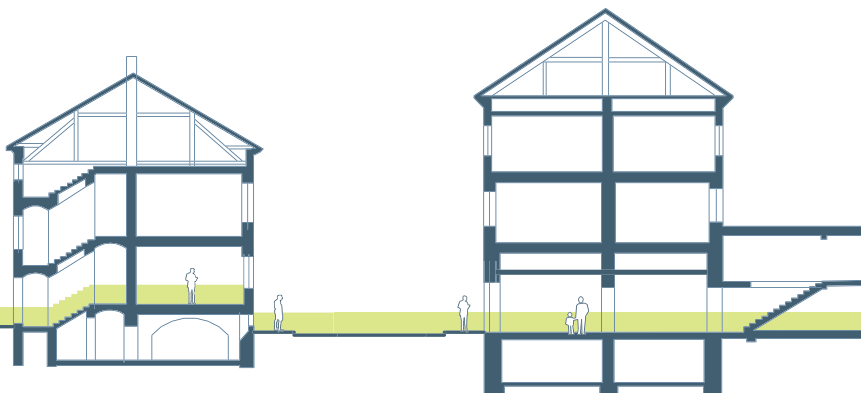


Abb. 19: Schnitt durch zwei Gründerzeitgebäude mit unterschiedlichen Erdgeschoßniveaus

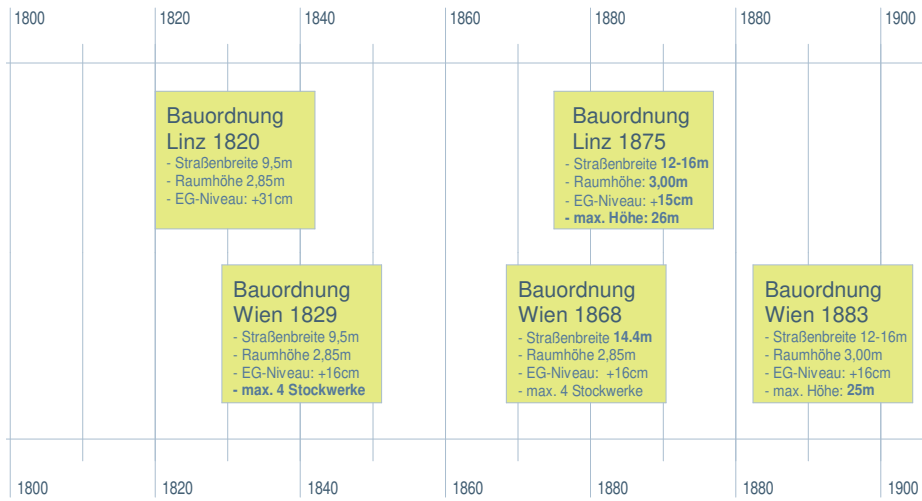


Abb.20: Zeitleiste mit einem Vergleich der gründerzeitlichen Bauordnungen der Städte Wien und Linz

Die erste Wiener Bauordnung regulierte bereits ab 1829 die Höhe des Erdgeschoßniveaus. Zum Schutz vor aufsteigender Feuchtigkeit und zur Erzielung eines gleichförmigen Erscheinungsbildes wurde eine Höhe des Erdgeschoßes von 16cm über dem angrenzenden Trottoir festgelegt. Die Festlegung des Erdgeschoßniveaus auf eine exakt festgelegte Höhe über Trottoir war in Wien von 1829 bis 1868 gültig, erst danach wurde die Höhe des Erdgeschoßniveaus als Mindestmaß definiert und der Zusatz mit dem gleichförmigen Erscheinungsbild gestrichen. Die Auswirkungen dieser Bestimmung auf die zu dieser Zeit errichteten Gebäude wurden bisher kaum wissenschaftlich untersucht und können im Rahmen dieser Arbeit nicht beantwortet werden.

In Linz regulierte erst die zweite Bauordnung, herausgegeben im Jahr 1875, die Höhe des Erdgeschoßniveaus. Die Bauordnungen beider Städte beriefen sich auf den Schutz vor aufsteigender Bodenfeuchtigkeit. In Wien lag ab 1868 die Mindesthöhe des Erdgeschoßes bei 16 cm, in Linz ab 1875 bei 15 cm über dem angrenzenden Gelände (vgl. Bauordnung für die Städte Linz, Steyer und Wels, 1875).

Bau = Ordnung.

Für die Städte Linz und Salzburg.

In Folge einer allerhöchsten Orts vorgekommenen Anzeige, daß wegen der feuergefährlichen Bauart der Häuser in Linz und Salzburg, eine vollständige Bau = Ordnung für diese beyden Städte ein dringendes Bedürfniß sey, und in Folge der darüber herabgelangten allerhöchsten Entschließung, werden hiemit nachstehende Vorschriften zur Richtschnur bey allen in Linz und Salzburg vorzunehmenden neuen Bauführungen, oder bey Ausbesserungen alter Baulichkeiten, mit dem Bedeuten öffentlich bekannt gemacht, daß diese Bau = Ordnung in Linz und Salzburg von dem Tage der Kundmachung in jeder dieser beyden Städte in Wirksamkeit zu treten habe.

Erster Abschnitt.

Vorschriften für Bauanlagen auf neuen Plätzen.

§. 1.

Wenn neue Plätze oder Gassen angelegt werden sollten, um der Stadt eine größere Ausdehnung zu geben, ist darauf zu sehen, daß

- a) die neuen Plätze regelmäßig werden, die Gassen unter einem rechten Winkel sich schneiden, nicht weiter als 40 bis 50 Klafter im senkrechten Abstände von einander entfernt, und so viel möglich gerade werden; dann muß jede neue Gasse wenigstens 5 Klafter breit angelegt und jederzeit gesorgt werden, die neue Anlage mit den übrigen Stadttheilen gehörig in Verbindung zu bringen.
- b) Zur Erzielung eines ungehemmten, und für die anliegenden Häuser unschädlichen Wasser = Abflusses, sind die neu anzulegenden Gassen und Plätze vorhinein zu nivelliren, und dadurch zugleich die Höhe des künftigen Platzes zu bestimmen, über welches der Fußboden eines jeden anstoßenden Gebäudes zu ebener Erde wenigstens Einen Schuh hoch, erhoben seyn muß.

§. 2.

Damit obige Vorschriften genau befolgt werden, hat jedesmal der Anlage eines neuen Platzes, oder einer neuen Gasse, eine förmliche artistische Aufnahme von Seite der kaiserl. königl. Provinzial = Baudirektion, oder der sonst hiezu bestimmten Baubehörde, voranzugehen, und der mit Beobachtung aller oben bemerkten Vorschriften entworfene Plan, muß bey Bauführungen in der Stadt Linz der vorläufigen Bestätigung der Landesstelle unterzogen werden, und es darf auch überhaupt in Linz kein neues Haus gebaut werden, ohne die vorläufige Bewilligung der Landesstelle erwirkt zu haben; für Salzburg hingegen wird

Einen weiteren Einfluss auf das Erdgeschoßniveau hatte der Schutz vor Überschwemmungen, der ebenfalls Teil der Bauordnungen war. In Wien wurden hierzu Referenzhöhen für das Trottoir festgelegt um Überflutungen zu verhindern. (Psenner, 2018, p. 8) Entsprechend der Linzer Bauordnung musste in Überschwemmungsgebieten das Erdgeschossniveau 13 cm über dem sogenannten gewöhnlichen Überschwemmungsniveau errichtet werden.

Die Stadt Linz, ebenfalls an der Donau gelegen, war in ihrer Vergangenheit mehrmals mit Hochwasserereignissen konfrontiert. Der höchste Pegelstand der Donau wurde im Sommer 1954 erreicht. Das Hochwasser 1954 überflutete große Flächen in Linz bis zum Pfarrplatz, der sich rund 800 Meter nördlich vom Neustadtviertel entfernt befindet. Das Neustadtviertel, rund zwei Meter höher gelegenen als der Pfarrplatz, wurde von diesem Jahrhunderthochwasser nicht in Mitleidenschaft gezogen. Aufgrund der höher gelegenen Lage der Neustadt war dieses in der Vergangenheit nicht von Hochwasser betroffen, das Überschwemmungsniveau hatte in diesem Gebiet keinen Einfluss auf die Höhe des Erdgeschossniveaus.



Abb.21: Schwarzplan mit Hervorhebung der anzunehmenden Überflutungsflächen bei einem hundertjährigen Hochwasser in Linz

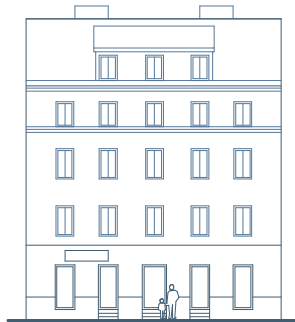
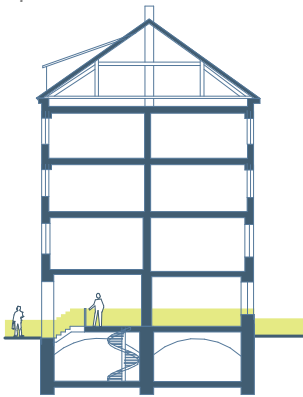
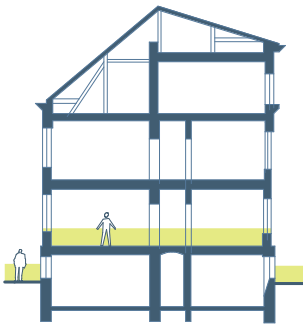


Abb.23: Schnitt und Ansicht eines Gründerzeithauses mit stark ausgeprägtem Hochparterre im Forschungsgebiet

Abb.24: Schnitt und Ansicht eines Gründerzeithauses mit niedrigem Hochparterre mit Eingang über Stiegen im Forschungsgebiet

Bei Gebäuden mit erhöhtem Erdgeschoß wurde dieses als „Hochparterre“ bezeichnet, das darunterliegende Kellerstockwerk als „Souterrain“.

Durch die Anhebung des Erdgeschoßniveaus verbesserte sich im Souterrain die Belüftungs- und Belichtungssituation, während das Erdgeschoß oftmals durch den Niveauunterschied den direkten Bezug zum öffentlichen Straßenraum verlor.

Aufgrund dieses Höhenunterschiedes mussten Stiegenaufgänge für die Eingänge ins Hochparterre errichtet werden.

Die Besonderheit von ebenerdigen Erdgeschoßen ist die leicht herstellbare und in den meisten Fällen vorhandene Durchlässigkeit der Erdgeschoßzone. Im Linzer Neustadtviertel wurden in der Gründerzeit beide Konzepte hinsichtlich der Höhe des Erdgeschoßniveaus verfolgt: ebenerdiges Erdgeschoß und Hochparterre.

Hochparterre im Neustadtviertel

Die Linzer Bauordnung 1875 erlaubte im Souterrain nur rein gewerbliche Nutzungen, eine Nutzung für Wohnzwecke wurde ausdrücklich untersagt. Für eine Nutzung des Souterrains als Werkstatt waren ab 1875 in Linz eine Mindesthöhe der Decke über Gehsteigniveau von 94 cm sowie eine ausreichende Belichtung und Belüftung vorgeschrieben (vgl. Bauordnung für die Städte Linz, Steyer und Wels, 1875). Diese Änderung der Bauordnung hatte direkte Auswirkungen auf die zu dieser Zeit errichteten Gebäude. Vor der Novellierung der Bauordnung errichtete Hochparterrehäu-

“Vor der Novellierung der Bauordnung errichtete Hochparterrehäuser wiesen einen durchschnittlichen Niveauunterschied zwischen Gehsteig und Erdgeschoß von 83 cm auf, bei nach 1875 errichteten Hochparterregebäuden betrug diese Differenz im Schnitt 137 cm.”

ser wiesen hingegen einen durchschnittlichen Niveauunterschied zwischen Gehsteig und Erdgeschoß von 83 cm auf, bei nach 1875 errichteten Hochparterregebäude betrug diese Differenz im Schnitt 137 cm. Die Auswertung der Bauakten zeigte, dass es in den beiden Forschungsstraßen keine Souterrain-Geschäftslokale gab. Zudem sind die Souterraingeschoße im Forschungsgebiet im Unterschied zu anderen Städten ausschließlich über die gebäudeinnere Erschließung zu erreichen.

Gründerzeitliche Erschließungssysteme

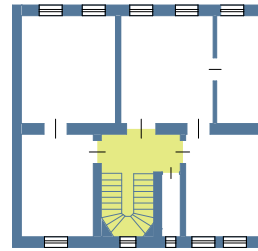
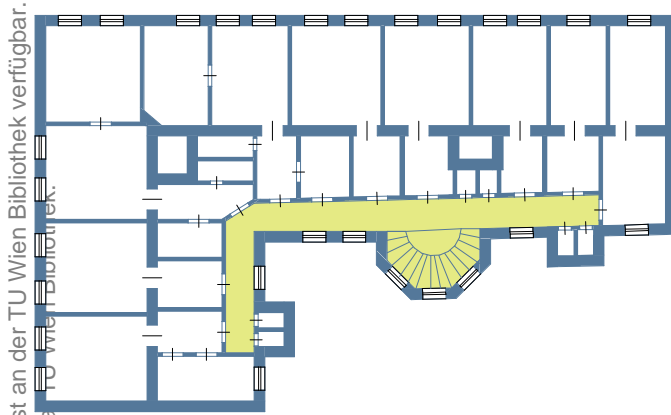


Abb.26: Grundriss eines Gründerzeithauses mit Erschließung über ein Stiegenpodest

Abb.25: Grundriss eines Gründerzeithauses mit hofseitigem Erschließungsgang (Gangküchenmietshaus)

In der Gründerzeit entstanden in der Blockrandbebauung verschiedene Erschließungssysteme. Das am weitesten verbreitete Erschließungssystem der Wiener Frühgründerzeit war die Pawlatschengängerschließung. Diese entwickelte sich aus den damals verbreiteten Pawlatschengängen. Dabei handelt es sich um eine horizontale Erschließung in Form von offenen Laubengängen im Innenhof von Wohnhäusern. Hauptgebäude, Neben- und Hintertrakte konnten so gemeinsam mit einem einzigen Stiegenhaus erschlossen werden, wodurch Kosten gespart werden konnten.

Nach dem Brand des Ringtheaters 1881 wurde diese Form der Erschließung in Wien allerdings aus Sicherheitsgründen bei Neubauten untersagt (Bobek, Lichtenberger, 1987, p. 71). Das System der Pawlatschen wurde daraufhin bei Neubauten in das Gebäude verschoben, anstatt der Pawlatsche entstand ein dem Innenhof zugewandter Erschließungsgang. Eine weitere Form der Erschließung der Gründerzeit waren Zwei- bis Dreispänner, die direkt über das Stiegenpodest erschlossen wurden.

In der Hochgründerzeit wurden in Wien bürgerliche Wohnhäuser meistens direkt über Stiegenpodeste, in Arbeiterwohnhäusern meist über Pawlatschen erschlossen. Durch eine Gangerschließung konnten pro Stiege mehrere Wohnungen erschlossen werden, so war mit nur einer Stiege der Zugang zu einer größeren Zahl an Wohnungen möglich, was insbesondere bei Arbeiterwohnhäusern wichtig war, in denen die Wohneinheiten kleiner waren als in bürgerlichen Wohnhäusern.

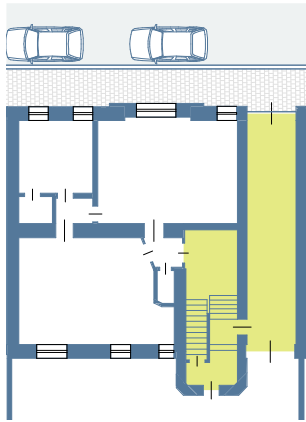


Abb.27: Grundriss eines Gründerzeithauses mit einer Erschließung über eine Hofdurchfahrt

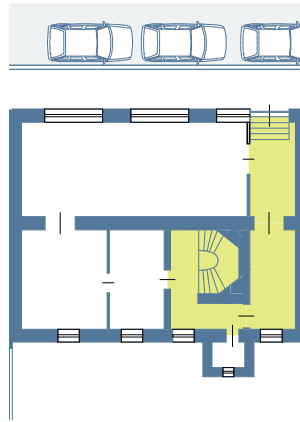


Abb.28: Grundriss eines Gründerzeithauses mit einer Erschließung über einen seitlichen Eingang

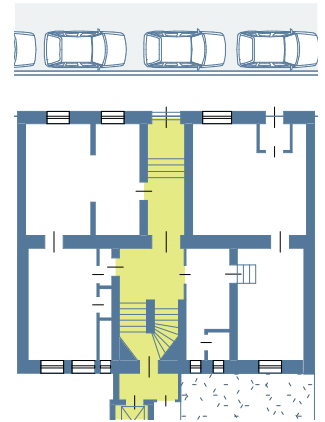


Abb.29: Grundriss eines Gründerzeithauses mit einem mittig situierten Eingang

Das interne Erschließungssystem eines Gründerzeithauses hatte direkten Einfluss auf die bauliche Ausgestaltung des Erdgeschoßes. Die Positionierung des Haupteinganges beeinflusst die Flexibilität der Erdgeschoßnutzung. Bei einem mittig gesetztem Eingang wurden die Räume im Erdgeschoß durch die Allgemeinfläche in einen Bereich links und rechts des Eingangs getrennt. Bei einem seitlich angeordneten Eingang entstand eine zusammenhängende Nutzfläche im Erdgeschoß, die flexibler auf diverse Nutzungen reagieren kann.

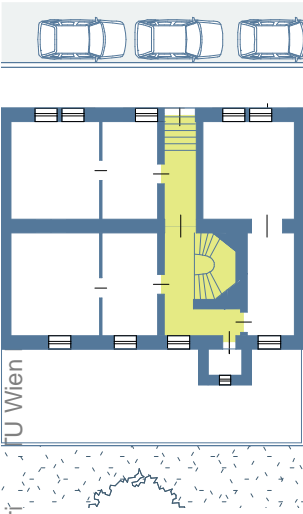


Abb.30: Grundriss eines Gründerzeithauses mit mittiger Erschließung im Erdgeschoß

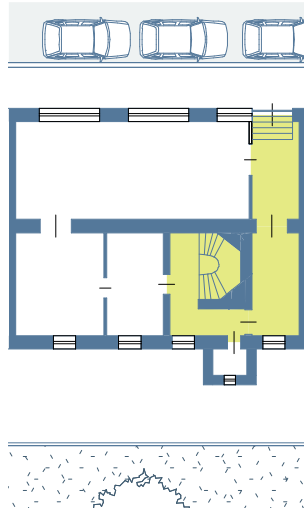


Abb.31: Grundriss eines Gründerzeithauses mit seitlicher Erschließung im Erdgeschoß

Bei einer Pawlatschener-schließung waren die Voraussetzungen für einen seitlichen Haupteingang im Erdgeschoß besser als bei Zwei- oder Dreispännern, da der Pawlatschengang innerhalb des Gebäudes als horizontale Erschließung verwendet werden konnte.

Bei Gebäuden mit einer Erschließung direkt über das Stiegenhauspodest war eine zentrale Platzierung des Stiegenhauskerns notwendig.

Bei Häusern, die keine eigenen Hausflure in den Stockwerken besaßen, befand sich der Haupteingang sowie das Stiegenhaus meist mittig im Gebäude, was zu einer Teilung der Flächen im Erdgeschoß und den darüber liegenden Stockwerken führte. In wenigen Fällen wurde der Haupteingang auf einer Gebäudeseite geplant, in diesen Fällen gibt es im Erdgeschoß einen Gang an der Innenhoffassade bis zum Stiegenhaus.

Fassadengestaltung – die Funktion der Fassade

Die Fassade im Erdgeschoß eines Gebäudes kann je nach baulicher Ausgestaltung ein trennendes oder verbindendes Element zwischen Innen- und Außenraum darstellen. Die Durchlässigkeit kann durch Fenster und Verglasungen rein visuell erfolgen. Die Permeabilität einer Fassade muss sich jedoch nicht auf den Durchblick beschränken. Eine haptische Durchlässigkeit ermöglicht einen public flow, durch Eingänge werden Funktionen von Innen- und Außenraum verbunden. Eine visuelle Permeabilität wird hingegen durch eine visuelle Durchlässigkeit der Fassade bei Tag und Nacht erreicht (Psenner, 2017, p. 75).

Um die Permeabilität eines Gebäudes detailliert beurteilen zu können, wird in dieser Arbeit zwischen der visuellen und haptischen Permeabilität unterschieden. Erstere kann zum Beispiel über die anteilmäßige Fläche der Fassade an visuell durchlässigen Elementen erhoben werden. Für eine visuelle Permeabilität vom Straßenraum muss bei Glasflächen eine Einsicht in den Innenraum gegeben sein. Fenster, die oberhalb der Augenhöhe der Passanten liegen, oder durch Klebefolien dauerhaft uneinsichtig sind, werden nicht als permeable Flächen gerechnet.

Die haptische Permeabilität wird über begehbare, durchschreitbare Fassadenflächen erhoben (Psenner, 2017, p. 79). Bei diesen Flächen sind reine Garagentore, die nur zur Ein- und Ausfahrt von Fahrzeugen genutzt werden, nicht hinzuzurechnen, da diese nicht von Fußgängern benutzt werden können.

Gründerzeitgebäude waren in ihrer konstruktiven Struktur einheitlich aufgebaut. Bei den gründerzeitlichen Gebäuden im Forschungsgebiet sind die Außenwände als verputzte Ziegelwände mit 40 bis 70 cm Mauerstärke im Erdgeschoß ausgeführt. Die Wände wurde mit Maueröffnungen unterbrochen, die von falschen Gewölben überspannt wurden. Aufgrund die-

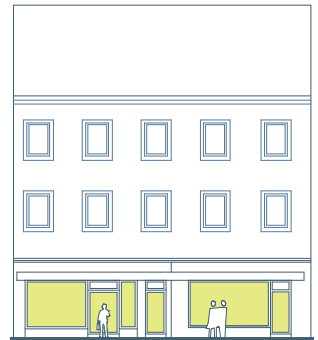


Abb.32: Ansicht eines Gründerzeithauses mit Hervorhebung einsichtiger Glasflächen

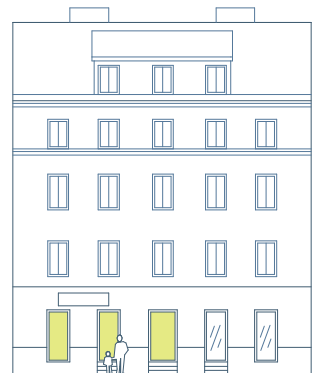


Abb.33: Ansicht eines Gründerzeithauses mit teilweise verspiegelten Glasflächen

ser Ausführung lag die maximale Spannweite bei rund 150 cm. In Sonderfällen wurde der Sturz mit einem Stahlträger ausgeführt, in diesem Fall waren größere Öffnungen realisierbar. Die Positionierung der Fenster in den oberen Stockwerken steht bei den analysierten Häusern in direktem Bezug zu den Öffnungen im Erdgeschoß. Durch die auf einer vertikalen Achse geplanten Öffnungen werden die Lasten größtenteils über die sturzf freien Mauerpfeiler abgetragen.

Haptische Permeabilität

Die haptische Permeabilität im Neustadtviertel findet man bei der Durchlässigkeit der Gebäudefassaden in Form von Hauseingängen, sowie Geschäfts- bzw. Lokaleingängen. In gründerzeitlichen Strukturen war am Beispiel der Wiener „Gewölb“ eine haptische Durchlässigkeit im Erdgeschoß gegeben (Psenner, 2015, p. 39).



Abb.34: Fassadenansichten der Forschungsstraße A mit Hervorhebung der haptischen Permeabilität

Durch diese hohe Permeabilität der Fassade war ein reger Austausch des öffentlichen Straßenraums mit den halböffentlichen Nutzungen gegeben, die sich gegenseitig positiv beeinflussten.

Visuelle Permeabilität

Die visuelle Permeabilität wird stark durch die unterschiedlichen Erdgeschoßniveaus beeinflusst. Der Großteil der ebenerdigen Gebäude weißt eine hohe visuelle Permeabilität auf. Halböffentliche Nutzungen im Erdgeschoß mit großen Schaufenstern fördern diese zusätzlich. Bei Wohnnutzungen und Abstellräumen im ebenerdigen Erdgeschoß ist die Fassadenpermeabilität jedoch eingeschränkt. Private Nutzungen der Räume im Erdgeschoss verhindern häufig die Sichtbeziehung zur Straße durch eine blickdichte Verklebung der Fensterflächen. Bei Hochparterrelösungen ist die visuelle Permeabilität differenziert zu betrachten. Die Möglichkeit der Sichtbeziehungen ist hier in erster Linie von der Höhe der Fensterparapete abhängig.

Wenn ein Großteil der Personen aufgrund der Höhe der Fensterparapete keine Sichtbeziehung herstellen kann zu dem, was im Inneren der Gebäude geschieht, besitzt diese Maueröffnung keine visuelle Permeabilität. Aus der durchschnittlichen Körpergröße ergibt sich eine Parapethöhe von ca. 170 cm, ab der keine visuelle Permeabilität mehr gegeben ist.

Dass Hochparterrelösungen jedoch auch eine hohe visuelle Permeabilität aufweisen können, beweist ein Gebäude in der Forschungsstraße A. Bei dem Gründerzeitgebäude mit 60 cm erhöhtem Erdgeschoß wurden die Fenster nachträglich bis zur Fußbodenoberkante verlängert, die Parapethöhe wurde dadurch von 170 auf 60 cm herabgesetzt. Die halböffentliche Nutzung im Erdgeschoß führt durch diese bauliche Veränderung zu einer höheren visuellen Permeabilität.



Abb.35: Die Körpergröße eines Menschen bestimmt die Höhe für eine mögliche visuelle Permeabilität der Fenster.

Änderungen in den Gebäudestrukturen seit der Gründerzeit

Hofeinbauten und Aufstockungen

In beiden Forschungsstraßen kam es im gleichen Ausmaß zu Aufstockungen und Hofeinbauten. Die Gebäude wurden zumeist um zwei Stockwerke aufgestockt und die vertikale Erschließung mit einem Personenaufzug ergänzt. Die ersten Hofeinbauten erfolgten bereits ab dem Jahr 1900, die Aufstockungen wurden hingegen erst ab 1950, in den meisten Fällen sogar erst ab 1970 durchgeführt. Im Vergleich zu Wien, das in innerstädtischen Lagen bereits in der Spätgründerzeit einen hohen Verbauungsgrad der Parzellen erreichte, eignete sich die bauliche Verdichtung der Liegenschaften in der Linzer Neustadt erst in der Nachkriegszeit.

Durch die zunehmende Verbauung reduzierten sich unversiegelten Flächen im Bereich der Forschungsstraßen auf ein Minimum. Unbebaute Innenhofflächen wurden oftmals versiegelt und zu KFZ-Stellplätzen umfunktioniert. Das vom Architekturbüro Perloti und Partner im Jahr 1985 entwickelte Konzept zur Aufwertung des Neustadtviertels forcierte den Ausbau von KFZ-Stellplätzen in den Innenhöfen, um die Zahl der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum zu reduzieren und so Raum für eine Begrünung der Straßen zu gewinnen. Allerdings wurden zwar zusätzliche Stellplätze in den Innenhöfen errichtet, die vorgeschlagene Umgestaltung des öffentlichen Raums wurde jedoch nicht realisiert (Perotti et al., 1985, p. 102).

Änderung des Erschließungssystems

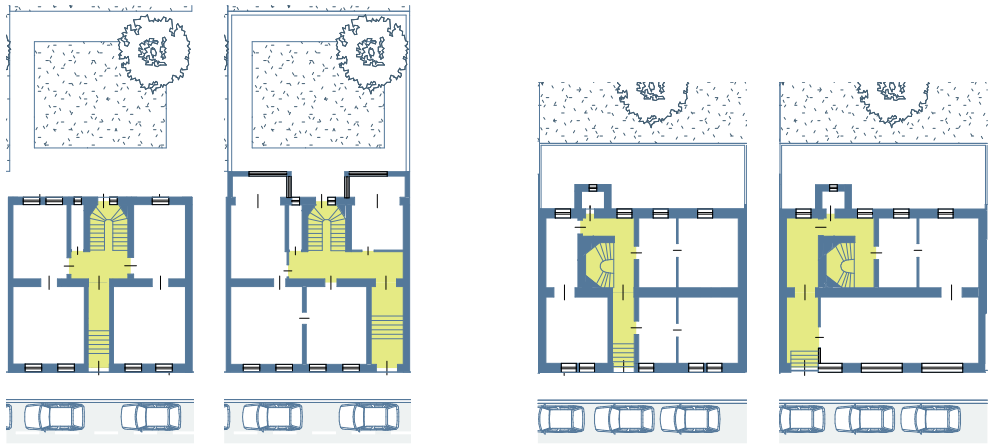


Abb.36: Grundriss von zwei Gründerzeithäusern mit nachträglicher Veränderung des Erschließungssystems

Im Forschungsgebiet wurde bei zwei Gebäuden das Erschließungssystem nachträglich verändert. In einem Fall wurde in der Forschungsstraße B der Haupteingang im Jahr 1912 auf die Gebäudeseite verlegt, um eine größere zusammenhängende Wohneinheit im Hochparterre zu schaffen.

Auch bei einem Gebäude in der Forschungsstraße A kam es zu einer derartigen Verlegung des Eingangs. Die damit gewonnene zusammenhängende Erdgeschoßfläche wurde für ein Erdgeschoßlokal genützt. Diese wurde in beiden Fällen durch eine Verlegung des Eingangs auf die Seite erreicht. Im Forschungsgebiet gibt es hingegen keine nachträglich zur Fasadennitte verlegten Hauseingänge. Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass Erdgeschoßlösungen mit seitlicher Erschließung langfristig gesehen besser genutzt werden konnten.

Ab Anfang des 20. Jhdt. wurden in den Innenhöfen Gewerbebetriebe errichtet. Bei mehreren Gebäuden wurde daraufhin nachträglich die Erdgeschoßlösung angepasst und Durchfahrten erstellt.

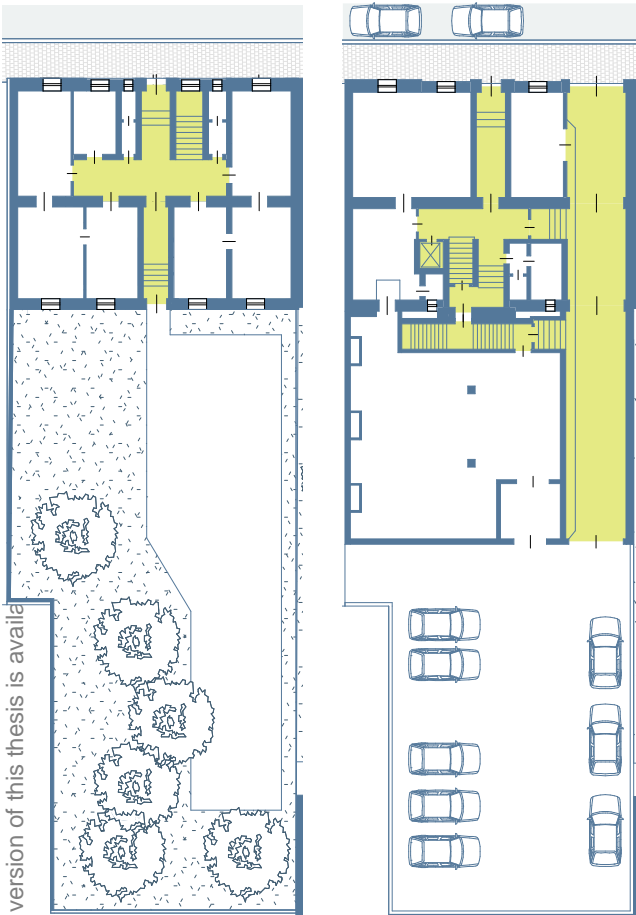


Abb.37: Grundriss eines Gründerzeitgebäudes mit nachträglich erhaltener Hofdurchfahrt und gewerblicher Nutzung des Hofes

Diese Abbildung vergleicht den Grundriss eines Gebäudes der Forschungsstraße B des Jahres 1900 mit dem aktuellen Stand im Jahr 2019. Auch in diesem Gebäude wurde in der Nachkriegszeit der Innenhof mit einer eingeschobigen Halle für eine gewerbliche Nutzung bebaut.

Das ursprüngliche Gründerzeitgebäude hatte keine Hofdurchfahrt sondern lediglich einen Ausgang in den als Garten genutzten Innenhof. Durch den Umbau wurden zwei Räume im Erdgeschoß zugunsten einer Hofeinfahrt aufgegeben.

Versiegelte Flächen für KFZ-Stellplätze und ein Hofgebäude verdrängten schlussendlich die gärtnerische Nutzung. Im

Rahmen einer später erfolgenden Aufstockung wurde die vertikale Erschließung des Gebäudes auf die Hofseite verlegt und durch einen Personenaufzug ergänzt.

Änderung der Höhe des Erdgeschoßniveaus

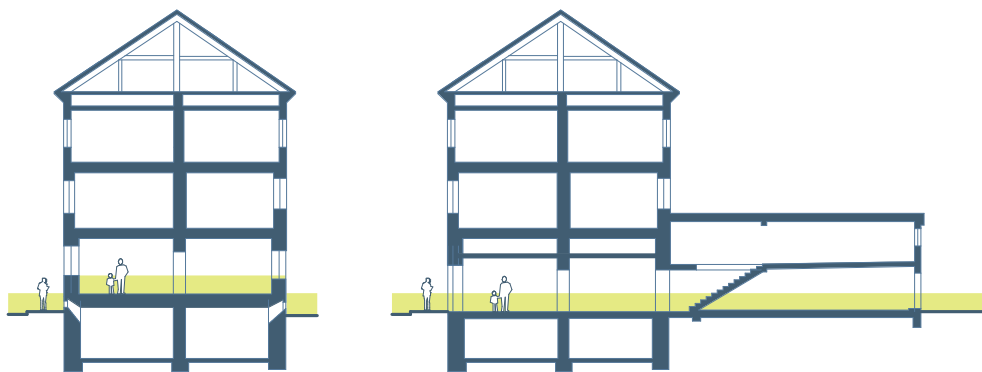


Abb.38: Schnitt eines Gründerzeitgebäudes mit nachträglicher Veränderung der Höhe des Erdgeschoßniveaus

Im Forschungsgebiet konnte bei einem Gebäude eine aufwendige Änderung der Höhe des Erdgeschoßniveaus festgestellt werden. Das Gebäude wurde in der Gründerzeit als Wohnhaus mit Hochparterre errichtet und das Erdgeschoß für Wohnzwecke genutzt. Im Jahr 1949 wurde im Erdgeschoß ein Geschäftslokal errichtet, der Höhenunterschied von über 100cm zwischen Gehsteig und Erdgeschoß erschwerte die Erschließung. Das Lokal war anfangs nur über einen zurückgesetzten Eingang über mehrere Stufen erreichbar.

Im Jahr 1968 kam es im Gebäude im Rahmen einer Aufstockung zu größeren Baumaßnahmen. Im Zuge dieses Umbaus wurde die Gewölbedecke des Kellers abgebrochen. Auf Höhe des Gehsteigniveaus wurde eine Stahlbetondecke errichtet. Die Raumhöhe im Keller reduzierte sich auf 220 cm, während sich die Raumhöhe im Erdgeschoß auf 402 cm erhöhte. Ausschlaggebend für den Umbau war jedoch die verbesserte Zugänglichkeit der halböffentlichen Nutzung im Erdgeschoß. Vor den Umbauarbeiten wurde nur eine Gebäudeseite für halböffentliche Funktionen benutzt, nach dem Umbau ersetzte ein zweites Geschäftslokal die ehemals privaten Räume auf der anderen Seite des Mittelganges.

Änderung der Permeabilität



Abb. 39: Ansicht und Schnitt eines Gründerzeithauses mit nachträglicher Veränderung der Permeabilität der Fassade

Ein Sonderfall betrifft mehrere Gebäude mit Hochparterre in der Forschungsstraße A. Diese Gebäude wiesen in der Gründerzeit zunächst nur eine geringe haptische Permeabilität auf. Bei Umbauten im Erdgeschoß wurden zusätzliche Eingänge errichtet, wodurch es zu einer Aufwertung des Gebäudes und einer gestiegenen haptischen Permeabilität kam:

Vergleicht man die Permeabilität der beiden Forschungsstraßen mit Wien, so zeigt sich, dass die Permeabilität in der Forschungsstraße B deutlich geringer als in vergleichbaren innerstädtischen Wiener Bezirken ist. Obwohl die Permeabilität der Forschungsstraße A generell eher jener in Wien entspricht, sind zwischen Linz und Wien hier deutliche Unterschiede zu beobachten. Die Gründe dafür liegen unter anderem in der Geschichte der beiden Städte.

In Wien war die Permeabilität zur Gründerzeit stärker ausgeprägt als in der Gegenwart. Durch Garageneinbauten, Lagerräume und Fensterverklebungen kam es jedoch in viele Wiener Straßenzügen zu einer kontinuierlichen Abnahme der Permeabilität der Gründerzeitfassaden. In Linz wurde hingegen durch nachträgliche

Umbauten der Erdgeschoßzone in der Nachkriegszeit die Durchlässigkeit der Fassaden erhöht. Die geringere visuelle Permeabilität der Forschungsstraße B ist auf die höhere Anzahl an Hochparterregebäuden zurückzuführen, obwohl die Anzahl und Fläche der Fensteröffnungen jener der Forschungsstraße A entspricht. Da die Fensterunterkanten in der Forschungsstraße B jedoch überwiegend über der Augenhöhe liegen, ist ein Blick ins Gebäudeinnere nicht möglich.

Im Linzer Neustadtviertel waren die Erdgeschoße zur Gründerzeit hauptsächlich für Wohnzwecke geplant, erst in späteren Jahren wurden diese halböffentlich genutzt. In der jüngeren Zeit wurde die ohnedies im Vergleich zur Forschungsstraße B höhere Permeabilität der Straße A durch Umbauten weiter erhöht. Dadurch ist in der Gegenwart ein signifikanter Unterschied zwischen den beiden Straßen zu beobachten.

Änderung der Erdgeschoßnutzung

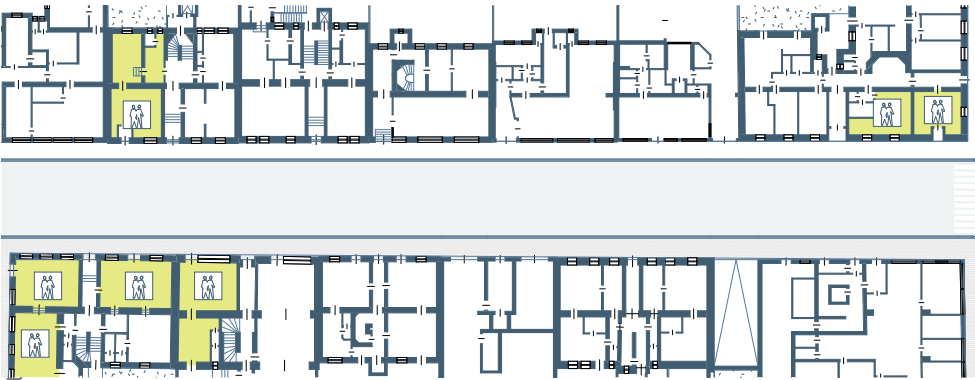


Abb. 40: ZPA der Forschungsstraße A mit Hervorhebung der halböffentlichen Nutzungen der Erdgeschoße um 1900

Ebenerdig angelegte Gebäude wurden in der Neustadt sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe genutzt. Ab Anfang des 19. Jhdt. änderte sich in diesen Gebäuden die Nutzung des Erdgeschoßes: ursprünglich als Wohnraum genutzte Erdgeschoßflächen wurden in gewerblich genutzten Raum umfunktioniert.

Ein weiterer Unterschied zwischen Wien und Linz ist der höhere Anteil an Hochparterregebäuden in der Linzer Neustadt. Der Niveauunterschied zwischen Straße und Erdgeschoß erschwert die Anbindung der Erdgeschoßnutzung an den Straßenraum sowie die Permeabilität, was sich auch in der Nutzung der Erdgeschoßzone niederschlägt.

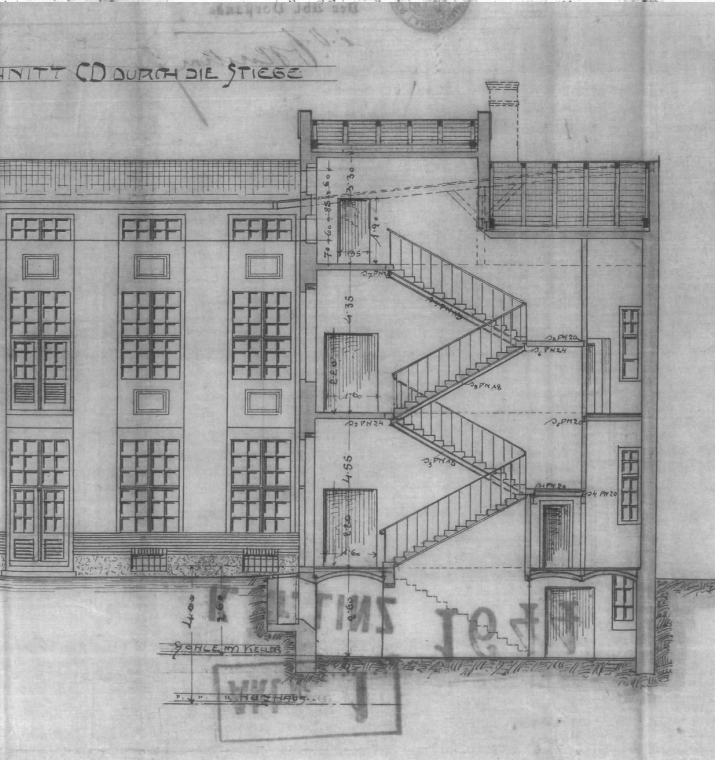
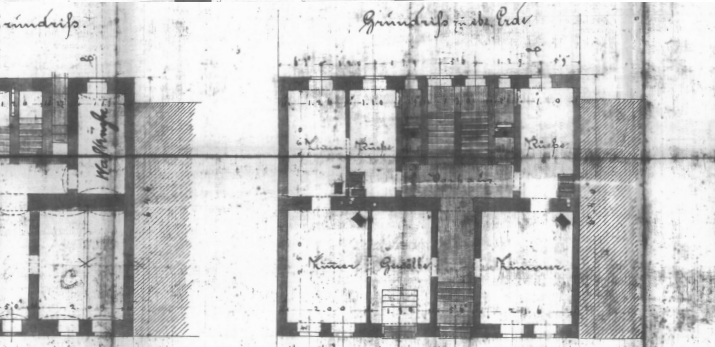
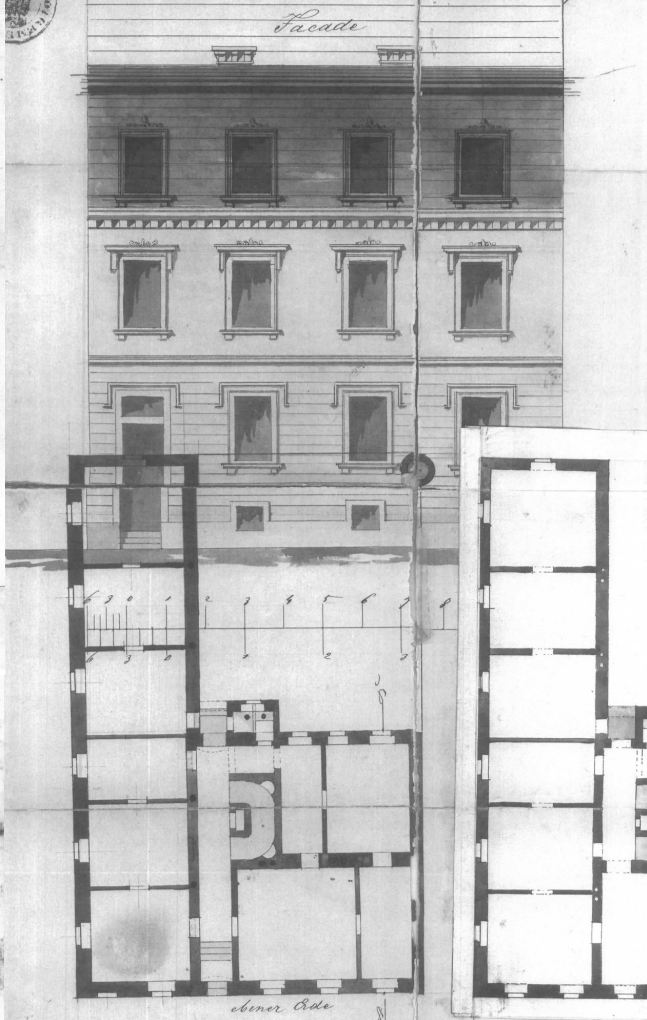
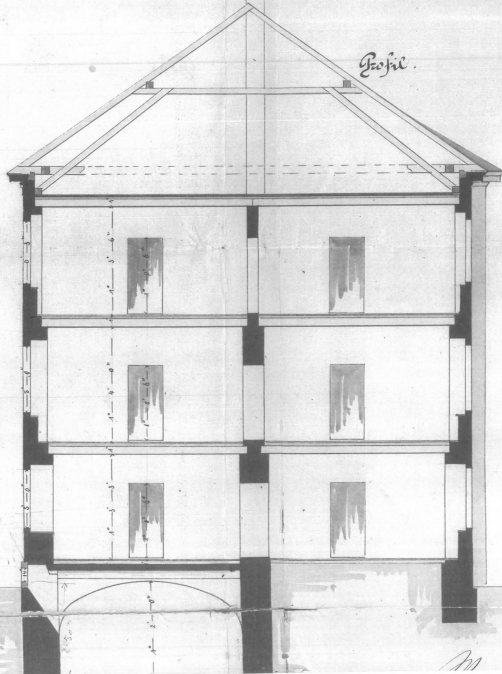
Vergleicht man die Gebäude mit Hochparterre mit Gebäuden mit ebenerdigen Erdgeschoßlösungen, so fallen deutliche Unterschiede hinsichtlich der heutigen Nutzung ins Auge. Heutzutage beherbergen ebenerdige Erdgeschoßzonen in Gründerzeitgebäuden des Forschungsgebiets überwiegend halböffentliche Funktionen. Im Falle von Hochparterrelösungen wird das Erdgeschoß hingegen entweder privat für Woh-



Abb.41: ZPA der Forschungsstraße A mit Hervorhebung der halböffentlichen Nutzungen der Erdgeschoße im Jahr 2019

nen genutzt oder aber gewerblich ohne halböffentliche Funktion verwendet, z.B. als Büro. Ein markanter Unterschied zwischen der Ausbildung des Erdgeschoßes in Bezug auf das Gehsteigniveau findet sich in der unterschiedlichen Ausgestaltung des Souterrains zwischen den Wiener Gründerzeitstrukturen und denen der Linzer Neustadt.

Wie in den UPM-Analysen von Psenner erkennbar, wurde das Souterrain im Wiener Forschungsgebiet bereits in der Gründerzeit für diverse Gewerbe verwendet. Im Vergleich zu Wien wurde in Linz das Souterrain fast ausschließlich als Lagerraum oder als Waschküche verwendet. Bedenkt man, dass in beiden Städten vergleichbare rechtliche Bestimmungen hinsichtlich der gewerblichen Nutzung des Souterrains bestanden, erscheint dies umso bemerkenswerter.



Hausbiographien

In diesem Kapitel wird die geschichtliche Entwicklung der einzelnen Häuser in den beiden Forschungsstraßen dargestellt. Die einzelnen Hausbiographien, die exemplarisch für die Gebäude der Neustadt stehen, zeigen die ursprünglichen Planungen und die Umbauten der Spätgründerzeit sowie der Nachkriegszeit. In dieser Analyse wird ebenfalls die frühere und heutige Nutzung der Erdgeschoßzone sowie auch des Souterrains bzw. des Kellers erhoben. Aus Gründen des Datenschutzes werden in den einzelnen Hausbiographien keine Adressdaten oder Klarnamen verwendet.

Haus Forschungsstraße A 1

Das Eckhaus wurde 1872 in der Gründerzeit als 3-stöckiges Wohnhaus mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoß errichtet. Die Erdgeschoßebene wurde ebenerdig angelegt und für zwei Geschäftslokale genutzt. Im Jahr 1978 wurde das Gebäude um zwei Stockwerke aufgestockt, das Erdgeschoß blieb jedoch unverändert. Eine gastronomische Nutzung als Café-Pub ist seit dem Jahr 1991 dokumentiert. Seit dem Jahr 2007 wird das Erdgeschoß für ein Caféhaus sowie ein Geschäftslokal genutzt. Im Zuge des Umbaus entstanden darüber hinaus KFZ-Stellplätze im Hof. Die Kellerräume waren als Holzlagen geplant und dienen bis zum heutigen Tag als Lagerräume. Das Gebäude besitzt eine Hofdurchfahrt mit Zugang zum Stiegenhaus sowie einen jeweils eigenen Eingang zum Geschäftslokal und zum Café. In den Sommermonaten werden Teile des Gehsteigs vor dem Gebäude als Schanigarten verwendet.

Haus Forschungsstraße A 2

Das Wohnhaus aus der Gründerzeit wurde 1877 errichtet und erlitt 1945 einen schweren Bombenschaden. Im Jahr 1957 wurde daraufhin das Gebäude abgetragen und ein 5-stöckiges Wohngebäude mit einem angebauten 3-stöckigen Hoftrakt mit Hochparterre

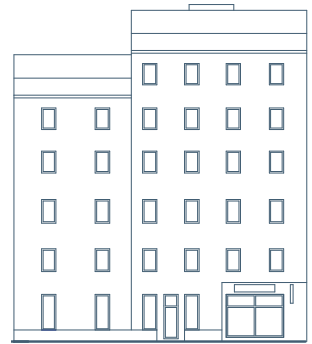


Abb.42: Ansicht Haus Forschungsstraße A 1

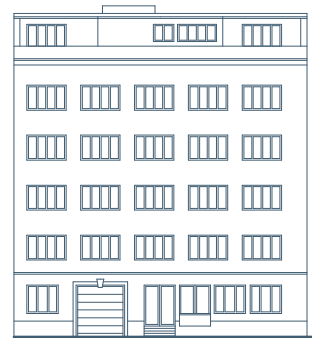


Abb.43: Ansicht Haus Forschungsstraße A 2



Abb.45: Ansicht Haus Forschungsstraße A 3

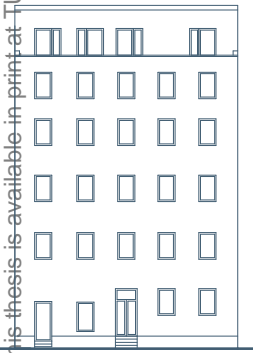


Abb.46: Ansicht Haus Forschungsstraße A 4

errichtet. Das Erdgeschoß des Gebäudes wird durch eine mittige Einfahrt geteilt. Links davon befinden sich Wohnungen, rechts davon Büroräumlichkeiten. Das mehrgeschoßige Hofgebäude wird ebenfalls als Büro und der Keller für Einlagerungsräume verwendet. Das Gebäude besitzt eine als Haupteingang benutzte Hofdurchfahrt sowie einen eigenen Eingang zum Büro im Erdgeschoß. Eine visuelle Permeabilität ist durch die erhöhten Erdgeschoßfenster nicht gegeben.

Haus Forschungsstraße A 3

Das Eckhaus wurde im Jahr 1879 als 2-stöckiges Wohnhaus errichtet, aber bereits im Jahr 1895 erweitert. Das Gebäude erhielt im Jahr 1995 eine Aufstockung um zwei Stockwerke sowie einen Zubau auf dem Nachbargrundstück (siehe Haus Forschungsstraße B 3). Das ebenerdige Erdgeschoß wird für ein Geschäftslokal und ein Café mit eigenen Eingängen und Schaufenstern genutzt. Mittig der Fassade Forschungsstraße A befindet sich der Haupteingang zum Stiegenhaus sowie einen Durchgang zum Hof mit gärtnerischer Ausgestaltung. Der Keller wird ausschließlich für Lagerräume verwendet.

Haus Forschungsstraße A 4

Das Gebäude wurde im Jahr 1873 als 3-stöckiges Wohnhaus mit teils ebenerdigen Erdgeschoß und teils Hochparterre errichtet und im Jahr 1979 umgebaut. Das Erdgeschoß wird durch den mittigen Haupteingang geteilt und wird für Büros verwendet, wobei das Büro mit ebenerdigen Erdgeschoß einen eigenen straßenseitigen Eingang besitzt. Der Keller dient auch hier als Lagerraum. Im Jahr 2010 wurde das Gebäude zu einem 6-stöckigen Wohnhaus ausgebaut.

Haus Forschungsstraße A 5

Das Haus in der Forschungsstraße A wurde in der Gründerzeit 1869 als Wohnhaus mit Hochparterre errichtet. Das Erdgeschoß, 1,00 Meter über dem Gehsteig gelegen, wurde für Wohnzwecke genutzt und war nur über den Haupteingang erschlossen. Das Kellergeschoß diente als Lagerraum. Im Jahr 1949 wurde ein Geschäftslokal im Erdgeschoß errichtet. Wegen des aus dem Hochparterre resultierenden Höhenunterschiedes zum Gehsteig wurde ein eigener, zurückgesetzter Eingang für das Lokal errichtet, welcher jedoch nur über Stufen erreichbar war.

Im Jahr 1968 wurde die Decke über Keller abgebrochen und durch eine neue herabgesetzte Stahlbetondecke ersetzt. Durch die Herabsetzung der Decke wurde ein ebenerdiger Zugang vom Gehsteig zum Geschäftslokal gewonnen. Zugleich erhöhte sich die Raumhöhe dadurch von 2.80 auf 3.60 Meter. Im Rahmen der Umbauarbeiten wurde auch ein Hoftrakt mit Lagerhallen und KFZ-Stellplätzen errichtet. Da das Gebäude keine Hofdurchfahrt besitzt, wurde die Erschließung der Parkplätze über die Hofdurchfahrt eines Nachbargrundstücks realisiert.

Haus Forschungsstraße A 6

Das Gebäude wurde ursprünglich im Jahr 1873 als 3-stöckiges Wohnhaus mit Hochparterre und Wohnungen im Erdgeschoß sowie Lagerräumen im Keller erbaut. Im Jahr 1931 wurde zunächst im Hof ein Gewerbetrakt angebaut. Im Jahr 1989 wurden große Umbauarbeiten durchgeführt und ein zusammenhängendes Geschäftslokal geschaffen, das sich über den Keller, das Erdgeschoß sowie den Hoftrakt erstreckt. Das Geschäftslokal wird über den Haupteingang des Gebäudes erschlossen, es wurde kein eigener straßenseitiger Zugang errichtet.

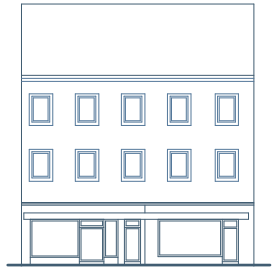


Abb.47: Ansicht Haus Forschungsstraße A 5

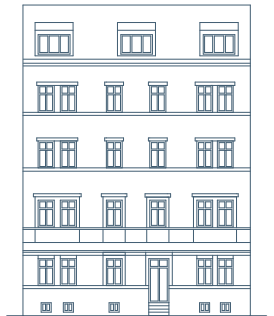


Abb.48: Ansicht Haus Forschungsstraße A 6

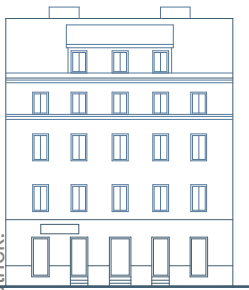


Abb.49: Ansicht Haus
Forschungsstraße A 7

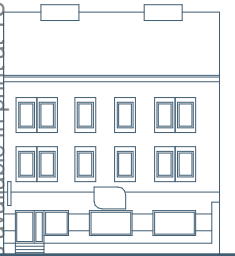


Abb.50: Ansicht Haus
Forschungsstraße A 8

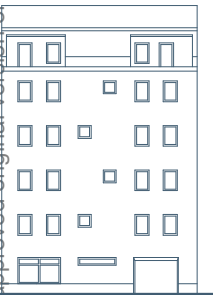


Abb.51: Ansicht Haus
Forschungsstraße A 9

Haus Forschungsstraße A 7

Das Gebäude aus dem Jahr 1869 wurde mit 60 cm erhöhtem Erdgeschoß ausgeführt. Im Keller waren Lagerräume, im Erdgeschoß Wohnungen vorgesehen. Im Jahr 1945 wurde im Hof ein 2-stöckiges Bürogebäude angebaut. Ein weiterer Umbau erfolgte 1991. Durch bauliche Veränderungen am Keller sowie dem Erdgeschoß entstanden zwei Geschäftslokale, die jeweils durch einen eigenen Eingang mit einer kleinen Stiege erschlossen wurden. Das Kellergeschoß wurde ebenfalls als Geschäftslokal verwendet, zur Erschließung wurden zwei zusätzliche Wendeltreppen eingebaut. Aktuell werden die Geschäftslokale für ein Café und einen Dienstleistungsbetrieb genutzt.

Haus Forschungsstraße A 8

Dieses im Jahr 1873 erbaute, 2-stöckige Wohnhaus hatte ebenfalls Lagerräume im Kellergeschoß und Wohnungen im Erdgeschoß. Der Niveauunterschied zwischen dem Gehsteig und dem relativ niedrigen Hochparterre betrug ebenfalls nur 60 cm. Im Jahr 1970 wurde das Erdgeschoß zu einem Geschäftslokal mit großflächigen Schaufenstern umgebaut. Das Geschäftslokal ist über einen seitlich angelegten Eingang zugänglich, die Eingangstüre zum Wohnhaus wurde hinter den Geschäftseingang zurückgesetzt. Zusätzlich zum Geschäftslokal wurden im Erdgeschoß auch ein Büro und Müllraum eingeplant.

Haus Forschungsstraße A 9

Im Jahr 2002 wurde das Bestandsgebäude abgetragen und durch einen 6-stöckigen Neubau ersetzt. Das Gebäude wurde mit ebenerdiger Erdgeschoß errichtet und wird durch eine Einfahrt erschlossen. Ein Teil der Erdgeschoßfläche wird als Bürofläche genutzt, der Großteil jedoch für KFZ-Stellplätze verwendet. Daneben wurde im Hof auch ein nicht öffentlicher Spielplatz angelegt. Die Bürofläche wird allerdings durch ein eigenes Treppenhaus erweitert, das das Erdgeschoß

mit dem 1. Stock verbindet. Der Keller wird als Lager-
raum und Waschküche für die Wohnungen genutzt.

Haus Forschungsstraße A 10

Das Gründerzeithaus wurde im Jahr 1870 erbaut. Es wurde als 1-stöckiges Privathaus mit ebenerdigem Erdgeschoß geplant, welches für Wohnzwecke genutzt wurde. Nach einem Bombenschaden wurde das Gebäude 1963 aufgebaut, wobei vom Bestand nur der Keller und der Stiegenhauskern erhalten blieben. Der Wiederaufbau wurde ebenfalls mit ebenerdigen Erdgeschoßniveau und vier Stockwerken ausgeführt. Im Erdgeschoß wurden Büroräumlichkeiten realisiert, im Hof KFZ-Stellplätze, die über das Nachbargrundstück erschlossen werden.

Haus Forschungsstraße A 11

Es handelt sich hierbei um ein im Jahr 1868 erbautes, 2-stöckiges Wohnhaus mit einer Hochparterre-Erdgeschoßlösung. Der Keller wurde als Lager, das Erdgeschoß als Wohnung genutzt. Im Jahr 1973 erfolgte ein Hofzubau sowie eine Aufstockung zu einem 5-stöckigen Wohnhaus. Im Hoftrakt wurden zusätzlich KFZ-Stellplätze untergebracht.

Haus Forschungsstraße A 12

Das Gebäude wurde im Jahr 1869 errichtet. Das zweigeschoßige Gebäude mit einer ebenerdigen Erdgeschoßlösung bietet im Keller Raum für Einlagerungsräume und im Erdgeschoß für ein Geschäftslokal. Das Gebäude wurde im Jahr 1968 abgerissen und durch einen 6-geschoßigen Neubau ersetzt, der ebenfalls mit ebenerdigem Erdgeschoß ausgeführt wurde. Im Erdgeschoß wurde wieder ein Geschäftslokal geplant, im Hof wurden zusätzlich KFZ-Stellplätze errichtet. Im Jahr 1984 wurde das Geschäftslokal in einen Gastronomiebetrieb umgebaut.



Abb.52: Ansicht Haus
Forschungsstraße A 10

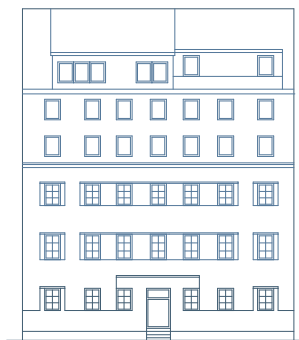


Abb.53: Ansicht Haus
Forschungsstraße A 11

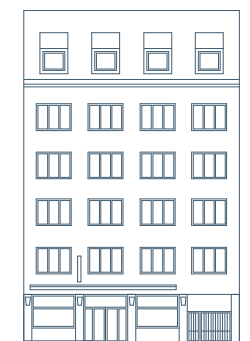


Abb.54: Ansicht Haus
Forschungsstraße A 12



Abb.55: Ansicht Haus Forschungsstraße A 13

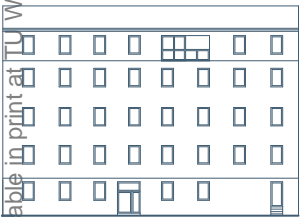


Abb.56: Ansicht Haus Forschungsstraße A 14



Abb.57: Ansicht Haus Forschungsstraße B 1

Haus Forschungsstraße A 13

Das Eckhaus wurde im Jahr 2015 als 5-geschoßiger Wohnbau mit ebenerdigen Erdgeschoßlösung errichtet. Das Erdgeschoß wird großteils von einem Geschäftslokal genutzt, des Weiteren sind im Erdgeschoß Abstellräume untergebracht. Im Keller befinden sich Lagerräume und KFZ-Stellplätze. Das Gebäude besitzt mehrere Eingänge und großflächige Schau-fenster für das Geschäftslokal. Eine Garagenabfahrt ist seitlich der Gebäudefassade in der Forschungsstraße A angeordnet.

Haus Forschungsstraße A 14

Erbaut im Jahr 1874 als 2-stöckiges Wohnhaus mit ebenerdiger Erdgeschoßlösung wird auch hier der Keller für Lagerräume und das Erdgeschoß für Wohn-ungen sowie ein Geschäftslokal genutzt. Im Jahr 1999 wurde das Erdgeschoß in Wohnungen, Müll- und Fahrradabstellräume umfunktioniert. Zudem wurde das Gebäude ebenfalls um zwei Stockwerke aufge-stockt.

Haus Forschungsstraße B 1

Das Gebäude wurde 1904 als 5-stöckiges Wohnhaus mit Hochparterre errichtet. Der Keller wurde für Lagerräume, das Erdgeschoß für Wohnungen genutzt. Im Jahr 1916 wurde eine Hofeinfahrt zu einer neuen, 2-stöckigen Werkhalle eingebaut, um eine Zufahrt zu Autoabstellplätzen im Hof zu schaffen. Der weitere Ausbau erfolgte nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Jahr 1945 wurde das Hofgebäude um eine Lagerhalle, vier Jahre später um Garagen erweitert. Im Jahr 1996 erfolgte dann eine Sanierung des Gesamtgebäudes. Dabei kam es auch zu einer Umnutzung von Erdgeschoßwohnungen zu Büroräumlichkeiten.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. This approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Haus Forschungsstraße B 2

Das Gebäude wurde im Jahr 1857 als 2-geschoßiges Werksgebäude mit ebenerdigem Erdgeschoß errichtet. Der zur Forschungsstraße B gelegene Gebäudetrakt umfasst eine Garage sowie eine Werkshalle ohne straßenseitige Öffnungen. Im Jahr 1983 wurde im Hof ein freistehender Bürotrakt außerhalb der üblichen Blockrandbebauung erbaut. Als Abgrenzung zum Straßenraum besitzt dieses Gebäude neben der geschlossenen Fassade des Werksgebäudes noch eine 2 Meter hohe Mauer, die mit einem Einfahrtstor versehen ist.

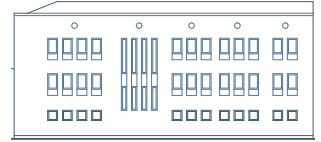


Abb.58: Ansicht Haus
Forschungsstraße B 2



Abb.59: Ansicht Haus
Forschungsstraße B 3

Haus Forschungsstraße B 3

Das Gebäude wurde im Jahr 1885 als privates ein-stöckiges Wohnhaus mit Hochparterre errichtet. Im Jahr 1912 wurde der mittige Hauseingang auf die Gebäudeseite versetzt und ein Fremdenzimmer im Erdgeschoß errichtet. Die restliche Fläche im Erdgeschoß war für Wohnen, der Keller als Waschküche und Lagerraum vorgesehen. Im Jahr 1987 wurde das Dachgeschoß für Wohnzwecke ausgebaut, im Jahr 2014 der Erdgeschoßbereich Richtung Hof erweitert und für eine Büronutzung umgebaut.



Abb.60: Ansicht Haus
Forschungsstraße B 4

Haus Forschungsstraße B 4

Das im Jahr 1905 errichtete, 2-stöckige Gebäude weist einen großen Höhenunterschied zwischen dem Gehsteigniveau und der Fußbodenoberkante im Erdgeschoß auf. Er liegt bei 2,35 Metern. Zum Keller bzw. Souterrain war dennoch kein eigener straßenseitiger Zugang geplant. Das Erdgeschoß und Teile des Kellergeschoßes werden zum Wohnen genutzt, der größere Teil des Kellers aber für Lagerräume. Bei dem Gebäude gab es bis auf Instandhaltungsarbeiten 1974 keine angezeigten baulichen Veränderungen.

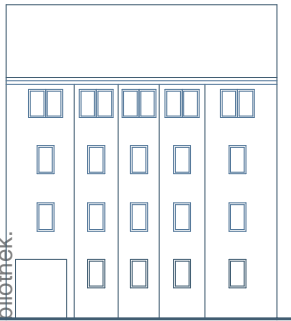


Abb.61: Ansicht Haus
Forschungsstraße B 5



Abb.62: Ansicht Haus
Forschungsstraße B 6



Abb.63: Ansicht Haus
Forschungsstraße B 7

Haus Forschungsstraße B 5

Im Jahr 1881 wurde dieses 2-stöckige Wohnhaus mit Hochparterre fertiggestellt. Bemerkenswert ist, dass von Anfang an Gewerbeflächen im Erdgeschoß miteingeplant wurden. Im Jahr 1968 wurde zusätzlich eine Hofeinfahrt errichtet, im Jahr 1972 das Hofgebäude ausgebaut sowie das Hauptgebäude aufgestockt.

Haus Forschungsstraße B 6

Auch bei diesem im Jahr 1889 als 2-geschoßiges Wohnhaus errichteten Gebäude mit Hochparterre befanden sich im Erdgeschoß Wohnungen und im Keller Lagerräume. Im Jahr 1973 erfolgte ein 2-geschoßiger Hofzubau sowie eine Aufstockung des Hauptgebäudes auf 5 Stockwerke. Der Hoftrakt wurde im Erdgeschoß ebenfalls für Wohnzwecke genutzt, im Kellergeschoß waren Lagerräume und KFZ-Stellplätze vorgesehen.

Haus Forschungsstraße B 7

Das 2-stöckige Wohnhaus ist ein Gründerzeithaus mit Hochparterre, bei dem das Erdgeschoß zunächst Wohnzwecken und der Keller den Lagerräumen vorbehalten war. Dies änderte sich in diesem Falle allerdings durch einen Umbau in Jahr 1960, bei dem der Hof erweitert und das Erdgeschoß zu Büros umgewidmet wurde.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. This thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die Straßen

Die Straßen

Durch die Untersuchung der Forschungsstraßen können die Wechselwirkungen zwischen Haus und Straße im StadtParterre aufgezeigt werden. Hierfür werden die Hausgrundrisse zu einem großen Straßengrundriss, der Zusammenhängenden-Parterre-Aufnahme (ZPA), zusammengefügt.

Die Straßen

Einleitung

Im vorangegangenen Kapitel wurden alle bekannten baulichen Maßnahmen im Gebiet der beiden Forschungsstraßen dargestellt. Im Folgenden sollen die beiden Forschungsstraßen in ihrer Gesamtheit betrachtet werden und Gemeinsamkeiten sowie Unterschiede der Forschungsstraßen in Bezug auf die Erdgeschoßzone in der Vergangenheit und der Gegenwart herausgearbeitet werden.

Die einzelnen Gebäudegrundrisse werden hierfür zu einem zusammenhängenden Stadtgrundriss zusammengefügt, der die gesamte Erdgeschoßzone abdeckt. Diese Darstellungsform wird in der Stadtparterre-Forschung als Zusammenhängende-Parterre-Aufnahme, abgekürzt ZPA, bezeichnet. Für die gesamtheitliche Analyse der Permeabilität wird aus den einzelnen Fassadenansichten eine Straßenansicht gebildet. Durch die im Zuge dieser Arbeit gezeichneten hausübergreifende Pläne wird eine straßenbezogene Analyse möglich.

Zur Annäherung an die Forschungsfrage nach dem Einfluss der Erdgeschoßlösungen in Gründerzeitgebäuden auf die Qualität des öffentlichen Raums wurden zwei Straßenzüge in der Linzer Neustadt ausgewählt. Diese werden mit den im Forschungsschwerpunkt StadtParterre verwendeten Methoden untersucht. Es erfolgt ein Vergleich der beiden Forschungsstraßen, da diese trotz nahezu identer Lage sowie einer ähnlichen Gestaltung des Straßenraums eine unterschiedlich hohe Aufenthaltsqualität vermitteln.

Durch eine präzise Analyse der beiden zu vergleichenden Straßen mit Blick auf die Erdgeschoßlösungen können die für die Aufenthaltsqualität wesentlichen Parameter herausgearbeitet werden. Bei der

Betrachtung der beiden Straßen werden historische, soziologische und städtebauliche Faktoren mit einbezogen. Aufgrund der örtlichen Nähe der Straßen sind bei bestimmten soziologischen Kriterien nur übereinstimmende Datensätze vorhanden, sodass bei diesen keine Unterschiede überprüfbar sind. Bei weiteren Kriterien gibt es aufgrund des gemeinsamen geschichtlichen Kontexts einige Gemeinsamkeiten zwischen den beiden Straßen.

Aufgrund einer beschränkten Zahl von Faktoren mit unterschiedlichen Werten werden diese im folgenden Kapitel weiter untersucht und deren Wirkung auf die unterschiedliche Qualität des öffentlichen Raums analysiert.”

Die Ergebnisse der Analyse werden vom Autor in diesem Kapitel nach Gemeinsamkeiten und Unterschiede der beiden Straßen gegliedert. In dieser Form sind die Differenzen der Straßen klar erkennbar und können im Weiteren detaillierter ausgeführt werden. Aufgrund einer beschränkten Zahl von Faktoren mit unterschiedlichen Werten werden diese im folgenden Kapitel weiter untersucht und deren Wirkung auf die unterschiedliche Qualität des öffentlichen Raums analysiert.

Gemeinsamkeiten der beiden Forschungsstraßen

Historischer Hintergrund der Straßenzüge

Die Forschungsstraße A und Forschungsstraße B entstanden als Teil des neu angelegten Neustadtviertels. Im Stadtplan von Linz 1835 sind beide Straßen noch nicht enthalten. Die erste Plandarstellung der beiden Straßen (Situationsplan von Anton Waldvogel) ist auf das Jahr 1862 datiert. Auf einem Plan aus dem Jahr 1872 ist eine unterschiedliche Entwicklung der Bebauung der beiden Straßen wahrnehmbar. Während der zu untersuchende Straßenabschnitt der Forschungsstraße A im Jahr 1872 schon dicht verbaut ist, befindet sich auf dem Straßenabschnitt der Forschungsstraße B erst ein einzelnes Gebäude. Aufgrund einer neuen Linzer Bauordnung im Jahr 1875 sind die Auswirkungen des Baujahres bis heute sichtbar. Im Jahr 1890 sind auch im untersuchten Abschnitt der Forschungsstraße B bereits die Hälfte der Bauplätze, im Jahr 1915 alle Parzellen bebaut (Perotti et al., 1985).

Aufgrund schwerer Bombenschäden nach dem Zweiten Weltkrieg sind mehrere Gründerzeithäuser in beiden Straßenzügen nicht mehr erhalten. An ihrer Stelle wurden nach und nach Neubauten errichtet. Im Zuge der Instandsetzung der Gebäude nach den Kriegsschäden wurde im Forschungsgebiet bei mehreren Gebäuden die Stuckfassade abgeschlagen. In den 80er Jahren erfolgt eine Umgestaltung der Straßenzüge. In beiden Straßen wurden eigene Radfahrstreifen auf der Fahrbahn errichtet.

Bevölkerung

Aufgrund ihrer unmittelbaren geographischen Nähe befinden sich Forschungsstraße A und Forschungsstraße B im selben statistischen Bezirk. Die in diesem Kapitel behandelten soziologischen Angaben sind daher, aufgrund einer fehlenden Differenzierung, für



beide Straßenzüge gültig. Bei den Erhebungen der Hauptwohnsitzbevölkerung im Jahr 2019 gibt es im Forschungsgebiet deutliche Unterschiede zum Linzer Durchschnitt. Der Prozentsatz Minderjähriger ist mit 15,8% etwas niedriger als der Durchschnitt mit 18,1%. Große Unterschiede zwischen Linzer Neustadtviertel und Linzer Durchschnitt gibt es bei den Einwohnern im Alter von 20-29 Jahren (23,6% statt 15,7%) und den 29-39-jährigen (19,8 statt 15,2%). Die über 60-jährigen sind hingegen im Neustadtviertel unterdurchschnittlich vertreten (16% statt 24,4%). Der Anteil an Frauen und Männern im Neustadtviertel ist ausgeglichen. Der Anteil an Menschen mit ausländischer Staatsbürgerschaft im Neustadtviertel beträgt 34,9% und liegt damit deutlich über dem Linzer Durchschnitt (24,1%).

Kriminalitätsstatistik

Die Kriminalität im Bereich der Straßenzüge wurde ebenfalls nur im Rahmen einer Gesamtanalyse für die ganze Stadt erhoben und ist damit wenig aussagekräftig für die einzelnen Straßenzüge. Das für die Aufenthaltsqualität wesentliche Sicherheitsgefühl wurde jedoch durch eine Umfrage im Jahr 2004 erhoben. Die Ergebnisse der Umfrage werden im Vergleich zu den durchschnittlichen Ergebnissen von Linz gesehen und bieten damit Rückschlüsse über das relative Sicherheitsgefühl im jeweiligen Stadtviertel. Das generelle Sicherheitsgefühl im Linzer Neustadtviertel entspricht nahezu dem Linzer Durchschnitt: 79% der Befragten halten das Viertel für „sehr sicher“ oder „eher sicher“, der Linzer Durchschnitt beträgt hier 77% (Stadtplanung Linz, 2013). Nach ihren Ängsten in Bezug auf Straftaten befragt, zeigt sich, dass 39% im Neustadtviertel einen Fahrraddiebstahl befürchten (Durchschnitt 33%). Vor Vandalismus und Taschendiebstahl fürchten sich 39% bzw. 29%. Der Linzer Durchschnitt liegt hier bei 34% bzw. 24%. Bei Straftaten der Kategorie Körperverletzung, Wohnungseinbruch und Kraftfahrzeugdiebstahl befinden sich die Werte im Linzer Durchschnitt.

Bebauungsstruktur

Zu den Gemeinsamkeiten der untersuchten Liegenschaften zählen die Parzellengröße und die Bebauung des Bauplatzes durch eine gekoppelte Bauweise. Die Bauten wurden als reine Straßentrakte ohne Seiten- oder Hintertrakt geplant. Erst ab Anfang des 20. Jhdts. wurden niedrige Hoftrakte für Gewerbe und Garagen in den Höfen errichtet. Anhand der vorliegenden Baupläne ist die für eine gründerzeitliche Blockrandbebauung typische Baulinie an der Straßenfluchtlinie sowie eine Trakttiefe von rund 12 Metern ersichtlich.

Erschließungssystem

Das Erschließungssystem der untersuchten Straßen ist ähnlich ausgeprägt. Dieses ist ein zentrales Element eines Gebäudes und beeinflusst maßgeblich dessen Funktionalität und Nutzungsmöglichkeiten. Im Wohnbau wird bei der horizontalen Erschließung zwischen einer kompakten Erschließung direkt über das Stiegenpodest (z.B. Zwei- und Dreispänner) und zwischen einer flächenmäßig größer ausgeprägte Erschließung durch einen Erschließungsgang (z.B. Hausflur und Laubengang) unterschieden. Bezug nehmend auf die Forschungsfrage wird das Erschließungssystem der Erdgeschoßzone ausführlich behandelt und dessen Auswirkungen auf die Funktionalität des Erdgeschoßes dargestellt. In mehreren Gebäuden der Forschungsstraßen zeigen die Bauakten darüber hinaus eine nachträgliche Veränderung des horizontalen Erschließungssystems im Erdgeschoß.

Im Bereich der Forschungsstraßen ist die Pawlat-schenerschließung nur bei einem Objekt vorhanden und damit die Ausnahme. Die häufigste Form der Erschließung im Neustadtviertel ist der Zwei- bzw. Dreispänner direkt über das Stiegenpodest. Aufgrund der städtebaulichen Lage wurden im Neustadtviertel in erster Linie, wie im Einleitungskapitel erörtert, bürgerliche Wohnhäuser errichtet, die Arbeitersiedlun-

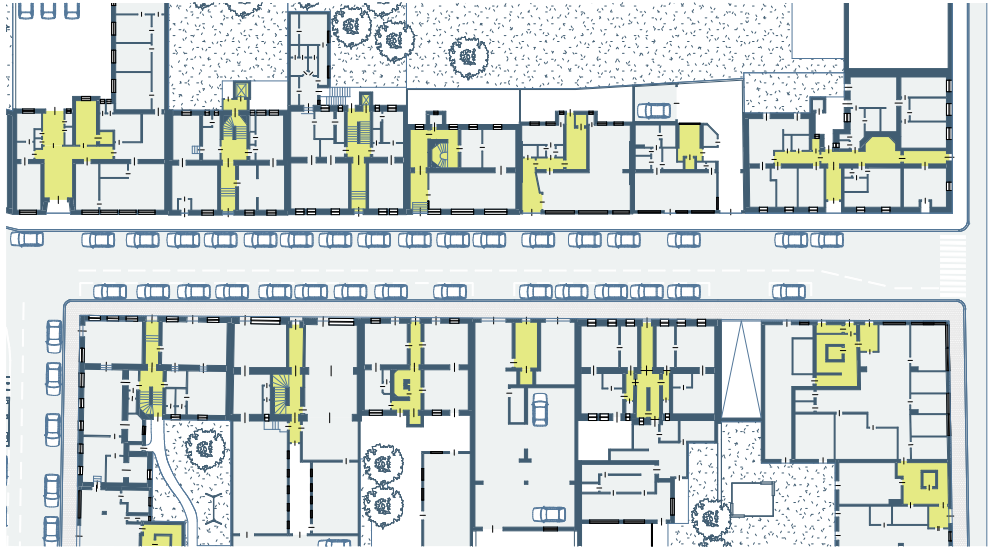


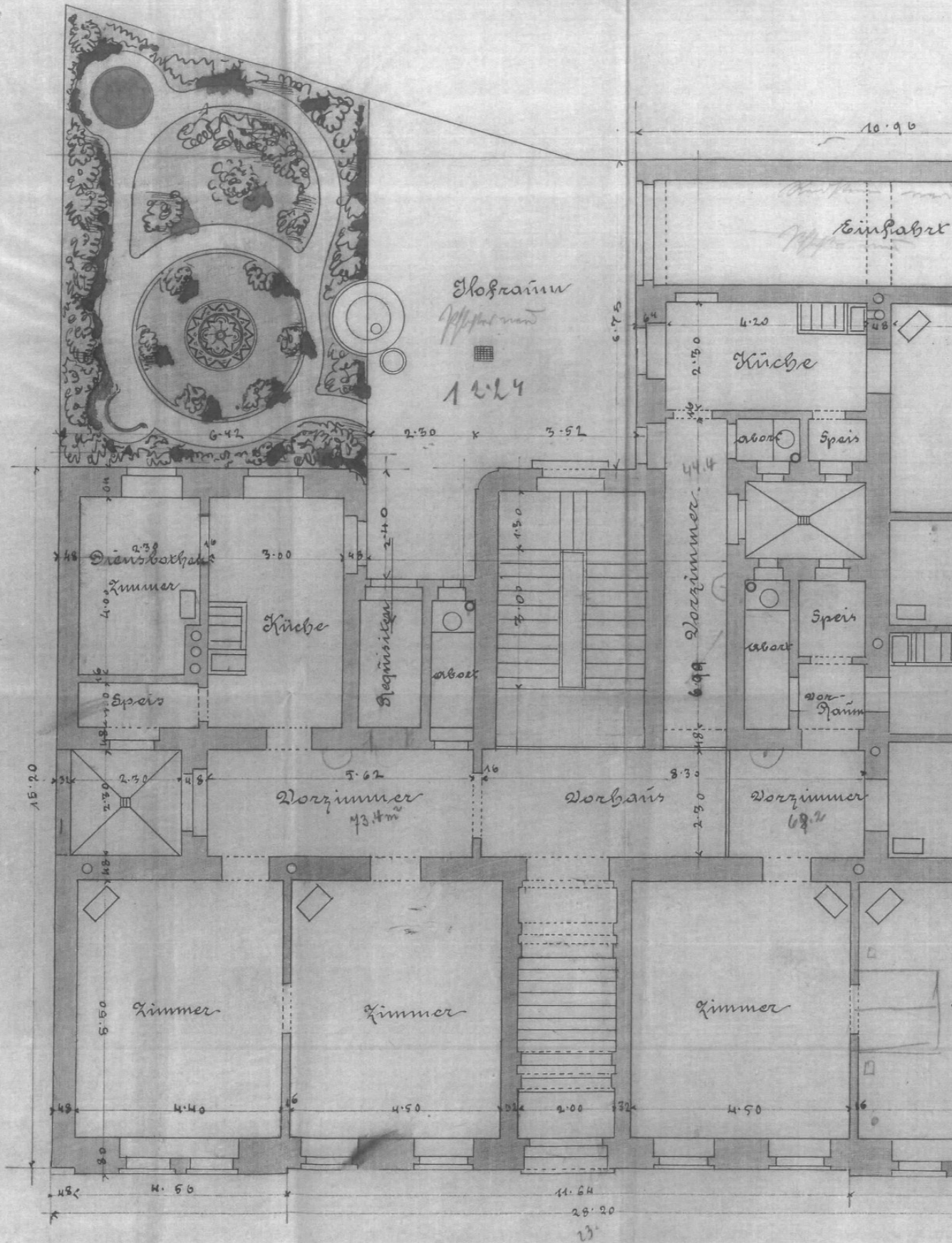
Abb.66: ZPA der Forschungsstraße A mit Hervorhebung der Erschließungsflächen der Gebäude



Abb.65: ZPA der Forschungsstraße B mit Hervorhebung der Erschließungsflächen der Gebäude

gen entstanden in anderen Stadtvierteln. Hier gibt es große Ähnlichkeiten mit dem Erschließungssystemen von bürgerlichen Häusern der Hochgründerzeit Wiens (Bobek, Lichtenberger, 1987).

1



Im Vergleich zu Wien ist im Forschungsbereich Neustadtviertel die vorwiegende Erschließung der Gründerzeithäuser als Zwei- bzw. Dreispänner erwähnenswert. Diese äußert sich oftmals in einer Teilung der Erdgeschoßfläche und führt im Vergleich zu Wien zu relativ kleinen Nutzflächen. Im Unterschied zu Wien sind im Neustadtviertel kaum Seiten- oder Hintertrakte vorhanden.

Einen Sonderfall stellte im Neustadtviertel die ungewöhnlich seltene gewerbliche Nutzung der Innenhöfe in der Gründerzeit dar. Im Gegensatz zu Wiener Gründerzeitvierteln wurden diese in der Linzer Neustadt kaum bebaut und in manchen Fällen sogar gärtnerisch genutzt. Mehrere Gebäude wurden daraufhin ohne Hofdurchfahrt errichtet. Die Erschließung des hinte-

“Im Vergleich zu Wien ist im Forschungsbereich Neustadtviertel die vorwiegende Erschließung der Gründerzeithäuser als Zwei- bzw. Dreispänner erwähnenswert.”

ren Grundstückteils wurde dadurch bei mehreren Parzellen nur als Gartenausgang umgesetzt. Bei einigen Grundstücken ist der Hof noch immer nur durch einen Nebenausgang erschlossen und nicht bebaut. Das ist insofern bemerkenswert, da die Höfe der Blockrandstrukturen im Vergleich zu Wiener Innenbezirken als großzügig bezeichnet werden können und angesichts der Bebauungsbestimmungen die Errichtung von niedrigen Hofgebäuden möglich gewesen wäre.

Unterschiede der Forschungsstraße A und B

Höhe des Erdgeschoßniveaus

Bei der Höhe des Erdgeschoßniveaus konnte in den Hausbiographien ein signifikanter Unterschied zwischen den beiden Forschungsstraßen ausgemacht werden. Wie in den Straßengrundrissen ersichtlich, befinden sich alle gründerzeitlichen Gebäude mit ebenerdigem Erdgeschoß in der Forschungsstraße A, während in der Forschungsstraße B lediglich Häuser mit Hochparterre anzutreffen sind. In der Forschungsstraße B befindet sich allerdings ein Neubau aus den 2000er-Jahren mit ebenerdigem Erdgeschoß.

Bei der genauen Betrachtung der Höhe der Erdgeschossniveaus wird deutlich, dass die Unterscheidung der Gebäude in ebenerdiges Erdgeschoß und Hochparterre unzureichend ist und eine genauere Differenzierung erforderlich ist.

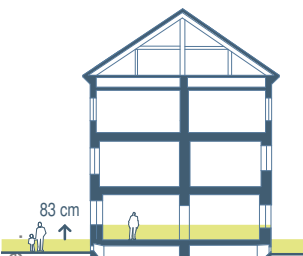


Abb. 68: Durchschnittliche Höhe des Erdgeschoßniveaus in der Forschungsstraße A

Höhe des Erdgeschoßniveaus:

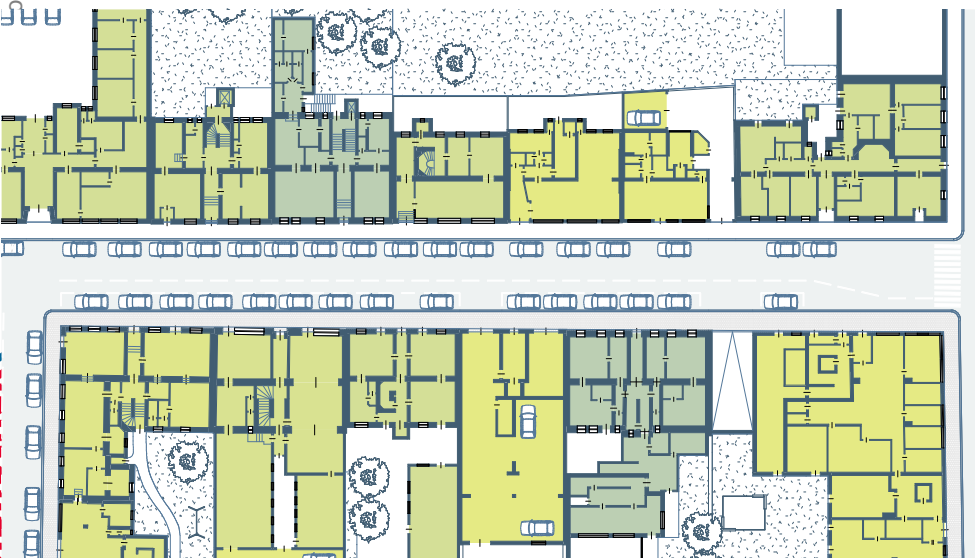


Abb. 69: ZPA der Forschungsstraße A mit farblicher Markierung der Höhe des Erdgeschoßniveaus

Bei den gründerzeitlichen Strukturen mit erhöhtem Erdgeschoß variiert die Höhe von 60 cm bis 210 cm. Die Adaptierung dieser Gebäude für zusätzliche Eingänge oder eine erhöhte Permeabilität ist jedoch bei einem niedrigen Hochparterre eher möglich als bei einem besonders erhöhten Erdgeschoß. Demnach sind Gebäude mit Hochparterrelösungen differenziert zu betrachten.

Die Verschiedenheit der Forschungsstraßen in diesem Punkt beweist der Parameter der durchschnittlichen Höhe des Erdgeschossniveaus. Die gemittelte Höhe des Erdgeschossniveaus in der Forschungsstraße B beträgt 137 cm, jene in der Forschungsstraße A hingegen nur 83 cm.

Die gründerzeitlichen ebenerdigen Gebäude in Forschungsstraße A wurden zwischen 1869 und 1879 errichtet und zählen damit zu den früh errichteten Gebäuden des Neustadtviertels.

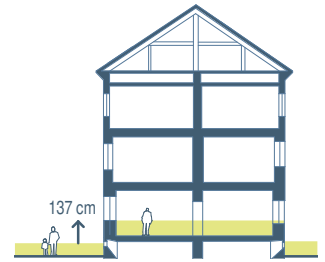


Abb.70: Durchschnittliche Höhe des Erdgeschossniveaus in der Forschungsstraße B

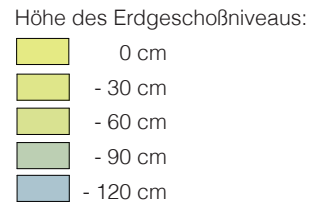


Abb.71: ZPA der Forschungsstraße B mit farblicher Markierung der Höhe des Erdgeschossniveaus



Abb.72: ZPA der Forschungsstraße A mit farblicher Markierung der Errichtungszeit der Gebäude

- Errichtung 1850 - 1875
- Errichtung 1875 - 1915
- Errichtung ab 1915

Die Gebäude mit Hochparterre der Forschungsstraße B wurden hingegen zwischen 1881 und 1905 errichtet. Frühe gründerzeitliche Strukturen hatten im For-

“Für Gebäude, die nach 1875 errichtet wurden, war in der Bauordnung eine Mindesthöhe der Kellerdecke über Gehsteigniveau vorgeschrieben.”

schungsgebiet im Durchschnitt ein niedrigeres Erdgeschoßniveau als später errichtete Gebäude. In diesem Sinne ist das in Forschungsstraße B allgemein höher ausgeführte Erdgeschoßniveau auf das spätere Baujahr der Gebäude zurückzuführen.



Abb.73: ZPA der Forschungsstraße B mit farblicher Markierung der Errichtungszeit der Gebäude

- Errichtung 1850 - 1875
- Errichtung 1875 - 1915
- Errichtung ab 1915

Für Gebäude, die nach 1875 errichtet wurden, war in der Bauordnung eine Mindesthöhe der Kellerdecke über Gehsteigniveau vorgeschrieben (vgl. Bauordnung für die Städte Linz, Steyer und Wels, 1875). Diese Mindesthöhe der Decke wurde deutlich höher festgelegt, als die meisten in den Jahren zuvor realisierten Hochparterrelösungen im Forschungsgebiet. Dass die Häuser der Forschungsstraße A großteils vor 1875, jene der Forschungsstraße B hingegen nach 1875 errichtet wurde, hatte weitreichende Folgen auf die Ausgestaltung der Erdgeschoßzonen. Aufgrund der 1875 geänderten Bauordnung wurden in der Forschungsstraße B andere Erdgeschoßlösungen realisiert als in der Forschungsstraße A.



KLEINER KUNSTHAUS

VINYL CORNER SCHALLPLATTEN

WETTCAFE

MYSTERY OF RA

12

L 42

Die visuelle Permeabilität

Die Sichtbeziehungen zwischen den Nutzern der Gebäude und Personen im öffentlichen Raum, die sogenannte visuelle Permeabilität, und die durchschreitbaren Verbindungen, die sogenannte haptische Permeabilität, werden in diesem Abschnitt nicht nur auf das einzelne Gebäude bezogen, sondern im gesamten Straßenraum analysiert (Psenner, 2017, p. 79).

“Eine besonders hohe visuelle Permeabilität kann im Bereich der Forschungsstraße A aufgrund der großen Schaufensterverglasungen mehrerer Geschäftslokale gemessen werden.”

Die visuelle Permeabilität verhält sich bei den Gebäuden oftmals analog zur haptischen Permeabilität. Gebäude, die mehr als einen Eingang besitzen, haben in den meisten Fällen auch eine höhere visuelle Permeabilität. Ebenerdige Gebäude weisen in den Forschungsstraßen generell eine höhere visuelle Permeabilität als Hochparterregebäude auf. Eine besonders hohe visuelle Permeabilität kann im Bereich der Forschungsstraße A aufgrund der großen Schaufensterverglasungen mehrerer Geschäftslokale gemessen werden.

Die visuelle Permeabilität der Forschungsstraße A

...beit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.

...bringt die TU Wien Bibliothek



Die approbierte gedruckte O
The approved original versio

Bibliothek
Your knowledge hub

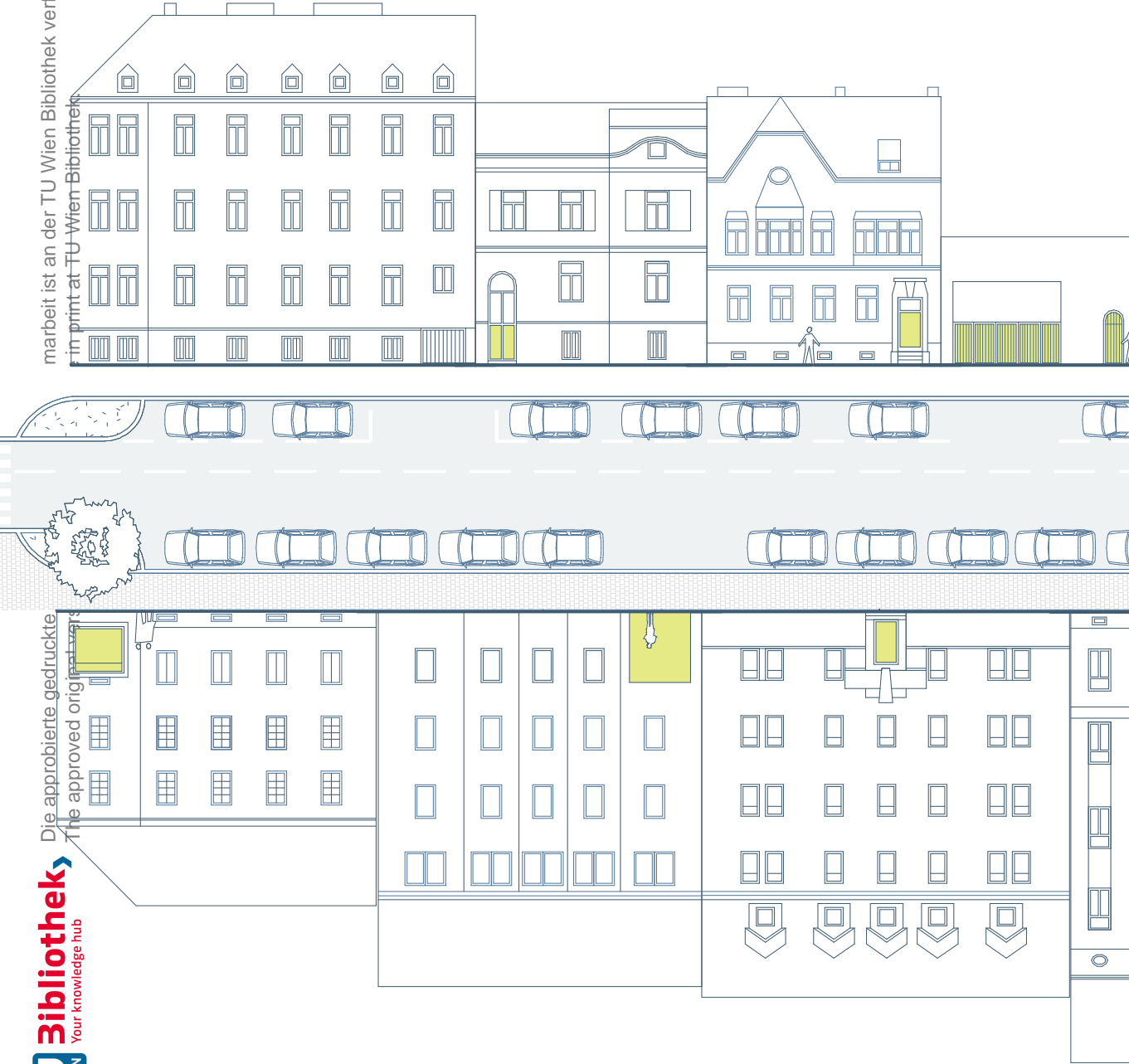
TU
WIEN



Abb.75: Fassadenansicht der Forschungsstraße A mit Hervorhebung der für die visuelle Permeabilität relevanten Flächen

Die visuelle Permeabilität der Forschungsstraße B

marbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
in print at TU Wien Bibliothek



Die approbierte gedruckte
The approved original

Bibliothek
Your knowledge hub





Abb.76: Fassadenansicht der Forschungsstraße B mit Hervorhebung der für die visuelle Permeabilität relevanten Flächen

Die haptische Permeabilität

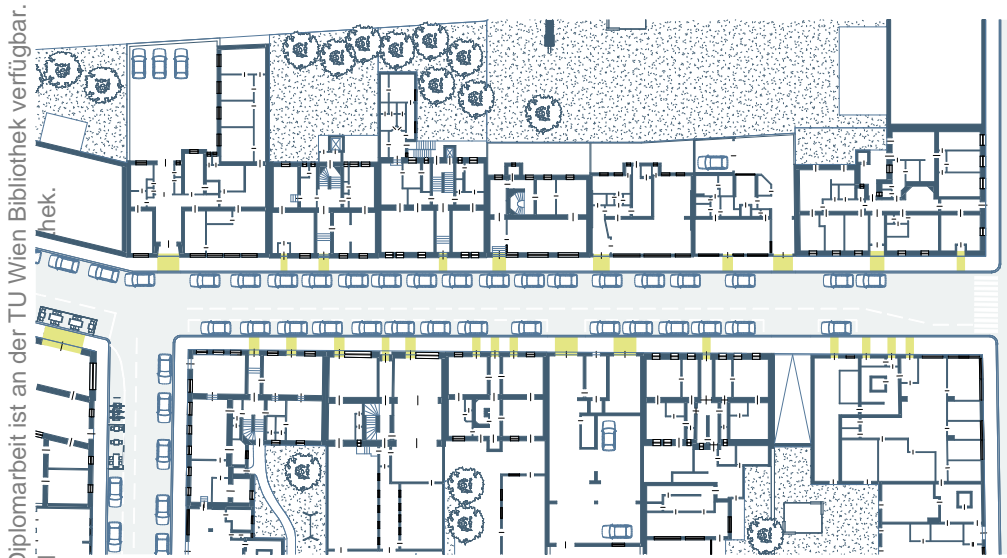


Abb.77: ZPA der Forschungsstraße A mit Hervorhebung der haptischen Permeabilität

Die haptische Permeabilität ist bei den Forschungsstraßen sehr unterschiedlich ausgeprägt. Bei einigen Gebäuden bestehen mehrere Verbindungen zwischen dem Straßenraum und der Erdgeschoßzone im Gebäude, während diese bei anderen Gebäuden kaum vorhanden sind. Bei der haptischen Permeabilität sieht man bei den Fassadenansichten der beiden Forschungsstraßen deutliche Unterschiede in der Menge und Kleinteiligkeit. Die Forschungsstraße A weist eine höhere haptische Permeabilität auf.

Diese ergibt sich daraus, dass einige Gebäude der Forschungsstraße A über mehrere Eingänge verfügen, was in der anderen Forschungsstraße nicht der Fall ist. Vergleicht man die Abbildung zu der Höhe des Erdgeschoßniveaus mit der Fassadenansicht, so sieht man einen Zusammenhang zwischen niedrigem Erdgeschoßniveau und einer hohen Anzahl an Hauseingängen.

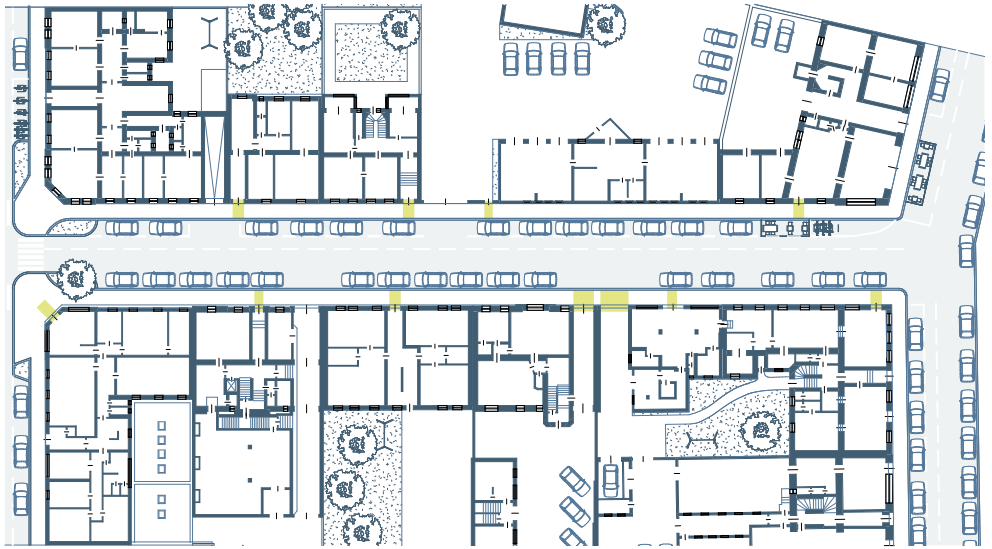


Abb.78: ZPA der Forschungsstraße B mit Hervorhebung der haptischen Permeabilität

In der Forschungsstraße B, in der die Erdgeschoße der Gründerzeitgebäude als Hochparterrelösung ausgeführt wurden, ist die Mittelgangerschließung am weitesten verbreitet.

“Bei der haptischen Permeabilität sieht man deutliche Unterschiede in der Menge und Kleinteiligkeit. Die Forschungsstraße A weist eine höhere haptische Permeabilität auf.”

In diesen Fall beschränkt sich die haptische Permeabilität oftmals auf den mittigen Eingang, da es keine weiteren Zugänge für Personen gibt.

Die haptische Permeabilität der Forschungsstraße A



Information ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The information is available at TU Wien Bibliothek.

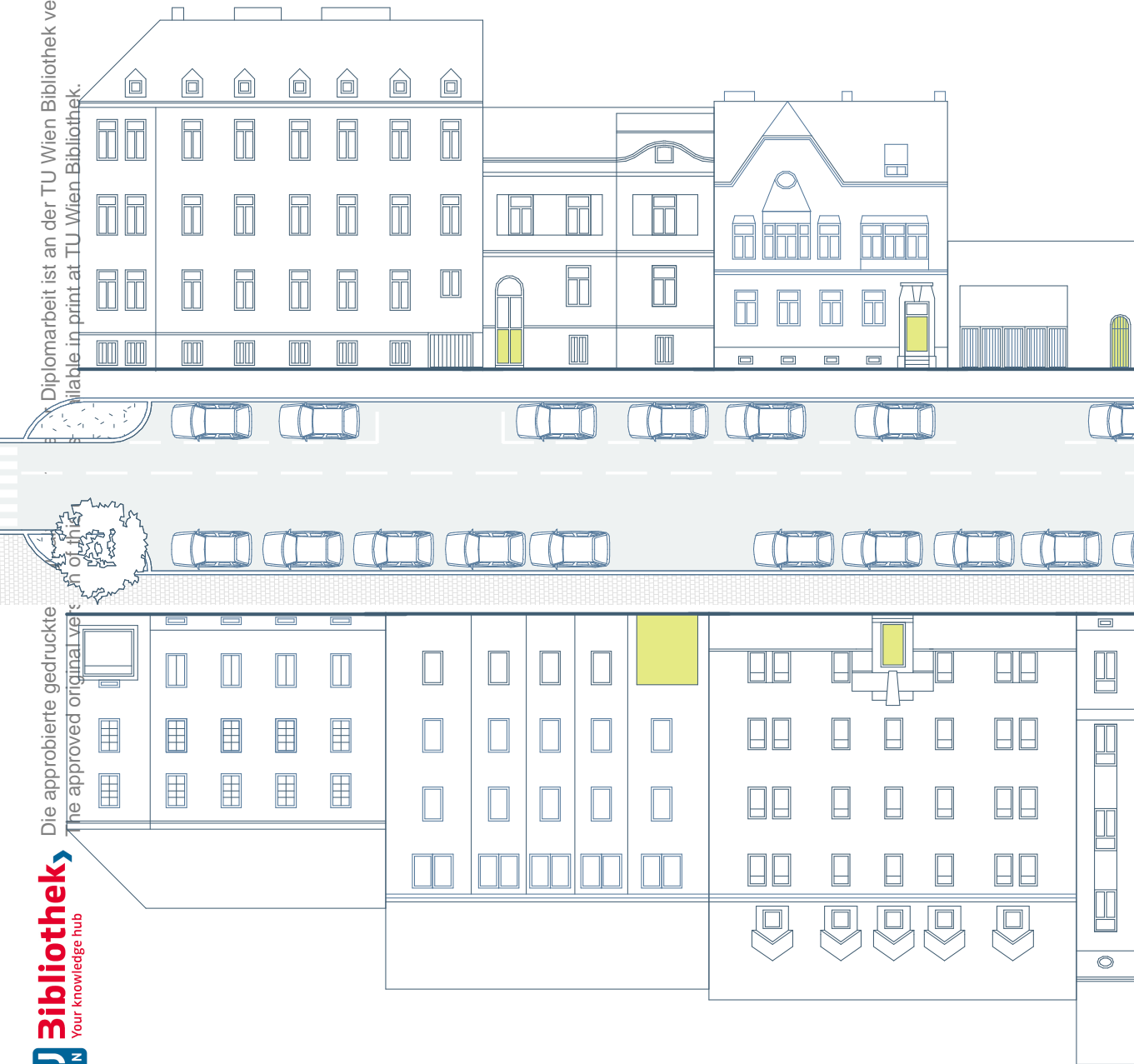
Die approbierte gedruckte Originalversion
The approved original version



Abb.79: Fassadenansicht der Forschungsstraße A mit Hervorhebung der für die haptische Permeabilität relevanten Eingänge

Die haptische Permeabilität der Forschungsstraße B

Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
Available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte
The approved original version



Abb.80: Fassadenansicht der Forschungsstraße B mit Hervorhebung der für die haptische Permeabilität relevanten Eingänge

Änderung der Erdgeschoßnutzung

Um das Gebäude besser halböffentlich nutzen zu können, wurde die Permeabilität der Fassade bei mehreren Häusern seit der Gründerzeit gezielt erhöht oder die Erschließung des Gebäudes adaptiert. Dies betrifft allerdings nur Häuser mit ebenerdiger Erdgeschoßlösung oder einem niedrigen Hochparterre.

Halböffentliche Nutzungen in der Forschungsstraße A um 1900 und im Jahr 2019:

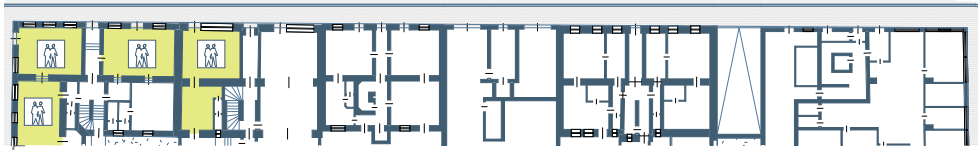


Abb.81: ZPA der Forschungsstraße A mit Hervorhebung der halböffentlichen Nutzungen im Erdgeschoß der Gebäude um 1900



Abb.82: ZPA der Forschungsstraße A mit Hervorhebung der halböffentlichen Nutzungen im Erdgeschoß der Gebäude im Jahr 2019

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
TU Wien Bibliothek.

Die große Bedeutung der halböffentlichen Nutzung des Erdgeschoßes ist an dem hohen Aufwand erkennbar, mit dem der Umbau der Gebäude erfolgte. Aufgrund der höheren Anzahl an Gebäuden mit niedrigen Erdgeschoßniveau in der Straße A konnte hier auch eine höhere Anzahl an Umbauten festgestellt werden, die zu einer Erhöhung der Permeabilität führten.

Halböffentliche Nutzungen in der Forschungsstraße B um 1900 und im Jahr 2019:



Abb.83: ZPA der Forschungsstraße B mit Hervorhebung der halböffentlichen Nutzungen im Erdgeschoß der Gebäude um 1900



Abb.84: ZPA der Forschungsstraße B mit Hervorhebung der halböffentlichen Nutzungen im Erdgeschoß der Gebäude im Jahr 2019

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

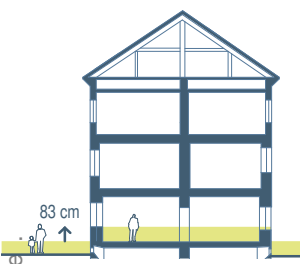


Abb.85: Durchschnittliche Höhe des Erdgeschoßniveaus in der Forschungsstraße A

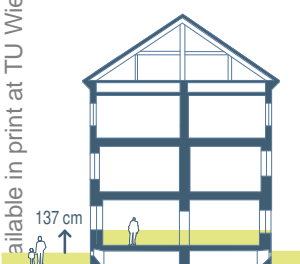


Abb.86: Durchschnittliche Höhe des Erdgeschoßniveaus in der Forschungsstraße B

Auswirkungen der Höhe des Erdgeschoßniveaus auf halböffentliche Nutzungen der Straßen

Einen klaren Unterschied zwischen den beiden Straßen findet man in den verschiedenen Höhen der Fußbodenoberkante im Erdgeschoß. Der Niveauunterschied zwischen dem umliegenden Gelände und dem Erdgeschoß variiert bei den Häusern im Neustadtviertel stark.

Die Häuser mit ebenerdigen und erhöhten Erdgeschoßniveau sind in den beiden Forschungsstraßen sehr ungleich verteilt: in der Forschungsstraße A gibt es überwiegend Häuser mit ebenerdigen Erdgeschoßniveau, in der Forschungsstraße B hingegen überwiegend Häuser mit Hochparterre. Zusammenfassend kann man feststellen, dass das durchschnittliche Erdgeschoßniveau in der Forschungsstraße B wesentlich höher ist als in der Forschungsstraße A.

Auswirkungen auf die Permeabilität

Der Höhenunterschied zwischen Außen- und Innenraum hat direkte Auswirkungen auf die Zugänglichkeit sowie die Fassadenpermeabilität. Die Fassaden der Häuser mit ebenerdigen Erdgeschoßniveau besitzen sowohl eine höhere optische als auch eine höhere



Abb.87: Vergleich der für die visuelle Permeabilität relevanten Flächen bei Hochparterre und ebenerdigen Erdgeschoß

haptische Permeabilität als jene mit Hochparterre. Insofern kann man von einer indirekten Beeinflussung der Erdgeschoßlösungen durch die Höhe der Fußbodenoberkante sprechen.

Auffällig ist weiters, dass im Forschungsbereich Gebäude mit ebenerdigem Erdgeschoß eine doppelt so hohe Anzahl an Eingängen aufweisen wie Häuser mit Hochparterrelösungen.

Höhe des Erdgeschoßniveaus:

- 0 cm
- 30 cm
- 60 cm
- 90 cm
- 120 cm

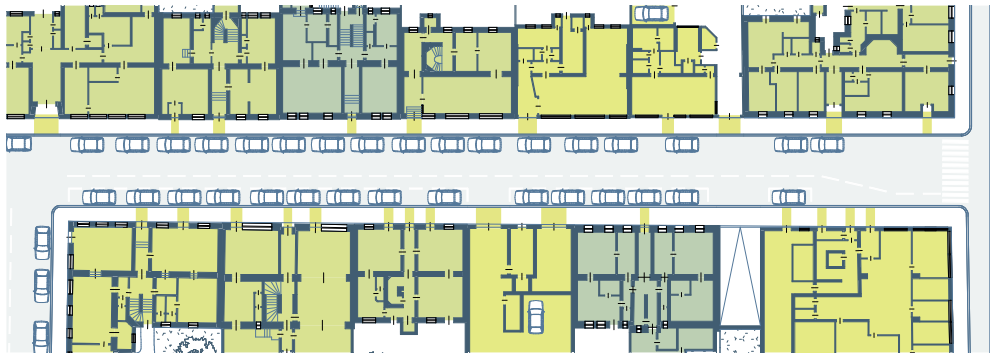


Abb.88: ZPA der Forschungsstraße A mit Darstellung des Zusammenhangs zwischen der Höhe des Erdgeschoßniveaus und der haptischen Permeabilität

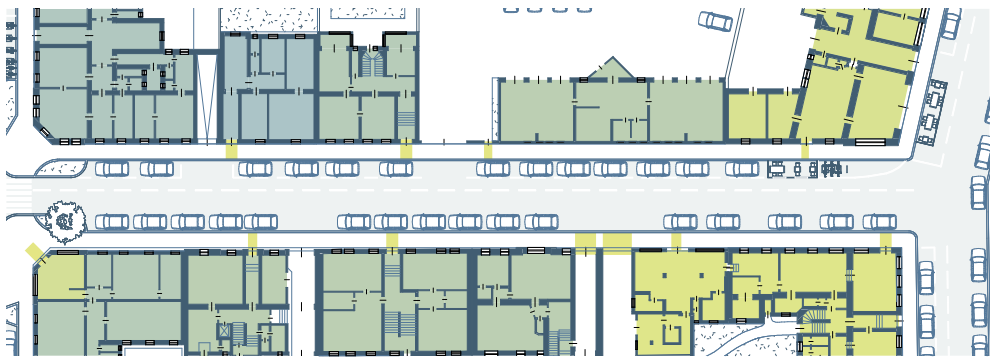


Abb.89: ZPA der Forschungsstraße B mit Darstellung des Zusammenhangs zwischen der Höhe des Erdgeschoßniveaus und der haptischen Permeabilität

Auswirkungen auf die Erschließung

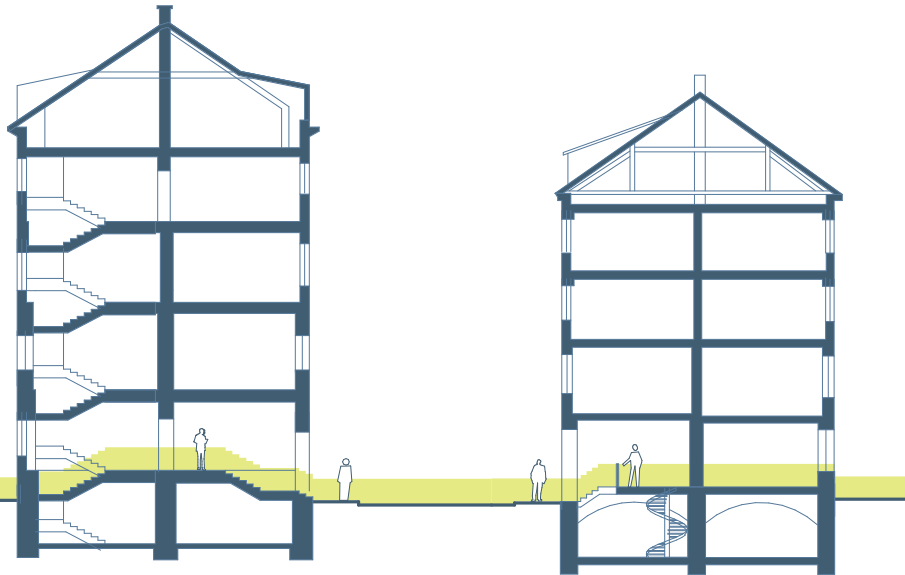


Abb.90: Schnitt mit Hervorhebung der Erschließung bei Gründerzeithäusern mit Hochparterre

Die Erschließung des Erdgeschoßniveaus in Gebäuden mit Hochparterre erfolgt im Neustadtviertel fast ausschließlich mit innen liegenden Stiegen.

Eine hohe Eingangstür führt auf Gehsteigniveau in das Gebäude. Durch einen geraden Gang mit mehreren Stufen gelangt man auf die Höhe des Fußbodens des Erdgeschoßes und von dort weiter zum hofseitig situ-ierten Hauptstiegenhaus.

Auswirkungen auf die halböffentliche Nutzung des Erdgeschoßes



halböffentliche Nutzung

Höhe des Erdgeschoßniveaus:


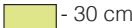
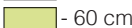
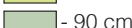

-  0 cm
-  - 30 cm
-  - 60 cm
-  - 90 cm
-  - 120cm



Abb.91: ZPA der Forschungsstraße A mit Darstellung des Zusammenhangs zwischen der Höhe des Erdgeschoßniveaus und der halböffentlichen Nutzungen

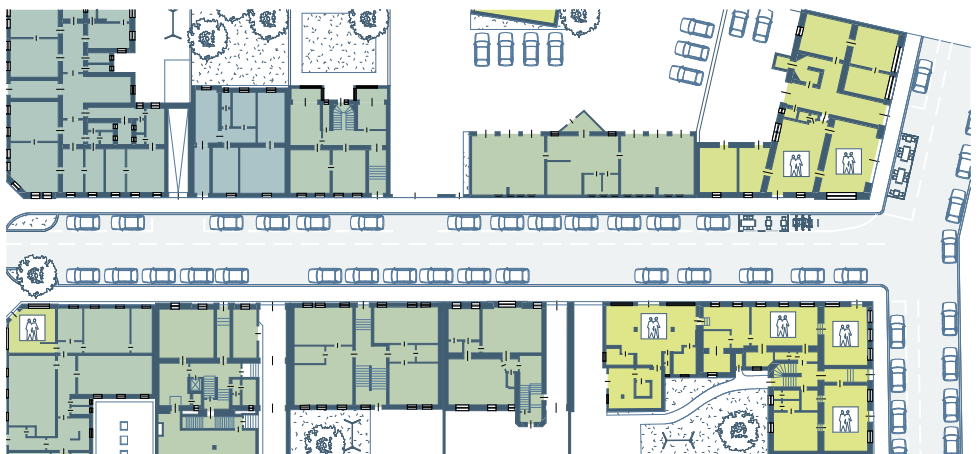


Abb.92: ZPA der Forschungsstraße B mit Darstellung des Zusammenhangs zwischen der Höhe des Erdgeschoßniveaus und der halböffentlichen Nutzungen

Im Neustadtviertel ist der überwiegende Teil der gründerzeitlichen Erdgeschoßlösungen als Hochparterre ausgeführt. In der Forschungsstraße B sind überdies alle gründerzeitlichen Erdgeschoßlösungen dem Hochparterre zuzuordnen. Die geplanten Nutzungen des Hochparterres waren überwiegend Wohnungen, das Souterrain war für Lagerräume, Holzlagen und Waschküchen vorgesehen.

Eine Ausnahme bildet ein Gebäude in der Forschungsstraße B mit einem besonders großen Unterschied zwischen Gehsteig- und Erdgeschoßniveau, in dem entgegen der Bauordnung auch Wohnräume im Sou-

„Im Linzer Neustadtviertel weisen Häuser mit ebenerdigem Erdgeschossniveau häufiger eine halböffentliche Nutzung auf als Häuser mit Hochparterre.“

terrain geplant wurden. Die typischen Souterrain-Geschäftslokale, die sich in vielen Städten sowie im Linzer Altstadtviertel befinden, gab es im Forschungsgebiet nicht. In drei Gebäuden der Forschungsstraße A gibt es eine gebäudeinterne Verbindung des Souterrains mit dem Geschäftslokal im Hochparterre.

In der Forschungsstraße B ist das durchschnittliche Erdgeschossniveau deutlich höher als in der Forschungsstraße A. Wie aus den vorhergehenden Grafiken ersichtlich, weisen im Linzer Neustadtviertel Häuser mit ebenerdigem Erdgeschossniveau häufiger eine halböffentliche Nutzung auf als Häuser mit Hochparterre. In diesem Sinn ist ein starker Zusammenhang zwischen halböffentlichen Nutzungen im Erdgeschoß und einer hohen Permeabilität der Fassaden feststellbar.

Resümee des Vergleichs der beiden Forschungsstraßen

In Forschungsstraße A finden sich vorwiegend Gebäude mit ebenerdigen Erdgeschoß während in Forschungsstraße B bei den meisten Gebäuden das Erdgeschoßniveau vom Umgebungsniveau deutlich nach oben abgesetzt ist. Das ist eine direkte Auswirkung der Linzer Bauordnung im Jahr 1875, da die Gebäude der Forschungsstraße A größtenteils davor, jene der Forschungsstraße B größtenteils danach errichtet wurden. Das belegt den starken Einfluss der Bauordnungen auf die halböffentliche Nutzung der Gebäude haben können.

“Damit weist die Forschungsstraße A gegenüber der Forschungsstraße B deutliche Vorteile hinsichtlich der halböffentlichen Nutzung des Erdgeschoßes und der Permeabilität auf.“

In der Forschungsstraße A ist der Anteil halböffentlicher Erdgeschoßnutzungen sowie die visuelle und haptische Permeabilität vergleichsweise höher. Dieser Straßenzug unterscheidet sich von der anderen Straße in erster Linie durch eine größere Anzahl von Gebäuden mit ebenerdigen Erdgeschoß. Das unterschiedliche Ausmaß an halböffentlicher Nutzung der Gebäude ist aufgrund des erfolgten Ausschlusses möglicher „versteckter Kriterien“ in der Straßenanalyse auf die Höhe des Erdgeschoßniveaus zurückzuführen.

Die Ergebnisse des Vergleichs der beiden Straßenzüge stützten die Annahme, dass bei Gebäuden mit niedrigem Erdgeschoßniveau eine höhere haptische Permeabilität aufgrund des ausgeglichenen Niveaus

zwischen Gehsteig und Erdgeschoß nicht nur leichter umsetzbar ist, sondern auch öfters realisiert wird. Im Forschungsgebiet wurde bei diesen Gebäuden auch eine deutlich höhere Anzahl an Eingängen gemessen.

Damit weist die Forschungsstraße A gegenüber der Forschungsstraße B deutliche Vorteile hinsichtlich der halböffentlichen Nutzungen des Erdgeschoßes und der Permeabilität auf. Wie im folgenden Kapitel gezeigt werden kann, hat dies direkte Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität der beiden Forschungsstraßen. Um die mit der Forschungsfrage verbundene Klärung der Aufenthaltsqualität beantworten zu können, werden daher im folgenden Kapitel die Parameter behandelt, die auf eine hohe Aufenthaltsqualität hinweisen.

Die Menschen

Die Menschen

In diesem Kapitel werden die Unterschiede der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Forschungsstraßen erhoben. Anhand der Ergebnisse können die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Gebäudestrukturen, den Straßenzügen und der Aufenthaltsqualität des StadtParterres analysiert werden.

Parameter für Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Die Straße als zentraler öffentlicher Raum

Aus architektonischer Sicht werden Räume entsprechend ihrer Nutzung als öffentliche, halböffentliche oder private Räume gelesen. Den öffentlichen Räumen sind nicht nur Plätze und Parkanlagen zugeordnet, vielmehr definiert bereits die Straße zwischen den Häusern den öffentlichen Raum. Flächenmäßig betrachtet machen Straßen in urbanen Gebieten sogar den Großteil des öffentlichen Raumes aus.

Der dicht verbaute Bezirk Margareten in Wien hat im Jahr 2016 die Flächennutzung des öffentlichen Raums erhoben. Dieser unterteilt sich in 39 Hektar Fahrbahn, 20 Hektar Gehsteig und lediglich 9 Hektar Grünflächen (Taxacher, Ina/Lebhart, Gustav, 2016, p. 24). Demnach sind Straßen ein unverzichtbarer Bestandteil der städtischen Struktur, sie dienen nicht nur der Erschließung anderer Funktionen, sondern sind bestimmend für die Qualität ganzer Stadtviertel und Gegenden.

In ihrem Standardwerk „The Death and Life of Great American Cities“ schrieb die Aktivistin und Journalistin Jane Jacobs bereits im Jahr 1961 über die Straße als den wichtigsten öffentlichen Raum der Städte (Jacobs, 1961, p. 129). Der Soziologe William Whyte, der in den 80er Jahren mit seiner Analyse öffentlicher Plätze wesentlich zu deren heutigen Verständnis beitrug, definierte Straßen ebenfalls als wichtige öffentliche Plätze. Jahn Gehl, emeritierter Professor für Städtebau an der Universität Kopenhagen, schreibt, dass trotz Internet und Computer öffentliche Plätze weiterhin für die Menschen interessant sind: „Menschen wollen sich unter Menschen aufhalten.“ (Gehl, 2012, p. 5).

Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum ist für Fußgänger*innen von großer Bedeutung und prägend für urbane Gebiete. Daher stellt sich die Frage, wie hoch-

wertige öffentliche Räume geschaffen werden können und wie sich ihre Qualität wissenschaftlich untersuchen lässt. Jahn Gehl zeigt in seinen Forschungsarbeiten, dass es sich hierbei um ein komplexes Gebilde handelt, das von verschiedenen Faktoren Rückkopplungen abhängig ist (Gehl, 2015, p. 273).

In diesem Sinne untersucht diese Arbeit die Auswirkungen bestimmter Faktoren auf die Lebensqualität dem öffentlichen Raum, um eine Wertigkeit der unterschiedlichen Faktoren zu eruieren. Es reicht jedoch nicht den öffentlichen Raum, die Straße, isoliert zu betrachten und zu analysieren. Vielmehr ist eine Einbeziehung der gesamten Erdgeschoßzone notwendig. Psenner schreibt hierzu:

„In der realen Stadt stehen die Potenziale des Straßenraums in direkter Abhängigkeit zu Konstitution und Nutzung des angrenzenden Erdgeschoßes. Deshalb sprechen wir in unseren Studien vom sogenannten StadtParterre“ (Psenner, 2017, p. 70)

Im folgenden Kapitel wird der aktuelle wissenschaftliche Stand hinsichtlich der Analyse öffentlicher Räume vorgestellt. Zur Beantwortung der Forschungsfrage bezüglich des Einflusses der verschiedenen Erdgeschoßlösungen in Gründerzeithäusern werden des Weiteren spezielle Parameter dargestellt, die durch Erdgeschoßlösungen in Gebäude definiert werden.

Die Straße als zentraler öffentlicher Raum

In seinem Werk „Townscape“ beschreibt der Architekt und Stadtplaner Gordon Cullen 1961 detailliert die Wahrnehmung des öffentlichen Raums durch den Menschen. In seinem „Vokabular der Stadt“ definiert Cullen die wesentlichen Punkte der Wahrnehmung und beschreibt die visuelle Wahrnehmung des öffentlichen Raums als „Seriellles Sehen“.

„...der optische Gesichtspunkt aber beinhaltet immer zwei Elemente: das bestehende Bild und der auftauchende Ausblick.“ (Cullen, 1991, p. 17)

Einzelne Objekte werden daher nicht isoliert betrachtet, Menschen nehmen die Elemente der Stadt immer als Szenerie, als dramatische Anordnung der Objekte dar. Das Ziel Cullens ist es, die Elemente so anzuordnen, dass unsere Gefühle angesprochen werden. Nach Cullen spielen hier Kontraste in der Wahrnehmung eine wesentliche Rolle. um eine Straße nicht monoton und für den Menschen gefühllos erscheinen zu lassen (Cullen, 1991, p. 17). Ein Beispiel für einen solchen Kontrast ist die gleichzeitige Wahrnehmung von Park und Straße, der von Menschen aufgrund seiner Unterschiede als lebhafter Kontrast wahrgenommen wird.

Aktivitäten im öffentlichen Raum nach Gehl

Gehl kategorisiert in seinem Buch „Leben zwischen Häusern“ Aktivitäten im öffentlichen Raum in drei Kategorien: notwendige Aktivitäten, freiwillige Aktivitäten und soziale Aktivitäten (Gehl, 2012, p. 9). Die notwendigen Aktivitäten finden unabhängig von Rahmenbedingungen und physischen Umgebung statt. Hierzu zählen Aktivitäten wie der schnelle Fußweg in die Arbeit oder zum nächsten Lebensmittelgeschäft. Freiwillige Aktivitäten sind im Gegensatz dazu stark von Rahmenbedingungen abhängig; je höher die Qualität, desto mehr freiwillige Aktivitäten finden im öffentlichen Raum statt. Hierzu zählen beispielsweise

Spazieren gehen, ein gemütliches Bummeln sowie vor allem der längere Aufenthalt im öffentlichen Raum. Die sozialen Aktivitäten werden von Gehl als resultierende Aktivitäten bezeichnet. Sie treten spontan auf, sobald sich Menschen am selben Ort befinden und sind direkt von den anwesenden Menschen abhängig. Soziale Aktivitäten mit niedriger Intensität sind allein durch die Anwesenheit zweier Personen gegeben, die sich gegenseitig wahrnehmen. Gehl behauptet, dass diese sozialen Aktivitäten trotz ihrer niedrigen Intensität äußerst wertvoll sind, da sie die Voraussetzung für komplexere Interaktionen darstellen (Gehl, 2012, p. 9).

Für die vorliegende Arbeit sind die von Gehl festgestellten Kategorien von besonderem Interesse, da sie eine Möglichkeit bieten, die Qualitäten des öffentlichen Raums zu bewerten. Nach Gehl kann von einer höheren Anzahl freiwilliger und sozialer Aktivitäten auf eine hohe Qualität des öffentlichen Raums geschlossen werden (Gehl, 2012, p. 11).

Parameter für die Qualität des öffentlichen Raums

Gehl beschreibt zwölf Qualitätskriterien für das Stadt-Parterre, die Stadt auf Augenhöhe. Diese Parameter seien für die Bewertung der Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen essenziell (Gehl, 2015, p. 275).

1. Schutz vor Verkehr und Unfällen, Sicherheitsgefühl

Hier geht es in erster Linie um den Schutz der Fußgänger*innen im Straßenverkehr. Diese kann durch eine Verkehrsreduktion, Anpassung der Geschwindigkeit und eine Verbesserung des Blickkontakts zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen geschaffen werden.

2. Schutz vor Verbrechen, Sicherheitsgefühl

Durch einen belebten öffentlichen Raum und die damit einhergehende soziale Kontrolle sowie einer gewissen Belebung der Straße bei Nacht steigt das Sicherheitsgefühl.

3. **Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen**
Unangenehme Sinneswahrnehmungen können zum Beispiel durch Lärm, Staub, blendendes Licht, aber auch durch Regen, Schnee oder Hitze verursacht werden. Auch wenn die klimatischen Faktoren nicht beliebig steuerbar sind, so ist durch geeignete Maßnahmen wie zum Beispiel Verschattung bei Hitze eine Beeinflussung möglich.
4. **Angebote für Fußgänger*innen**
Zu den Angeboten für Fußgänger*innen zählt Gehl einerseits die Breite und Beschaffenheit der Gehwege, aber auch zugängliche und interessante Fassaden.
5. **Aufenthaltsgelegenheiten**
Zu Aufenthaltsgelegenheiten zählen attraktive Wartezonen sowie Stützelemente für kurzes Stehenbleiben.
6. **Sitzgelegenheiten**
Hierzu gehören Sitzbänke und Ruhegelegenheiten. Da Gehl die Qualität der öffentlichen Räume über die Art der sozialen Kontakte definiert, sollen günstig angeordnete Sitzgelegenheiten Kommunikation fördern.
7. **Sehenswertes**
Interessante Ausblicke, freie Sichtachsen und vernünftige Betrachtungsabstände sind relevant.
8. **Orte für Kommunikation**
Sitzgelegenheiten (Punkt 6) können beispielsweise zu spontaner Kommunikation führen. Als Grundvoraussetzung für Kommunikation ist ein entsprechend niedriger Lärmpegel zu sehen.

9. Orte für Spiel und Sport

Angebote für Spiel und Sport schaffen Räume für längere Aufenthalte und soziale Interaktion und schaffen damit neue Qualitäten im Vergleich zu reinen Transiträumen.

10. Größenverhältnisse

Eine Dimensionierung der Straßen, Plätze und umliegende Gebäude soll dem menschlichen Maß entsprechen. Mit diesem menschlichen Maß meint Gehl, dass öffentliche Räume wie Straßen und Plätze aus der Perspektive der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu betrachten und zu bewerten sind.

11. Angenehme klimatische Verhältnisse

Die klimatischen Verhältnisse spielen in der Belebung öffentlicher Plätze eine wesentliche Rolle. So verweilen Menschen bei angenehmen klimatischen Bedingungen länger auf Plätzen. Bei unangenehmen klimatischen Bedingungen werden Wege im Straßenraum oftmals so kurz wie möglich gehalten und der Gang beschleunigt.

12. Positive Sinneseindrücke

Bei den positiven Sinneseindrücken ist die Gestaltung des gesamten StadtParterres entscheidend.

Parameter für die Qualität von Erdgeschoßlösungen in Gebäuden in Bezug auf den öffentlichen Raum

Dass die Qualität der Erdgeschoßzone in Gebäuden direkte Auswirkung auf die Qualität des angrenzenden öffentlichen Raums hat, weist Angelika Psenner in ihren Arbeiten zum StadtParterre-Projekt nach. Bereits in den 80er-Jahren begann William Whyte diese Zusammenhänge in seinen Arbeiten zu formulieren. Seine diesbezüglichen Thesen wurden im Jahr 1975 von der Stadt New York City durch die „Zoning Amendments“ umgesetzt.

Erdgeschoßzonen von Gebäuden, die direkt an öffentliche Plätze angrenzen, mussten dadurch mindestens 50% der Fassadenfläche für Geschäfte oder Dienstleistungsbetriebe mit direkten Öffnungen zum öffentlichen Raum besitzen (Whyte, 1980, p. 113). Ebenso schreibt Psenner im aktuellen wissenschaftlichen Diskurs von einer für die Qualität der öffentlichen Räume entscheidenden Permeabilität der Fassaden im Erdgeschoß (Psenner, 2017, p. 75).

“Eine funktionierende Erdgeschoßzone innerhalb der Gebäude wird als essentiell für eine für Fußgänger*innen attraktive Straße betrachtet.“

Im Jahr 1990 wurden von der Stadt Stockholm im Rahmen eines Stadterneuerungsprogramms fünf Kriterien für die Bewertung des Einflusses von Erdgeschoßlösungen in Gebäuden auf den öffentlichen Raum festgelegt. Eine funktionierende Erdgeschoßzone innerhalb der Gebäude wird als essenziell für eine für Fußgänger*innen attraktive Straße betrachtet.

Die festgelegten Qualitätskriterien umfassen:

1. **Kleinteiligkeit**
gemessen an der Anzahl der Eingänge
2. **Nutzungsvielfalt**
gemessen an der Anzahl unterschiedlicher Nutzungen in den Erdgeschoßzonen der Gebäude
3. **Fassadengestaltung**
gemessen an der Kleinteiligkeit der Fassade sowie der Menge der Fenster mit Einblick ins Gebäudeinnere

4. Fassadengliederung

gemessen an der Stärke der Fassadengliederung. Dabei wird vertikale Gliederung, bei der nebeneinander Liegendes unterschiedlich gestaltet ist, positiver bewertet als horizontale Gliederung.

5. Detailreichtum und Material

gemessen an den optischen und haptischen Qualitäten des Fassadenmaterials sowie Detailreichtum.

“Psenner und Whyte betrachten in ihren Arbeiten die Erdgeschoßzone differenzierter. Während die Kriterien im Jahr 1990 lediglich den Nutzungsmix propagieren, fordern sowohl Whyte als auch Psenner halböffentliche Nutzungen im Erdgeschoß.”

Psenner und Whyte betrachten in ihren Arbeiten die Erdgeschoßzone differenzierter. Während die Kriterien im Jahr 1990 lediglich den Nutzungsmix propagieren, fordern sowohl Whyte als auch Psenner halböffentliche Nutzungen im Erdgeschoß.

Die Beschränkung des Kriteriums auf einen möglichst großen Nutzungsmix würden verschiedene private Nutzungen einschließen und diesen, im Widerspruch zum aktuellen wissenschaftlichen Commonsense, positive Effekte auf den öffentlichen Raum attestieren.

Analyse der Aufenthaltsqualität in den Forschungsstraßen A und B

Die zu analysierenden Straßen befinden sich, wie oben erwähnt in einer gründerzeitliche Blockrandstruktur. Die von Gehl genannten Parameter für den öffentlichen Raum sind hier zur Untersuchung der Straßenzüge anwendbar. Um Zusammenhänge zwischen den baulichen Erdgeschoßlösungen und der Aufenthaltsqualität herstellen zu können, wird die Gesamtheit der von Gehl genannten Parameter in die Analyse mit einbezogen.

Aufgrund der ähnlichen Ausgestaltung des öffentlichen Raums, der unmittelbaren geographischen Nähe und einer ähnlichen Entstehungsgeschichte sind bei bestimmten Kriterien viele Gemeinsamkeiten der beiden Forschungsstraßen zu erwarten. Diese werden, um „versteckte Kriterien“ ausschließen zu können, ebenfalls analysiert. Der Fokus dieser Arbeit liegt jedoch auf jenen Parametern, bei denen die beiden Straßen unterschiedliche Ergebnisse aufweisen, um Unterschiede in der Aufenthaltsqualität beurteilen zu können.

Um den Einfluss der Erdgeschoßlösungen auf die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume den Kriterien entsprechend beantworten zu können, ist die Untersuchung der Ausgestaltung des Stadtparterres in Gebäuden essenziell. Die für die Analyse relevanten Kriterien nach Gehl und Psenner werden dem heutigen Stand der Wissenschaft entsprechend eingesetzt.

Zur besseren Lesbarkeit der Analyse werden in dieser Arbeit nah beieinanderliegende Kriterien von Gehl in Kategorien zusammengefasst. Überschneidungen bei eng miteinander verknüpften Kriterien können so besser dargestellt und untersucht werden.

Aus den vorangegangenen genannten zwölf Kriterien lassen sich für die Analyse folgende Kategorien und Fragestellungen aufzählen:

1. Großräumliche Kriterien

- a.) Entspricht die Dimensionierung des öffentlichen Raums und der angrenzenden Strukturen dem menschlichen Maßstab?
- b.) Wie sind die klimatischen Verhältnisse im jeweiligen Straßenzug?

2. Schutz

- a.) Welche Maßnahmen wurden zum Schutz der Fußgänger*innen in der Straße realisiert, welche Geschwindigkeitsunterschiede lassen sich zwischen den Verkehrsteilnehmern beobachten und ist eine ausreichende Sicht (zB. beim Überqueren der Straße) vorhanden?
- b.) Gibt es in der Gegend eine erhöhte Kriminalität und ist das subjektive Sicherheitsgefühl bei Nacht durch eine unzureichende Beleuchtung oder verwaiste Straßen beeinträchtigt?
- c.) Welche unangenehmen Sinneswahrnehmungen (zB. Hitze, Lärm) sind zu erwarten und welche Maßnahmen wurden zu ihrer Reduktion gesetzt?

3. Angebote für Fußgänger

- a.) Wie breit sind die Gehsteige und welche Angebote sorgen für eine höhere Attraktivität des Aufenthalts für Fußgänger*innen bzw. verlängern ihren Aufenthalt im öffentlichen Raum?
- b.) Gibt es im öffentlichen Raum Sitzgelegenheiten, sind diese frei zugänglich und wie sind diese angeordnet?
- c.) Wie ist der Ausblick aus Sicht der Fußgänger*innen und sind Schaufenster vorhanden? Sind Kontaste im Sinne Cullens wahrnehmbar?

4. Angebote für soziale Aktivitäten

- a.) Welche Maßnahmen fördern und welche behindern die Kommunikation in den Straßenzügen?
- b.) Sind Angebote für Spiel und Sport vorhanden?

5. Nutzungsvielfalt

- a.) Welche Nutzungen gibt es im Erdgeschoßbereich der Gebäude?
- b.) Wie ist das Verhältnis zwischen den für den öffentlichen Raum förderlichen und den nachteilig wirkenden Nutzungen im Erdgeschoß?

6. Kleinteiligkeit

- a.) Anzahl der Eingänge
- b.) Visuelle Permeabilität der Fassade

7. Fassaden

Gibt es eine vertikale Gliederung der Fassaden und wie hoch sind das Detailreichtum und die Materialqualität der Fassaden?

8. Positive Sinneseindrücke (subjektiv)

Welche Sinneseindrücke werden positiv, welche negativ wahrgenommen?

Analyse der Aufenthaltsqualität der beiden Straßen

1. Großräumliche Kriterien

Entspricht die Dimensionierung des öffentlichen Raums und der angrenzenden Strukturen dem menschlichen Maßstab?

Die Dimensionierung des öffentlichen Raums sowie der Straßenquerschnitt beider Straßen sind nahezu ident. In beiden Straßen gelten die gleichen Bebauungsbestimmungen hinsichtlich der Gebäudehöhe, auch die tatsächlich ausgeführten Gebäudehöhen sind ähnlich. Auch bei der Parzellierung der Grundstücke gibt es keine maßgeblichen Unterschiede zwischen den beiden Straßen. Für den Vergleich ist dieser Parameter aufgrund der hohen Übereinstimmung der beiden Straßen nicht weiter relevant.

Wie sind die klimatischen Verhältnisse im jeweiligen Straßenzug?

Aufgrund der unmittelbaren Nähe der beiden Straßenzüge sind bei den klimatischen Verhältnissen keine Unterschiede in der Analyse ausmachbar. Auch dieses Kriterium wird beim Vergleich der beiden Straßen daher nicht näher betrachtet.

2. Schutz

Welche Maßnahmen wurden zum Schutz der Fußgänger in der Straße realisiert, welche Geschwindigkeitsunterschiede gibt es zwischen den Verkehrsteilnehmern und ist eine ausreichende Sicht beim Überqueren der Straße vorhanden?

Die beiden zu analysierenden Straßenzüge sind in der Ausgestaltung des Straßenquerschnitts nahezu ident. Die Gehsteige sind durch einen zwei Meter breiten

Streifen für KFZ-Stellplätze vom fließenden Verkehr getrennt. Der Bereich des fließenden Verkehrs besteht in beiden Straßen aus einer als Einbahn geführte Fahrbahn mit rund drei Metern Breite, sowie einer weiteren Fahrspur für Fahrräder in Gegenrichtung mit rund 1,2 Meter Breite. Die Fahr- und Parkspuren sind durch Bodenmarkierungen, der Gehsteig durch eine Gehsteigkante mit Niveauunterschied zur Straße getrennt. Bei den Kreuzungen gibt es in einem Bereich von zehn Metern keine Parkspuren zugunsten einer Verbreiterung des Gehsteigs. Die erlaubte Höchstgeschwin-

“Die Belebung des öffentlichen Raums in den Nachtstunden wird im Abschnitt Forschungsstraße A durch zwei Caféhäuser mit Betrieb bis 2 Uhr nachts verbessert, im Abschnitt Forschungsstraße B haben ab 19 Uhr keine Lokale mehr geöffnet.”

digkeit in beiden Straßen beträgt 30km/h. Die Analyse der beiden Straßen in Bezug auf die oben genannte Fragestellung ergibt aufgrund der identen Straßenquerschnitte keine messbaren Unterschiede für den Schutz der Fußgänger in Bezug des Verkehrs und wird daher im Vergleich der Aufenthaltsqualitäten nicht weiter berücksichtigt.

Gibt es in der Gegend eine erhöhte Kriminalität und ist das subjektive Sicherheitsgefühl bei Nacht durch eine unzureichende Beleuchtung oder verwaiste Straßen beeinträchtigt?

Aufgrund eines gemeinsamen Statistikbezirks der beiden Straßenzüge hat die Kriminalitätsstatistik keine Aussagekraft bezüglich einer möglicherweise

unterschiedlich hohen Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität durch eine Häufung von Verbrechen im öffentlichen Raum. Unterschiede können jedoch beim subjektiven Sicherheitsgefühl der beiden Straßen ausgemacht werden. Die Unterschiede basieren auf der einen Seite auf einer besseren nächtlichen Beleuchtung der Forschungsstraße A aufgrund nachts beleuchteter Schaufenster, während diese auf der Forschungsstraße B fehlen. In der Straße A gibt es im Vergleich zur Straße B deutlich mehr halböffentliche Nutzungen in Gebäuden mit einer direkten Sichtbeziehung in den öffentlichen Raum, während in der Forschungsstraße B die Erdgeschoßzone vorwiegend durch Nutzungen als Einlagerungsräume im Souterrain und Wohnen bzw. Büros im Hochparterre nur eine schwächere bzw. keine Sichtbeziehung zum öffentlichen Raum haben. Verstärkt wird dieser Effekt durch verschlossene Rollläden und Vorhänge zum Schutz der Privatsphäre der Bewohner in Erdgeschoßwohnungen.

Die Belebung des öffentlichen Raums in den Nachtstunden wird im Abschnitt Forschungsstraße A des Weiteren durch zwei Caféhäuser mit Betrieb bis 2 Uhr nachts verbessert, im Abschnitt Forschungsstraße B hat ab 19 Uhr keine Geschäfte mehr geöffnet. Entsprechend dieser Parameter wird in der Forschungsstraße A in Bezug auf das Sicherheitsgefühl eine höhere Aufenthaltsqualität festgestellt.

Welche unangenehmen Sinneswahrnehmungen (z.B. Hitze, Lärm) sind zu erwarten und welche Maßnahmen wurden zu ihrer Reduktion gesetzt?

Detaillierte Messergebnisse des Verkehrslärmes in den Straßen konnten nicht erhoben werden. Aufgrund des oben beschriebenen identen Straßenquerschnitts und gleicher Straßennutzung sind bezüglich des Verkehrslärmes jedoch nur geringe Unterschiede zu erwarten. Unangenehme Sinneswahrnehmungen durch witterungsbedingte Faktoren werden in For-

schungsstraße A durch Vordächer im Bereich von zwei Geschäftslokalen reduziert. In der Forschungsstraße B sind im öffentlichen Raum hingegen keine Vordächer vorhanden.

3. Angebote für Fußgänger

Wie breit sind die Gehsteige und welche Angebote sorgen für eine höhere Attraktivität des Aufenthalts für Fußgänger*innen bzw. verlängern ihren Aufenthalt im öffentlichen Raum?

Für Fußgänger*innen sind im Straßenquerschnitt beider Straßen rund zwei Meter breite Gehsteige vorgesehen, die im Analysebereich mehrere Gehsteigüberfahrten für KFZ besitzen. Im Abschnitt Forschungsstraße A gibt es in den Gebäuden eine Vielzahl an verschiedenen Nutzungen, die Menschen anziehen. Auch in der Forschungsstraße B sind neben Wohnen mehrere gewerbliche Nutzungen vorhanden. Bei der Anzahl an halböffentlichen Nutzungen gibt es allerdings große Differenzen zwischen den Straßen. Unter der Annahme, dass halböffentliche Nutzungen eine höhere Besucherzahl als private Nutzungen generieren, kann in Gebieten mit vielen halböffentlichen Nutzungen auch auf eine hohe Fußgängerfrequenz geschlossen werden. Eine höhere Frequenz bedeutet nach Gehl auch mehr soziale Interaktionen und ist damit ein Anzeichen für eine höhere Attraktivität. Über die Intensität der sozialen Interaktionen können aufgrund dieses Parameters jedoch keine Aussagen getroffen werden.

Gibt es im öffentlichen Raum Sitzgelegenheiten, sind diese frei zugänglich und wie sind diese angeordnet?

Im Kreuzungsbereich der beiden Straßen befindet sich ein ganzjährig geführter Schanigarten eines Restaurants, die Sitzplätze sind nur für Besucher des

Lokals zugänglich. In beiden Straßen gibt es keine konsumzwangfreien Sitzplätze im öffentlichen Raum, die Straßen können in dieser Hinsicht als gleichwertig angesehen werden.

Wie ist der Ausblick aus Sicht der Fußgänger*innen und sind Schaufenster vorhanden? Sind Kontraste im Sinne Cullens wahrnehmbar?

Cullen beschreibt das „serielle Sehen“ als Zusammenspiel zweier Elemente; das bestehende Bild und

“In die ebenerdigen Geschäftslokale, Cafés und weiteren halböffentlichen Flächen sind oftmals Einblicke möglich, das Blickfeld des Fußgängers endet nicht an der Fassade. Die Wahrnehmungen aus den halböffentlichen Räumen sind vielfältig und aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen differenziert.”

der auftauchende Ausblick. Der menschliche Geist reagiert auf Kontraste, auf Unterschiede zwischen den Dingen, Wenn zwei unterschiedliche Bilder zur gleichen Zeit im Gedächtnis sind, wird ein lebhafter Kontrast empfunden. Nach Cullen wird sie durch das Drama der Juxtaposition, des harten Nebeneinanderstellens, lebendig. (Cullen, 1991, p. 8)

Beim Vergleich der Straßensequenzen ist der gleichbleibende Straßenquerschnitt, und die Eingrenzung des Raums durch in einer Flucht liegende Gebäudefassaden dominant. Die Gleichförmigkeit der Umgrenzung wird nur in der Forschungsstraße B durch eine einmalige Unterbrechung der Blockrandbebauung

mit Zufahrt zu einem Gewerbebetrieb im Hof durchbrochen. In der Forschungsstraße B sind des Weiteren hauptsächlich geschlossene Fassaden mit Hochparterre vorzufinden, diese bieten einem Fußgänger beim Durchschreiten des Abschnitts wenig Unterschiede zwischen dem bestehenden Bild und dem auftauchenden Ausblick.

In der Forschungsstraße A, mit vorwiegend Erdgeschoßnutzung, sind im Vergleich zur Forschungsstraße B sehr lebhaft Kontraste wahrnehmbar. In die ebenerdigen Geschäftslokale, Cafés und weiteren halböffentlichen Flächen sind oftmals Einblicke möglich, das Blickfeld des Fußgängers endet nicht an der Fassade. Die Wahrnehmungen aus den halböffentlichen Räumen sind vielfältig und aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen differenziert. Durch die sich stetig verändernde Wahrnehmungstiefe, variierend zwischen der Gebäudefassade und dem Innenraum, kommt es zu Vor- und Rücksprüngen des öffentlichen Raums, die eine lebendige Wahrnehmung ermöglichen. Trotz des identen Straßenquerschnitts beider Straßen weist die Forschungsstraße A signifikant höhere visuelle Kontraste auf.

4. Angebote für soziale Aktivitäten

Welche Maßnahmen fördern und welche behindern die Kommunikation in den Straßenzügen?

Ein wesentlicher Faktor für soziale Aktivität und der damit verbundenen Kommunikation sind laut Gehl aktive Fassaden. Eine 2003 durchgeführte Studie in Kopenhagen zeigt, dass vor abwechslungsreich strukturierten, aktiven Fassaden siebenmal mehr Aktivitäten stattfinden als vor geschlossenen, passiven Gebäudefronten. Abwechslungsreich gestaltete Fassaden mit vielen Schaufenstern sowie die Ausgestaltung der Fassade als Übergang zwischen öffentli-

chen und privaten Raum hat direkte Auswirkungen auf die Anzahl sozialer Aktivitäten im öffentlichen Raum. (Gehl, 2015, p. 79).

Durch die große Anzahl an halböffentlichen Räumen als vorteilhafter Übergang zwischen Öffentlichkeit und Privatheit sowie die deutlich höhere Anzahl an Schau- fenstern können in der Forschungsstraße A bessere Bedingungen für soziale Aktivitäten und Kommunika- tion angenommen werden. Aufgrund der fehlenden konsumzwangsfreien Aufenthaltsräume und Sitzplätze im öffentlichen Raum beider Straßen ist in diesem Fall jedoch keine Förderung der Kommunikation im öffent- lichen Raum zu erwarten.

Sind Angebote für Spiel und Sport vorhanden?

In keiner der beiden Straßen sind Angebote für Spiel und Sport vorhanden. Sie können in diesem Parameter als gleichwertig angesehen werden.

5. Nutzungsvielfalt

Welche Nutzungen gibt es im Erdgeschoßbereich der Gebäude?

In der Forschungsstraße A gibt es eine kleinteiligere und deutlich vielfältigere Nutzungsstruktur als in der Forschungsstraße B. Beide untersuchten Straßenab- schnitte umfassen eine Länge von ungefähr 100 Meter. Auf der Forschungsstraße A gibt es in diesem Bereich doppelt so viele Nutzungen und ebenfalls ein zweimal so großes Angebot an unterschiedlichen Nutzungen im Erdgeschoß. Das Kriterium Nutzungsvielfalt spricht daher für eine höhere Qualität der Forschungsstraße A im Vergleich zur Forschungsstraße B.

Wie ist das Verhältnis an für den öffentlichen Raum förderlicher bzw. nachteilig wirkender Nutzungen im Erdgeschoß?

Für die Qualität des öffentlichen Raums förderliche Nutzungen sind nach Psenner vor allem halböffentliche Nutzungen von Bedeutung, da sie den Austausch zwischen Privatem und Öffentlichem fördern. Ebenfalls wichtige Kriterien für förderliche Nutzungen sind die Sichtbeziehungen sowie die Permeabilität der Fassade. In diesem Parameter gibt es große Unterschiede zwischen den beiden Straßenzügen. Aufgrund der

“Während sich in der Forschungsstraße B lediglich zwei halböffentliche Nutzungen (Fachgeschäft und Friseur) befinden, sind in der Forschungsstraße A neun halböffentliche Nutzungen vorhanden.”

hohen Anzahl an halböffentlichen Nutzungen kommt es bei Faktoren, die mit dieser in direkten Zusammenhang stehen, zu einer starken Häufung in der Forschungsstraße A. Direkte Zugänge zum öffentlichen Raum sind bei halböffentlichen Nutzungen wie Cafés, Friseuren und Fachgeschäften förderlich und üblich.

Bei den hauptsächlich privateren Nutzungen in der Forschungsstraße B ist dieser direkte Zugang weniger erforderlich. Die Differenzierung nach den Kriterien Permeabilität, Sichtbeziehungen und halböffentliche Nutzungen zeigt, dass nicht nur ein möglichst breiter Nutzungsmix, sondern besonders auch die Art der Nutzung einen hohen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume hat. Während sich in der Forschungsstraße B lediglich zwei halböffentliche Nutzungen (Fachgeschäft und Friseur) befinden, sind

in der Forschungsstraße A neun halböffentliche Nutzungen vorhanden. Dieser eklatante Unterschied hat durch den Zusammenhang zwischen den Kriterien Halböffentlichkeit, Permeabilität und Sichtbeziehungen auch einen direkten Einfluss auf die Aufenthaltsqualität.

Die Analyse der Nutzungen betreffend ihrer Wirkung auf den öffentlichen Raum zeigt eine deutlich höheren positiven Einfluss der Erdgeschoßnutzungen der Forschungsstraße A im Vergleich zur Forschungsstraße B. Bei diesem Kriterium zeigt die Forschungsstraße A anschaulich eine höhere Qualität als die Forschungsstraße B.

Die StadtParterre-Forschung konnte zeigen, dass das Souterrain ein wesentlicher Teil des StadtParterre-Raumes darstellt. Es bietet vielfältige Möglichkeiten, eine Straße mit halböffentlichen Funktionen zu beleben, was aber für keine der Forschungsstraßen zutrifft, da es in beiden so gut wie keine halböffentliche Nutzung des Souterrains gab und gibt.

6. Kleinteiligkeit

Anzahl der Eingänge

Dieses Kriterium betrifft die haptische Permeabilität der Fassaden im Erdgeschoß für Fußgänger. Da der Untersuchungsraum der gewählten Straßenabschnitte jeweils rund 100 Meter beträgt, wird hier die gemessene Anzahl an Türen der Abschnitte verglichen. Wie aus dem Vergleich der Nutzungen zu erwarten, ist auch die haptische Permeabilität der Fassaden in der Forschungsstraße A deutlich höher als in der Forschungsstraße B.

Visuelle Permeabilität der Fassade

Die visuelle Permeabilität der Erdgeschoßfassade erweitert den visuellen Wahrnehmungsraum für Fußgänger und kann entsprechend der Theorie des „Seriellen Sehens“ nach Cullen höhere Kontraste in der Wahrnehmung bewirken. Für die Analyse wurden alle Fenster sowie deren Fensterfläche im Erdgeschoß des Untersuchungsgebiet aufgenommen und des Weiteren die Menge und Fläche der Fenster mit visueller Permeabilität analysiert.

“Die höhere Anzahl an privaten Nutzungen in der Forschungsstraße B hat eine große Auswirkung auf die visuelle Permeabilität, im Vergleich zur Forschungsstraße A sind die Fassaden aus Sicht der Fußgänger deutlich verschlossener.”

Für die visuelle Permeabilität der Fenster muss das Fenster aufgrund seiner Lage und Transparenz Einblick in den dahinterliegenden Raum ermöglichen. Die höhere Anzahl an privaten Nutzungen in der Forschungsstraße B hat eine große Auswirkung auf die visuelle Permeabilität, im Vergleich zur Forschungsstraße A sind die Fassaden aus Sicht der Fußgänger deutlich verschlossener.

7. Fassaden

Gibt es eine vertikale Gliederung der Fassaden und wie hoch sind das Detailreichtum und die Materialqualität der Fassaden?

In beiden Straßen gibt es vorwiegend gründerzeitliche Gebäude, die in den letzten Jahrzehnten oftmals umgebaut wurden. Aufgrund der nahezu zeitgleichen Entstehung der beiden Straßen im Rahmen des Neustadtviertels sind die Parzellen annähernd gleich groß dimensioniert. Die vertikale Gliederung innerhalb der Straßenzüge tritt am markantesten an den Parzellengrenzen hervor, des Weiteren gibt es bei einzelnen Häusern noch weitere schwache vertikale Gliederungselemente.

Da es sich in beiden Straßen allerdings um Gebäude aus derselben Epoche und Fassadengestaltung handelt, sind die Unterschiede betreffend die vertikale Gliederung nicht maßgeblich ausgeprägt. Die vertikale Gliederung der Straßenzüge ist daher für die weitere Analyse der Unterschiede nicht weiter relevant. Entsprechend der Forschung von Psenner spielt das Detailreichtum und die Materialqualität der angrenzenden Fassaden im Vergleich zu den anderen genannten Kriterien eine untergeordnete Rolle (Psenner, 2017, p. 79).

Beide Straßenzüge entstanden größtenteils in der Gründerzeit, die meisten Gebäude haben ein Baujahr zwischen 1870 und 1900. Aufgrund unzähliger Bombenschäden im Bereich des Neustadtviertels sowie vielen Umbauten in den darauffolgenden Jahrzehnten, wurden auch viele Fassaden umgestaltet und der gründerzeitliche Putzdekor abgeschlagen. In beiden Straßen dominieren graue bis pastellfarbene Putzfassaden die Fassadenflächen, die teilweise mit Dekorelementen versehen sind. Bei der Fassadengestaltung und dem Detailreichtum, bzw. auch bei der Material-

qualität sind keine maßgeblichen Unterschiede zwischen den beiden Straßen feststellbar.

8. Subjektive Sinneseindrücke

Welche Sinneseindrücke werden positiv, welche negativ wahrgenommen?

In diesem Abschnitt werden die subjektiven Wahrnehmungen des Autors im Zeitraum Dezember 2018 bis Mai 2019 in den Straßen dargestellt. Die Wahrnehmungen basieren auf wiederholten Begehungen werktags, zu verschiedenen Uhrzeiten und Wetterlagen. Die auffälligsten Unterschiede zwischen den beiden Straßen waren die subjektiv wahrgenommen höheren sozialen Aktivitäten in der Forschungsstraße A.

“Die auffälligsten Unterschiede zwischen den beiden Straßen waren die subjektiv wahrgenommen höheren sozialen Aktivitäten in der Forschungsstraße A.”

Des Öfteren blieben Personen zum Gespräch am Gehsteig stehen und Angestellte plauderten bei schönem Wetter vor Geschäftslokalen. Bei schlechteren Witterungsbedingungen waren die wahrnehmbaren Unterschiede zwischen den Straßen hingegen weniger stark ausgeprägt als bei schönem Wetter.

Als unvorteilhaft wurde vom Autor die Längsparker-Parkplätze wahrgenommen, die gerade bei höheren Fahrzeugen, den Blick auf die gegenüberliegende Straßenseite versperrten und den

Gehweg als beengend wahrnehmen ließen. Beim Begehen der Forschungsstraße A kam es oft zu einem Blickwechsel, in erster Linie bedingt durch eine hohe Anzahl kleinteiliger Geschäfte mit Schaufenstern und Einblicken in halböffentliche Nutzungen. In Summe nimmt der Autor eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität in der Forschungsstraße A wahr.

Vergleich und Resümee über die Aufenthaltsqualität der beiden Straßen

Bei der Analyse der Aufenthaltsqualität der beiden Straßen konnten Parameter eruiert werden, bei denen es große Unterschiede zwischen den Straßen gibt. Anhand dieser Differenzen kann eine klare Aussage über die unterschiedlich hohe Aufenthaltsqualität der beiden Straßen getroffen werden. Die unterschiedlichen Voraussetzungen der Straßen und ihre Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität werden im folgenden Kapitel resümiert.

Die Untersuchungsgebiete befinden sich in unmittelbarer geographischer Nähe, haben idente Straßenquerschnitte und gleichen Angebote im öffentlichen Raum. Die im Rahmen der Analyse herausgearbeiteten Unterschiede stehen in direktem Bezug zu den unterschiedlichen Erdgeschoßlösungen der Gebäude.

Relevante Unterschiede konnten bei dem Sicherheitsgefühl der beiden Straßen ausgemacht werden. Durch die höhere Anzahl sowie längere Öffnungszeiten der Cafés, sowie die nachts beleuchteten Schaufenster wird die Forschungsstraße A hier deutlich besser bewertet als die Forschungsstraße B. Die höhere Aufenthaltsqualität nach dem Aspekt des Sicherheitsgefühl wird durch die unterschiedlichen Nutzungen der Erdgeschoßzonen der Gebäude sowie durch die visuelle Permeabilität der Fassaden geschaffen. Besonders große Unterschiede können auch bei den visuellen Kontrasten, dem „Seriellen Sehen“ nach Cullen festgestellt werden. In der Forschungsstraße B sind

nur geringe Unterschiede zwischen dem bestehenden Ausblick und den darauffolgenden Blick vorzufinden, die visuellen Kontraste sind gering. In der Forschungsstraße A gibt es aufgrund der visuellen Permeabilität der Schaufenster hingegen einen ständigen Wechsel in der Tiefe der Wahrnehmung. Des Weiteren werden durch die höhere Anzahl an unterschiedlichen Geschäftsflächen die Kontraste nochmals erhöht.

“Bei der Analyse der Aufenthaltsqualität der beiden Straßen konnten Parameter eruiert werden, bei denen es große Unterschiede zwischen den Straßen gibt.”

Die oben erwähnte höhere Anzahl an unterschiedlichen Geschäftsflächen, die sogenannte Nutzungsvielfalt, ist nach Gehl ebenfalls ein eigener Indikator für Aufenthaltsqualität. Auch dieses Kriterium belegt eine höhere Aufenthaltsqualität in der Forschungsstraße A im Vergleich zur Forschungsstraße B. An diesem Beispiel werden die Zusammenhänge zwischen mehreren Parametern sichtbar, woraus geschlossen werden kann, dass sich eine große Nutzungsvielfalt im Erdgeschoß der Gebäude einer Straße spürbar auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auswirkt.

Ein weiterer Parameter mit hoher Differenz ist die Permeabilität der Fassaden, die auch in der Forschungsstraße A deutlich stärker ausgeprägt ist. Diese steht ebenfalls in einem Zusammenhang mit der Nutzungsvielfalt, jedoch ist die Permeabilität nicht nur von der Anzahl unterschiedlicher Nutzungen abhängig, sie wird vorwiegend durch die Anzahl halböffentlicher Flächen in Gebäuden maßgeblich beeinflusst. Das Kriterium der Anzahl an Eingängen zeigt ebenfalls einen

großen Unterschied zwischen Forschungsstraße A und B, auch hier kann ein direkter Zusammenhang zwischen der Anzahl an halböffentlichen Nutzungen und der Anzahl an Eingängen festgestellt werden.

Weitere Parameter, die eine höhere Aufenthaltsqualität in der Forschungsstraße A im Vergleich zur Forschungsstraße B anzeigen, sind die Angebote für Fußgänger*innen und die Menge an sozialen Aktivitäten. Bei diesen Parametern ist der Unterschied zwischen beiden Straßen weniger stark ausgeprägt bzw. messbar, dennoch schneidet die Forschungsstraße A auch in diesen Kriterien generell besser ab. Durch fehlende Angebote für Fußgänger*innen im öffentlichen Raum wird dieser Parameter auch stark durch die Unterschiede der Erdgeschoßnutzungen, konkret die visuellen Angebote durch Schaufenster, bestimmt. Hier

“Alle von Gehl und Psenner genannten Parameter, bei denen sich die beiden Straßen unterscheiden, deuten auf eine höhere oder mindestens gleich hohe Aufenthaltsqualität der Forschungsstraße A.”

gibt es Überschneidungen mit dem Parameter der visuellen Permeabilität. Auch der Parameter der sozialen Aktivität wird unter anderem durch den Einfluss der aktiven und passiven Fassaden definiert, hier ist ein direkter Bezug zur Erdgeschoßnutzung der Gebäude wahrnehmbar. Auch die subjektiv durch den Autor bei mehreren Begehungen wahrgenommene subjektive Aufenthaltsqualität weist in die gleiche Richtung.

Bei den Kriterien Sinneswahrnehmungen, Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, Angebote für Spiel und Sport, Dimensionierung und Maßstab und Fassa-

dengestaltung wurden nahezu idente Ergebnisse im Vergleich festgestellt. Die nahezu identen Ergebnisse bei diesen Kriterien lassen sich durch die nahezu gleiche Straßenquerschnitte, Ausgestaltungen der öffentlichen Räume, Verkehrsströme und ähnliche Struktur der Gründerzeitgebäude begründen. Bei dem Parameter der klimatischen Bedingungen ist die unmittelbare geographische Lage für die identen Ergebnisse verantwortlich.

Alle von Gehl und Psenner genannten Parameter, bei denen sich die beiden Straßen unterscheiden, deuten allerdings auf eine höhere oder mindestens gleich hohe Aufenthaltsqualität der Forschungsstraße A im Vergleich zur Forschungsstraße B. Eine Gewichtung der Parameter ist aufgrund der konformen Ergebnisse der Einzelfaktoren nicht notwendig. Der Forschungsstraße A kann entsprechend der Analyse eine eindeutig höhere Aufenthaltsqualität attestiert werden.

Die Homogenität der Ergebnisse der verschiedenen Parameter betreffend der Aufenthaltsqualität ist insofern beachtlich, da die Kriterien, dem fachlichen Diskurs entsprechend, den Forschungsergebnissen von Gehl und Psenner entnommen sind. Dabei wurden auch jene Parameter einbezogen, die vor allem aufgrund unmittelbarer geographischer Nähe der beiden Straßen idente Ergebnisse liefern, um eine gesamtheitliche Analyse der beiden Straßen zu ermöglichen.

Weitergehende Forschung zum Erdgeschoßniveau



Abb.93: Foto eines Gebäudes im Stadtentwicklungsgebiet mit einer Hochparterre-Erdgeschoßlösung

In dieser Arbeit wurden die Auswirkungen des Erdgeschoßniveaus in Gründerzeithäusern erforscht.

Im untersuchten Stadtteil in Linz konnte ein direkter Zusammenhang zwischen der Höhe des Erdgeschoßniveaus und der Aufenthaltsqualität im umgebenden öffentlichen Raum festgestellt werden.

Hieraus ergibt sich die spannende Frage, inwieweit die Ergebnisse auch auf anderen urbanen Strukturen anwendbar sind.

Als Beispiel für mögliche weitere Forschungsgebiete soll hier auf das Stadtentwicklungsgebiet „Grüne Mitte“ in Linz verwiesen werden. In diesem Gebiet wurden im Jahr 2018 sowohl Gebäude mit ebenerdigen als auch mit erhöhten Erdgeschoßlösungen realisiert.



Abb.94: Foto eines Gebäudes in Stadtentwicklungsgebiet mit einer ebenerdigen Erdgeschoßlösung

Im Sinne der Forschungsergebnisse wäre es lohnenswert zu prüfen, ob auch in diesem Stadtteil ein niedriges Erdgeschoßniveau einen positiven Einfluss auf die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums hat.

Der Gegenstand der vorliegenden Arbeit war die Analyse von gründerzeitlichen Strukturen. Bei einer auf diese Arbeit aufbauenden Folgestudie wäre eine Fragestellung zu den Auswirkungen des Erdgeschoßniveaus in neuen Stadtentwicklungsgebieten lohnenswert.



Conclusio

Abb.95: ZPA Straßengrundriss einer Forschungsstraße mit Analyse der Erdgeschoßlösung

Conclusio

Conclusio

Wie schaffen wir ein funktionierendes StadtParterre? Einige Faktoren sind uns im wissenschaftlichen Diskurs bereits bekannt. Bei der Schaffung einer Straße mit hoher Aufenthaltsqualität spielen Bäume und Pflanzen sowie die Reduktion des motorisierten Verkehrs eine wesentliche Rolle. Ebenso ist auf ausreichend Platz für Fußgänger*innen zu achten. Für eine als angenehm wahrgenommene Straße sind außerdem halböffentliche Funktionen im Erdgeschoß wie Gastronomie und Dienstleistungsbetriebe vorteilhaft. Doch welchen Einfluss hat die Höhe des Erdgeschoßniveaus von Gebäuden auf die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums?

Erst durch die Erhebung der Originaldokumente im Bauaktenarchiv Linz konnte in dieser Arbeit die detaillierte geschichtliche Entwicklung in den letzten 150 von zwei Straßen im Linzer Neustadtviertel bis in die Gegenwart nachgezeichnet werden. Zum Vergleich der Unterschiede bei baulichen Änderungen, Umnutzungen und des Nutzungsverlaufs der Straßenzüge wurden Einreichpläne, zurückreichend bis in das Jahr 1870, ausgewertet. Durch die Verarbeitung der Hausgrundrisse zu einer Zusammenhängenden-Parterre-Aufnahme sowie Darstellung der Permeabilität in einer Straßen-Fassadenansicht konnten klare Aussagen zu den Wechselwirkungen zwischen dem Erdgeschoßniveau und der Aufenthaltsqualität der Forschungsstraßen getroffen werden.

Die detaillierte Analyse der beiden Forschungsstraßen im Neustadtviertel in Linz zeigt einen direkten Zusammenhang zwischen der Höhe des Erdgeschoßniveaus der Gebäude und der Aufenthaltsqualität der Straßen. Im untersuchten Stadtteil bewirken Häuser mit ebenerdigen Erdgeschoß eine höhere Aufenthaltsqualität in ihrem Umfeld als Häuser mit Hochparterre. Die durch-

schnittliche Höhe des Erdgeschoßniveaus der beiden Forschungsstraßen wurde dabei maßgeblich durch die Änderung der Bauordnung im Jahr 1875 mitbestimmt.

In der Forschungsstraße A gibt es hauptsächlich Gebäude mit ebenerdigen Erdgeschoß. Diese Erdgeschoßlösung bewirkt dort sowohl eine höhere optische als auch haptische Permeabilität und fördert damit halböffentliche Nutzungen der Erdgeschoßzone. Auch ursprünglich für private Nutzung vorgesehene ebenerdige Erdgeschoße konnten zu halböffentlicher Nutzung umfunktioniert werden. In der Forschungsstraße B gibt es hingegen hauptsächlich Hochparterre mit höherem Erdgeschoßniveau und eine vergleichsweise geringere optische wie haptische Permeabilität und kaum halböffentliche Nutzungen.

Daraus folgt, dass in Straße A mehr soziale Aktivitäten stattfinden, da die halböffentliche Nutzung der Erdgeschoßzone konkret Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Gastronomie bedeutet. Ebenerdiges Erdgeschoß fördert des Weiteren die optische und haptische Permeabilität der Straßenfassaden, bietet bessere Voraussetzungen für halböffentliche Nutzungen und führt so zu mehr sozialen Aktivitäten und einer höheren Aufenthaltsqualität.

Zugespitzt formuliert bedeutet ein geringerer Höhenunterschied zwischen Straßenraum und dem Erdgeschoßniveau in Gebäuden eine höhere Aufenthaltsqualität in den Forschungsstraßen, da es dadurch zu mehr halböffentlichen Nutzungen im Erdgeschoß sowie zu einer höheren visuellen und haptischen Permeabilität kommt. Diese Ergebnisse weisen darauf hin, dass sich ein niedriges Erdgeschoßniveau positiv auf die Qualität des umgebenden öffentlichen Raums auswirkt.

Die Erkenntnisse zu den Auswirkungen des Erdgeschoßniveaus auf die Aufenthaltsqualität in Straßen beziehen sich auf das Neustadtviertel in Linz. In Folgestudien wäre es aufschlussreich, bei StadtPar terre-Analysen anderer Städte die Höhe des Erdgeschoßniveaus in die Analyse mit einzubeziehen, um mögliche Zusammenhänge auch in anderen Städten zu erkennen.

Überträgt man die Ergebnisse des Forschungsgebiets auf neue Stadtentwicklungsgebiete, so sollte bei Neubauten darauf geachtet werden, eine halböffentliche Nutzung der Erdgeschoße zuzulassen. Dabei könnten den Ergebnissen dieser Arbeit entsprechend die Frage des Erdgeschoßniveaus relevant sein.

Literaturverzeichnis

Bobek, Hans; Lichtenberger, Elisabeth.

Wien - Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Wien, 1987.

Cullen, Gordon.

Townscape - Das Vokabular der Stadt. Berlin, 1991.

Gehl, Jan.

Leben zwischen Häusern. Kopenhagen, 2012.

Städte für Menschen. Berlin, 2018.

Jacobs, Jane.

The Death and Life of Great American Cities. New York, 1961.

Linz.

Bauordnung für die Städte Linz und Salzburg. Linz, 1820.

Bauordnung für die Städte Linz, Steyer und Wels. Linz, 1875.

Perotti et al.

Linz - Revitalisierung des Neustadtviertels. Linz, 1985.

Psenner, Angelika.

"Wiener Null" - levelling the city of vienna, Urban Resarch & Practise. Wien, 2018.

„Funktionen des "Ebenerds" - "StadtParterre" reloaded.“ In: UM_BAU 29. Berlin/Boston, 2017. S.70-139

Psenner, Angelika.

The Viennese "Gewölb". Wien, 2015.

Stadt Wien, MA 21.

„Masterplan Gründerzeit.“ Abschlussbericht. Wien, 2018.

Stadtplanung Linz.

Örtliches Entwicklungskonzept Linz. Linz, 2013.

Taxacher, Ina; Lebhart, Gustav.

Bezirke im Fokus. Statistiken und Kennzahlen. Magistrat der Stadt Wien. Wien, 2016.

Thaler, Herfried; Steiner, Ulrike.

Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz : Bd. 2. Die Landstraße - Obere und Untere Vorstadt. Wien, 1986.

Whyte, William.

The Social Life of Small Urban Spaces. Project for Public Spaces. New York, 1980.

Wied, Alexander; Kux-Jülg Renate.

Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz : Bd. 1. Die Altstadt. Wien, 1977.

Onlinequellen

afo Architekturforum. Oberösterreich.

afo Architekturforum. 2019.

<https://afo.at/programm> (Zugriff am 28. 10 2019).

Edlinger, Annelise.

Oberösterreichische Nachrichten. 2018. <https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Teures-Pflaster-So-viel-kostet-das-Wohnen-in-Linz;art66,3031869> (Zugriff am 28. 10 2019).

Stadtforschung Linz.

Linz - Fakten, Bilder, Grafiken. 2003. https://www.linz.at/zahlen/120_Publikationen/030_Archiv/LIZ2003.PDF (Zugriff am 28. 10 2019).

Linz in Zahlen. 2019. <https://www.linz.at/zahlen/> (Zugriff am 28. 10 2019).

Wauthy, Gertrude et al.

Oberösterreichische Nachrichten. 2014. <https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Gute-Lebens-qualitaet-zwischen-Landstrasse-und-Suedbahnhofmarkt;art66,1394099> (Zugriff am 28. 10 2019).

Abbildungsverzeichnis

Abb.1: Grafik Autor.

Abb.2: Grafik Autor. Datenquelle: Doris GIS-System Land Oberösterreich 2019.

Abb.3: Historische Ansicht (um 1858) des alten Linzer Hauptbahnhofs. Thaler, Herfried; Steiner, Ulrike. Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz : Bd. 2. Die Landstraße - Obere und Untere Vorstadt. Wien, 1986. S. 18.

Abb.4: Historischer Plan (um 1824) der „k.u.k. Prov. Hauptstadt Linz im Erzherzogthum Österreich ob der Enns“. Fotokopie des Originalplans des Stadtarchiv Linz durch Autor 2019.

Abb.5: Zeichnung von Anton Waldvogel (um 1862) mit dem „Situationsplan des südöstlichen Theiles der Landeshauptstadt Linz“. Thaler, Herfried; Steiner, Ulrike. Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz : Bd. 2. Die Landstraße - Obere und Untere Vorstadt. Wien, 1986. S. 21.

Abb.6: Historischer Plan (um 1876) der Landeshauptstadt Linz und des Marktes Urfahr. Fotokopie des Originalplans des Stadtarchiv Linz durch Autor 2019.

Abb.7: Ausschnitt aus historischem Plan (um 1907) mit Linzer Altstadt und Neustadtviertel. Fotokopie des Originalplans des Stadtarchiv Linz durch Autor 2019.

Abb.8: Skizze von Perotti und Partner (um 1985) mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Neustadtviertel. Perotti et al. Linz - Revitalisierung des Neustadtviertels. Linz, 1985. S. 102.

Abb.9: Orthofoto (um 2002) des Neustadtviertels.
Datenquelle: Doris GIS-System Land Oberösterreich 2019.

Abb.10 - 12: Diagramm zur Bevölkerungsentwicklung (24.4.2019) Datenquelle: Linz in Zahlen 2019, MA23 Wien 2019.

Abb.13 - 15: Foto Autor bei Begehung des Forschungsgebiets 2019.

Abb.16: Fotokopie eines Konsensplan (anonymisiert) durch Autor 2019.

Abb.17: Fotokopie der Auflistung von Behördenverfahren (anonymisiert) durch Autor 2019.

Abb.18: Fotokopie eines Konsensplanes (anonymisiert) durch Autor 2019.

Abb.19 - 20: Grafik Autor.

Abb.21: Grafik Autor. Datenquelle: Doris GIS-System Land Oberösterreich 2019.

Abb.22: Historisches Dokument (um 1820) mit der „Bau-Ordnung für die Städte Linz und Salzburg“. Fotokopie des Originaldokuments des Landesmuseum Oberösterreichs 2019.

Abb.23 - 43: Grafik Autor.

Abb.44: Fotokopien von Konsensplänen (anonymisiert) durch Autor 2019.

Abb.45 - 63: Grafik Autor.

Abb.64: Grafik Autor. Datenquelle: Doris GIS-System Land Oberösterreich 2019.

Abb.65 - 92: Grafik Autor.

Abb.93 - 94: Foto Autor bei Begehung des Forschungsgebiets 2019.

Abb.95: Grafik Autor.

Danke...

...an Angelika Psenner, die die für die Arbeit erforderliche Planeinsicht in Linz mit viel Aufwand erst ermöglicht hat und mithilfe ihres umfassenden Wissens und Feedbacks stets eine Stütze dieser Arbeit war.

...an das Bauaktenarchiv Linz für die Bereitstellung der Pläne sowie die freundliche Unterstützung durch ihre Mitarbeiter*innen bei der Planeinsicht.

...an das Oberösterreichische Landesmuseum für die Möglichkeit, eine fast verloren geglaubte Bauordnung aus dem Jahr 1820 digitalisieren zu dürfen.

...an die Mitarbeiter*innen des Archivs der Stadt Linz für die tatkräftige Unterstützung bei der Suche nach alten Stadtplänen.

...an Architekt Rifat Kurtagic für die Unterstützung und die nicht selbstverständliche Freistellung von Projekten während der Diplomarbeit.

...an Lars für die spannenden Diskussionen über den Einfluss der Höhe des Erdgeschoßniveaus auf das StadtParterre.

...an Agnes für die großartige Unterstützung beim englischen Abstract.

...an Nico für das präzise Korrekturlesen der Diplomarbeit.