



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

StadtParterre Berlin

Eine Bestandsaufnahme

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

Senior Postdoc 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

Klaus Kodydek, BSc MA
0926687

Wien, am 27.05.2019

Abstract

Das öffentliche Leben in Städten findet zwischen den Häusern statt. Umso wichtiger ist es, Lebensräume zu schaffen, die Rahmenbedingungen für ein harmonisches Miteinander gewährleisten. Es wäre jedoch viel zu kurz gegriffen, hier nur auf das Funktionieren von Straßenräumen zu fokussieren, sind diese doch Teil eines größeren Systems, nämlich dem StadtParterre. Das StadtParterre ist ein zusammenhängendes, miteinander in Wechselwirkung stehendes System bestehend aus Erdgeschoß, Innenhof und Straße.¹

¹ vgl Psenner 2012: S5

Vor allem in Wien aber ist es durch Einfluss verschiedener Faktoren in den letzten Jahrzehnten zu einem scheinbaren Zusammenbrechen dieses Systems gekommen. Der Vormarsch des Autos in den Straßenzügen hat selbst vor dem Erdgeschoß nicht Halt gemacht. So werden in Wien unter anderem leerstehende Lokale zu Mini-garagen umfunktioniert. Das Wiener StadtParterre sieht sich mit monofunktionalen Nutzungsmustern und Leerstand konfrontiert. Innenhöfe – einst Teil des StadtParterres – verkümmern zu Abstellflächen für Mistkübel und Fahrräder.

Vor diesem Hintergrund stellte sich die Frage, welche Strategien andere Städte, die einen ähnlichen Anteil an gründerzeitlicher Bebauung wie Wien vorweisen, für ein Funktionieren des StadtParterres anwenden.

Als Vergleichsstadt wurde hierfür Berlin gewählt, da Berlin ähnlich wie Wien ein enormes Stadtwachstum in der Gründerzeit erfahren hat und noch heute die Gründerzeitarchitektur das Berliner beziehungsweise Wiener Stadtbild wesentlich prägt.

Vor diesem Hintergrund versucht die vorliegende Arbeit in einer theoretischen Abhandlung die Genese des Berliner StadtParterres in der Gründerzeit zu verstehen und geht den aktuellen Nutzungsmustern nach.

Während eines dreimonatigen Forschungsaufenthaltes am Institut für Bestandsentwicklung und Siedlungseinheiten der TU Berlin wurden zwei Forschungsareale – der Chamissoplatz im Bezirk Kreuzberg und die Nollendorfstraße im Bezirk Schöneberg untersucht. Deren Entstehung wird vor dem Hintergrund des 1862 verabschiedeten Bebauungsplans von Hobrecht und der damals geltenden

Bauordnungen untersucht. Hier soll untersucht werden, wie sich der Bebauungsplan und die urbanen Regulative der Bauordnungen städtebaulich und architektonisch manifestiert haben und somit die Grundlage für das heutige StadtParterre liefern.

Um fundierte Aussagen über das Funktionieren des heutigen Berliner StadtParterres treffen zu können, wird in der vorliegenden Arbeit methodisch auf die stadtmorphologische Untersuchung der Nutzungsstrukturanalysen, auf Straßenpanoramen sowie auf Erkenntnisse aus der Feldforschung zurückgegriffen. Anhand dieser Daten können den Herausforderungen und Potentialen des aktuellen StadtParterres parzellenscharf nachgegangen werden.

Die Erkenntnisse der intensiven Grundlagenforschung in der Bauaktenkammer, der Feldforschung und der Nutzungsstrukturanalysen fließen in urbane Strategien für die jeweiligen Forschungsstraßen ein.

Abstract

Public life in cities takes place between the houses. It is therefore all the more important to create living spaces that ensure a framework for harmonious coexistence. However, it would be far too short to focus only on the functioning of street spaces since these are part of a larger system, the Urban Parterre. The Urban Parterre is a cohesive, inter-related system consisting of ground floor, courtyard and street.¹

Especially in Vienna, however, the influence of various factors has led to an apparent collapse of this system over the last few decades. The dominance of the car in the streets did not stop even in front of the ground floor. In Vienna, ground floor vacancies, for example, have been converted into mini-garages. The Viennese Urban Parterre is confronted with monofunctional usage patterns and vacancies. Courtyards – once part of the Urban Parterre – have been downgraded to storage areas for garbage containers and bicycles.

Against this background, the question arose as to which strategies other cities, which have a similar proportion of Gründerzeit/Historism style buildings as Vienna, apply to enable the vital Urban Parterre.

Berlin was chosen as the comparison city, because Berlin, like Vienna, has experienced an enormous urban growth during the Gründerzeit/Historism era, and even today the Gründerzeit style architecture significantly shapes the Berlin or Viennese cityscape. Against this background, the present work attempts to understand in a theoretical essay the genesis of the Berlin StadtParterre during the Gründerzeit era and follows the current patterns of usage.

During a three-month research stay at the Institute for Urban Development and Renewal of Settlement Units at the TU Berlin, two research areas – the Chamissoplatz in the Kreuzberg district and the Nollendorfstraße in the Schöneberg district were investigated. Its origin is examined against the background of the land use plan of Hobrecht adopted in 1862 and the building regulations valid at that time. Here, the work investigates how the land use plan as well as the urban regulations of building regulations have manifes-

¹ see Psenner 2012: S5

ted themselves in urban planning and architecture, thus providing the basis for today's Urban Parterre.

In order to be able to make well-founded statements about the functioning of the today's urban parterre in Berlin, the methodologies used in this work rely on the morphological investigation of the city through utilization structure analyzes, on street panoramas as well as on findings from the field research.

On the basis of these data, the challenges and potentials of the current Urban Parterre can be pursued with parcety precision.

The findings of the intensive basic research in the construction chamber, the field research and the utilization structure analyzes help shape urban strategies for the respective research areas.

Inhalt

Einleitung 13

- 14 Motivation | Fragestellung | Zielsetzung
- 16 Aufbau der Arbeit
- 17 Forschungsfragen
- 18 Methodik
- 20 Momentaufnahmen aus der Gründerzeit

Urbane Formation 23 Urbane Bausteine 47

- 25 1830 Erster Berliner Bebauungsplan - Schmid
- 29 1840 | Schmuckplan - Lenné
- 33 1859- 1862 | Das Hobrechtsche Berlin
- 39 1862 - 1900 | Die Revisionsjahre
- 42 Berlin im Kontext zu Wien
- 44 Timeline

- 48 Der Hobrechtsplan
- 49 Die Berliner Bauordnungen 1853, 1887 & 1897
- 52 Urbane Bausteine
- 56 Parzellen und Blockgrößen
- 60 Straßenquerschnitte
- 66 Typologien
- 72 Erdgeschoss
- 76 Erschließung und Permeabilität
- 82 Innenhöfe
- 84 Demographie & Dichte
- 86 Fazit aus der städtebaulichen Analyse
- 88 Überblick über die Forschungsstraßen
- 90 Chamissoplatz
- 112 Nollendorfstraße

Urbanes Parterre 132 Urbane Vision 182

134 Fahrbahn
138 Gehsteig
142 Permeabilität
146 Erdgeschoss
150 Innenhof
154 Stadtnatur
158 Chamissoplatz
170 Nollendorfstraße

184 StadtParterre als Multimodaler Raum
186 Adaptiver Gehsteig
188 StadtParterre als Ökosystem
190 Adaptives Erdgeschoß
192 Adaptiver Innenhof
194 Was kann Wien von Berlin lernen?
198 Conclusio

Anhang 200

202 Literaturverzeichnis
205 Onlinequellen
205 Abbildungsverzeichnis
207 Danksagung

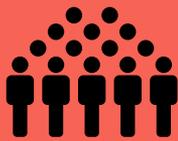
Berlin dazu verdammt: fortwährend zu werden und nie zu sein!

Karl Scheffer

Berlin



Abb. 1
Berlin Überblick



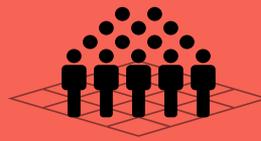
3.652.957

Einwohner¹



89.180 ha

Fläche³



4.052/km²

Einwohner/Fläche³



34 m

höchste Erhebung⁴



25

Mercer Rating⁶



368 m

höchstes Gebäude⁵

Wien



Abb. 2
Wien Überblick

¹ <https://daten.berlin.de/datensaetze/einwohnerinnen-und-einwohner-den-ortsteilen-berlins-am-30062016>

³ <https://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/ueber-den-bezirk/zahlen-und-fakten/flaechе-345307.php>

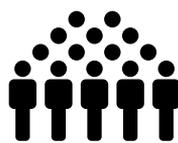
⁴ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Erhebungen_in_Berlin

⁶ <https://www.welt.de/vermischtes/article181089442/Neuer-Spitzenreiter-Und-die-lebenswerteste-Stadt-der-Welt-ist.html>

² https://www.wien.gv.at/search?q=einwohner&client=wien&proxysheet=wienres&tlen=250&ulang=de&oe=UTF-8&ie=UTF-8&getfields=&entsp=a__wiengesamt&sitel=wiengesamt

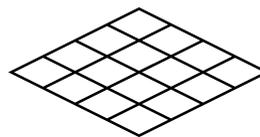
⁵ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_höchsten_Bauwerke_in_Berlin

⁶ <https://www.welt.de/vermischtes/article181089442/Neuer-Spitzenreiter-Und-die-lebenswerteste-Stadt-der-Welt-ist.html>



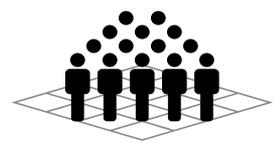
1.867.582

Einwohner¹



41.487 ha

Fläche³



4.553/km²

Einwohner/Fläche³



543 m

höchste Erhebung⁴



1

Mercer Rating⁶



252 m

höchstes Gebäude⁵



Einleitung

Motivation, Fragestellung, Zielsetzung

Mehr als ein Viertel (27%) des Gebäudebestandes in Berlin geht auf die Periode des Historismus, die auch als Gründerzeit bekannt ist, zurück.² Ähnlich ist die Situation in Wien, wo Gebäude, die auf die Gründerzeit zurückgehen, ca. 20% des Gebäudebestandes ausmachen³ (jede vierte Wohnung in Wien befindet sich in einem Gebäude aus der Gründerzeit).⁴

2 vgl. IBB Wohnungsmarktbericht 2017 S43

3 vgl. Wien im Querschnitt 2011 S18

4 vgl. Psenner 2012: S5

Berlin



27 %

des Gebäudesbesandes Gründerzeitarchitektur

Wien



20 %

des Gebäudesbesandes Gründerzeitarchitektur

Abb. 3
Gründerzeitarchitektur in Berlin und Wien

Wesentliche stadtstrukturelle Elemente, die beide Städte bis heute noch fundamental prägen, gehen auf das 19. Jahrhundert zurück. So zählte Berlin 1900 2.53 Millionen Einwohner und war somit viertgrößte Stadt der Welt. Dicht gefolgt drängte sich Wien mit 1,7 Millionen Einwohnern auf Platz sechs.⁵ Beide Städte erlebten in der Zeit der Industrialisierung einen enormen Aufschwung und sahen sich mit ähnlichen Herausforderungen, sowohl demographischer als auch städtebaulicher Natur, wie etwa Wohnraumknappheit, desaströsen Hygienebedingungen oder sozioökonomischen Schwierigkeiten konfrontiert. Dem rasanten Bevölkerungsanstieg musste mit einer raschen Bereitstellung von Wohnraum entgegenwirkt werden. Die Errichtung von gründerzeitlichen Stadthäusern prägt noch bis heute das Stadtbild und somit auch das StadtParterre.

5 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S41
Wien wuchs bis 1910 auf eine Einwohnerzahl von 2.031.498
vgl. geschichte.wien.gv.at
Berlin wuchs bis 1912 auf eine Einwohnerzahl von 2.095.030
ihren Höchststand
vgl. Dolf-Bonekämper, Million Pahl-Weber 2018: S41

Das StadtParterre - Eine Definition

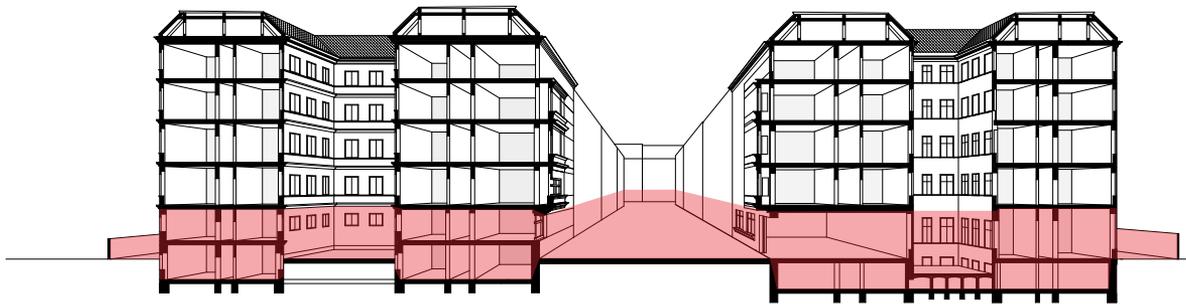


Abb. 4
Definition StadtParterre

Der Frage, wie wichtig ein vitales, durchmischtes Erdgeschoß für das Quartier und im größeren Maßstab für die Stadt ist, geht Angelika Psenner seit Anfang der Nuller Jahre nach und hebt den Diskurs über das Erdgeschoß mit der Einführung des Begriffs „Stadt-Parterre“ auf einen systemischen Ansatz. Geprägt durch einen holistischen Zugang versteht man unter dem Stadtparterre ein zusammenhängendes Gefüge aus Straßenraum, der Erdgeschoßzone samt angrenzender Räume, wie Kellergeschoße, Souterrains und Obergeschoße und dem Hofraum. Die Wichtigkeit sich dem Thema holistisch anzunähern, unterstreicht sie mit der Aussage: „Funktioniert das Stadtparterre, funktioniert die Stadt.“

Aufbau der Arbeit

In der vorliegenden Arbeit wird der Versuch unternommen, sich zunächst über städtebauliche Motive an die Thematik anzunähern. Die Arbeit ist so aufgebaut, dass der inhaltliche Fokus sich auf Berlin konzentriert und Wien, aber vor allem die langjährige Forschungsarbeit Angelika Psenner zum Wiener StadtParterre, immer wieder als Vergleich herangezogen wird. Zunächst soll die Urbane Formation Berlins erörtert werden, indem zentrale Leitfiguren der Berliner Stadtentwicklung beziehungsweise Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts abgebildet werden.

Vertieft werden die Aussagen Schmidts, Lennés und Hobrechts, in dem konkret an zwei Forschungsstraßen in Berlin überprüft wird, inwieweit deren städtebaulichen Aussagen über Blockgrößen, Quartiere und Straßenquerschnitte noch heute im StadtParterre ablesbar sind. Dabei werden urbane Bausteine des StadtParterres und deren Wechselwirkungen zueinander untersucht. Dazu werden die Aussagen des Hobrechtsplans beziehungsweise der logistischen Faktoren der historischen Bauordnung anhand der Originaldaten aus den Bauaktenkammern der beiden Forschungsstraßen Chamissoplatz und Nollendorfstraße verifiziert. Die urbanen Bausteine werden mit jenen Wiens verglichen und abschließend in Relation zueinander gesetzt.

Nach der Abhandlung der urbanen Genese ist der zweite Teil der Arbeit stark von gegenwärtigen Herausforderungen und Potenzialen des konkreten StadtParterres geprägt. Diese Abhandlung soll ein Verständnis dafür liefern, welche Rolle das StadtParterre heute einnimmt und welche Nutzungsmuster sich abzeichnen. Um scharfe Aussagen zu den Nutzungsstrukturen formulieren zu können, wurden zusammenhängende Grundrissaufnahmen erstellt.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung stellen die Basis für urbane Strategien für eine zukünftige, resiliente Entwicklung dar.

Abgerundet wird die Arbeit durch eine Urbane Vision, die Erkenntnisse dieser Analyse darstellt.

Forschungsfragen

Vor dem Hintergrund der Annahme, dass das Funktionieren des StadtParterres für das Funktionieren einer Stadt unabdingbar ist und wesentliche städtebauliche Parameter sich aus der gründerzeitlichen Stadtstruktur ableiten lassen, versucht diese Arbeit folgenden Forschungsfragen nachzugehen:

***Welche (städte-)baulichen Parameter führten zum gründerzeitlichen StadtParterre in Berlin?
Worin unterscheiden sich diese von Wien?***

Die Forschungsfragen sollen vor allem auch dazu beitragen, wesentliche (städte-)bauliche Elemente zu visualisieren und so begreifbar zu machen, welches Erbe die Gründerzeit uns hinterlassen hat.

Mit welchen Herausforderungen sieht sich das gründerzeitliche StadtParterre aktuell konfrontiert?

Nicht zuletzt soll erörtert werden, wie man mit diesem historischen Erbe der Gründerzeitarchitektur umgehen soll. Darüber hinaus soll auch aufgezeigt werden, welche Potenziale aktiviert werden können, um ein resilientes StadtParterre zu forcieren.

Welche (städte-)baulichen Spielräume gibt es im gründerzeitlichen Bestand, um auf gesellschaftspolitische und sozioökonomische Veränderungen, aber auch auf Umweltfaktoren reagieren zu können?

Methodik

Mit dem Ziel jene strukturgebenden Parameter für das StadtParterre in Berlin begreiflich zu machen, untersucht die Arbeit die historischen, städtebaulichen Planungsinstrumente und Regulative. Dazu gehören einerseits die Bauordnungen 1853, 1887 und 1897 sowie der Hobrechtsplan. Dabei steht im Vordergrund, wie sich Hobrechts Visionen städtebaulich im StadtParterre manifestiert haben und welche seiner Aussagen in der heutigen Stadtgestalt noch ablesbar sind. Dazu stützt sich die Arbeit besonders auf die Publikation „Das Hobrechtsche Berlin – Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung“ der TU Berlin, die sich einhergehend mit der Genese und dem Werk Hobrechts intensiv auseinandergesetzt haben. Ergänzt werden diese durch eigene Recherchen in diversen Archiven und Bauaktenkammern, sowie zahlreiche Feldforschungen.

Um zu verstehen, wie das StadtParterre heute funktioniert, wurde während eines dreimonatigen Forschungsaufenthalts am „Institut für Bestandsentwicklung und Siedlungswesen“ der TU Berlin umfassend mit Fokus auf Straßen in Nebenlagen geforscht. In mehreren Workshops gemeinsam mit den Forschern Florian Hutterer und Felix Bentlin wurden potentielle Forschungsstraßen im Hobrechtschen Berlin definiert, wobei das Gebiet innerhalb der Akzisemauer bewusst vernachlässigt wurde.⁶ Nach Begehung der Forschungsstraßen wurden drei Zielgebiete festgelegt.

6 Das Gebiet innerhalb der Akzisemauer wurde vernachlässigt, da hier Hobrecht, anders als Hausmann in Paris, kaum Eingriffe in die bestehende Stadtstruktur nahm.

Um fundierte Aussagen zum Funktionieren des StadtParterres in den jeweiligen Forschungsstraßen treffen zu können, wird in dieser Arbeit auf die Methode der Zusammenhängenden Grundrissaufnahmen zurückgegriffen, die Angelika Psenner in ihren Arbeiten zum Wiener StadtParterre einerseits in ihrer Pilotstudie „Das Wiener Gründerzeit-Parterre – eine analytische Bestandsaufnahme“ von 2012-2014 als auch in ihrem FWF-finanzierten Projekt „StadtParterre Wien“ von 2015-2019 elaboriert hat. Psenner greift dabei auf eine Methode der Stadtmorphologen Muratori beziehungsweise Canniggia zurück.

Voraussetzung für das Erstellen von zusammenhängenden Grundrissaufnahmen sind stichhaltige Originaldaten. Diese wurden aus den Bauaktenkammern (in Wien ist hier die Baupolizei zuständig) beschaffen. Dazu wurden die Akten der einzelnen Parzellen fotografiert und im Anschluss mittels CAD-Software digitalisiert. Die erarbeiteten Grundrisse werden in der Arbeit im städtebaulichen Maßstab 1:1000 bzw. 1:5000 dargestellt. Aufgrund der begrenzten Ressourcen war es nicht möglich, Naturmaße zu nehmen, wodurch es punktuell zu Unschärfen in den planlichen Aussagen kommen kann. Diese sind allerdings vernachlässigbar, da sie die Aussagen der Nutzungsstrukturanalyse nicht wesentlich beeinträchtigen.

In der Arbeit wird auf den methodischen Ansatz der zusammenhängenden Grundrissaufnahmen zurückgegriffen. Diese haben ihren Ursprung bei Saverio Muratori, der diese für Venedig durchführte, beziehungsweise Gianfranco Canniggia, der sie für Florenz und Como erstellte. In den 1990er wird diese Methode wieder von Margarte Peters für Städte in der Schweiz aufgegriffen. Allerdings kam diese Methode durch das Aufkommen der 3D Stadtmodelle zu einem abrupten Ende. Anfang der 2000er griff die Stadtplanungsforscherin Angelika Psenner diese Methode wieder auf und entwickelte sie mit einer 3D Software weiter. Unter ihrer Leitung entstanden zusammenhängende Grundrissaufnahmen, die in ein 3D Modell eingespeist wurden.⁷

⁷ vgl. Psenner 2012: S30

Auf Grund begrenzter Ressourcen liegt der Fokus dieser Arbeit auf zusammenhängenden Grundrissaufnahmen der Forschungszüge. Der 3D Aspekt wird vernachlässigt.

Neben der Recherche in Archiven und der Digitalisierung der Originaldaten wurde vor allem ein Augenmerk auf die Feldforschung gelegt. Es wurden investigative Stadtspaziergänge durchgeführt. Bei diesen wurden die Fassaden der Gebäude auf ihre Permeabilität untersucht, Innenhöfe auf deren Beschaffenheit erforscht und die Nutzungen diverser Erdgeschoßlokale aufgenommen.

Momentaufnahmen aus der Gründerzeit



Abb. 4
Kreuzberg in der Gründerzeit



Abb. 5
Kreuzberg in der Gründerzeit

*„Dass eine Epoche so ungeheuer gesteigerter
Bautätigkeit wie die, wohinein die Entwicklung
Groß-Berlin fällt, sich künstlerisch als absolut
unfähig erweist,
steht einzig da in der Geschichte der Baukunst.“*

Karl Scheffler

Berlin. Ein Stadtschicksal (1910). Neuausgabe bei Suhrkamp, 2015

Abb. 6
Kreuzberg in der Gründerzeit



Riekenbuys Str.
• Voor broedende Gist/Wier
• van garmisch tot garmisch
• Garmisch in H.H.

RK

RK



Urbane Formation

Was für Paris Hausmann und für Barcelona Cerdá ist, stellt James Hobrecht mit seinem über die Grenzen des Städtebaudiskurses hinausreichendem Werk, dem Hobrechtplan dar. Der Hobrechtsplan liefert die Bebauungsgrundlage für die gründerzeitliche Bebauung Berlins.

Will man jedoch die städtebaulichen Motive und Ideen Hobrechts verstehen, so darf man die Vorgängerplanungen insbesondere jene von Schmid, Schinkel und Lenné, aber auch die privaten Planungen, wie etwa der *Waaren-Credit-Gesellschaft* nicht außer Acht lassen, bauen die städtebaulichen Motive Hobrechts stark auf dem Ersten Berliner Bebauungsplan auf.⁸ Im nun folgenden Kapitel wird erörtert, welche weitreichenden Folgen der Hobrechtsplan auf das Stadtparterre hatte.

⁸ vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S35, S37

1830 Erster Berliner Bebauungsplan – Schmid

Berlin sieht sich ab Beginn der 1820er mit einem zunehmenden Bevölkerungsanstieg konfrontiert, welcher durch günstige infrastrukturelle Voraussetzungen wie etwa der Versorgung mit Wasser und Gas, vorangetrieben werden.¹⁰ Der steigende Druck auf Wohnraum macht eine Stadterweiterung und einen damit verbundenen Stadterweiterungsplan dringend von Nöten. Nachdem die Rahmenbedingungen wie das Separationsverfahren^{11,12} eine neue Bauordnung,¹³ die Vermessung des Stadtgebiets und die rechtliche Regelung, wer für die Kosten neuer Straßen aufkommen muss, geklärt sind, beauftragt das Polizeipräsidium Oberbaurat Johann Carl Ludwig Schmid 1827 mit dem „*Bebauungsplan für die Umgebung Berlins*“.^{14,15}

Schmid gliedert seinen Entwurf für die Stadterweiterung in fünf Abteilungen,¹⁶ davon werden die Abteilungen I bis IV 1830 genehmigt. Schmid's Plan wurde für die Erteilung der Bauerlaubnis herangezogen, war er schließlich der Einzige, der über die Pläne verfügte.¹⁷ Städtebaulich markante Elemente sind vor allem die kreisförmigen Platzsituationen, die an die Innenstadt anknüpfen. Diese Verkehrsplätze knüpfen an die Bestandsstraßen der Innenstadt an und erschließen Gebiete im Norden.¹⁸

Verortet man Schmid's Bebauungsplan in einem internationalen Kontext, so stellt man fest, dass Berlin eine Stadterweiterung in diesem Ausmaße relativ früh erfährt.¹⁹

10 vgl. Senatsvergltung für Stadtentwicklung, 2002: S2

11 vgl. Geist/Küvers Band 1 1980: S471

2a Unter einem Separationsverfahren versteht man die Umwandlung von Ackergrundstücken in bebaubare Parzellen.

Vgl Geist/Küvers 1980 S471 und Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S37

12 „Das Separationsverfahren jener Flächen, die an die Luisenstadt angrenzenden und des Köpenicker Feldes innerhalb und außerhalb der Stadtmauer dauern von 1820- 1840.“

Siehe Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S56

13 vgl. Geist/Küvers Band 1 1980: S471

Die Bauordnung wird 1821 gemeinsam von Magistrat und Polizeipräsidium erstellt, jedoch erst 1853 finalisiert

14 vgl. ebenda: S471

15vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S37

16 vgl. Geist/Küvers Band 1 1980: S474

17 vgl. ebenda: S475

18 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S38

19 vgl. ebenda: S107

20 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S38

21 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S476

22 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S38

23 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S476

24 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S39

25 *“Die Ideen und Entwürfe zum Berliner Kanal- und Hafensystem wurden von Peter Joseph Lenné maßgeblich zu Beginn des 19. Jahrhunderts bestimmt. Im Jahr 1840 erhielt der Stadtplaner und Gartenarchitekt vom preußischen König den Auftrag, parallel zur Bebauung des Köpenicker Felds einen Entlastungskanal für die Spree zu projektieren, der zwischen 1845 und 1850 auf einer Länge von 10,7 Kilometern realisiert wurde: der Landwehrgraben sollte zum Landwehrkanal ausgebaut werden.”* Zitiert nach Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber 2018: S174

26 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S476-477

27 ebenda. S479

28 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S39

29 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S480

1840 Schmuckplan - Lenné

1840 wird Friedrich Wilhelm II König von Preußen. Mit ihm kommt es zu einer Neuorientierung der Stadtplanung Berlins.²⁰ Der Gartenbaudirektor Peter Josef Lenné ist bereits durch Vorplanungen wie dem Tiergarten und durch seine planerischen Aufgaben für die königlichen Parkanlagen mit Berlin vertraut. So entsteht 1840 der Bebauungsplan „*Projektierte Schmuck- und Grenzzüge von Berlin mit nächster Umgebung*“ unter seiner Federführung.²¹ Lenné greift die fünf Unterteilungen, die schon vor ihm Schmid entwickelt hat, auf und verfeinert diese.²² Besonders das Ringstraßenprojekt sticht aus Lennés Planung hervor. Mit diesem versucht er eine städtebauliche Klammer zu schaffen, die die einzelnen Teilgebiete wie Zoologischer Garten, Landwehrkanal, Köpenicker Feld und den Entwurf für das Pulvermühlengelände verbinden. Im Entwurf für dieses Ringstraßenprojekt wird auch Lennés landschaftsarchitektonische Handschrift deutlich. So formuliert er diese Prachtstraße mit Baumalleen aus.²³

Eine weitere städtebauliche Idee ist der Ausbau der Schifffahrtswege. So knüpft er mit künstlich angelegten Kanälen die Innenstadt an bestehende Schifffwege an.^{24,25} Untermauert wird Lennés Entwurf durch ein für die Zeit progressives Begleitschreiben, in dem er die soziale Dimension seines Vorhabens betont. Er weist auf die Wichtigkeit von öffentlichen Spaziergängen und Parkanlagen für die Gesundheit des Volkes hin.²⁶

Jedoch scheitert Lennés Gesamtplanung. Aufgrund mangelnder finanzieller Ressourcen regt der König einen neuen Plan an. Das Scheitern wird aus dem 1843 veröffentlichten Plan „Schmuck- und Bauanlagen der Residenz Berlin“ deutlich. Der große Wurf von 1840 zerfällt in Teilprojekte.²⁷

Lenné wird in den Folgejahren immer wieder für seine Expertise herangezogen, sein Einfluss auf die Stadtplanung stagniert aber in den 1850er Jahren. 1853 kommt es zur Genehmigung für den Bebauungsplan für den Norden Berlins.²⁸ Im selben Jahr tritt die Bauordnung, deren Ursprünge auf das Jahr 1821 zurückgehen, in Kraft.²⁹



1859 -1862 Das Hobrechtsche Berlin - James Hobrecht

Die durch Mitte des 19. Jahrhunderts verstärkt einsetzende Industrialisierung brachte einen dramatischen Bevölkerungsanstieg mit sich, was dazu führte, dass der erste Berliner Bebauungsplan Schmidts überarbeitet werden musste. Dazu wurde 1852 im Polizeipräsidium die Stelle des Bauinspektors geschaffen.^{30,31} So erarbeiten in den Jahren 1852-1858 Heinrich Julius Köbicke und Johann Friedrich Gustav Rothe Grundlagen für einen neuen Bebauungsplans Berlins. Zunächst wurden die fünf Abteilungen, die in ihrer Handhabung als zu groß erachtet werden, in ihren Dimensionen verändert und auf 14 Abteilungen ergänzt.³² Ab Anfang 1858 begann James Hobrecht Köbicke zu vertreten und übernahm dessen Agenden ab 1.4.1859 vollständig und wurde Leiter des Kommissariats.³³

Beim Planungsgebiet für den zweiten Berliner Bebauungsplan dachte man weit über die Grenzen des Weichbilds Berlins hinaus. Dieses umfasste neben den neuen Eingemeindungen³⁴ auch die Gemeinden Charlottenburg, Wilmersdorf, Rixdorf, Reinickendorf, Weißensee und Lichtenberg. Im Gegensatz zu Hausmann, der auch Durchbrüche in der Innenstadt vornimmt, bleibt der historische Stadtkern weitgehend unangetastet von Hobrecht.³⁵

Hobrecht sieht sich aber mit massiven Vorgaben konfrontiert und muss die Vorplanungen berücksichtigen, was den Planungsspielraum einschränkt. So erhält er Instruktionen, existierende Pläne in den Zweiten Berliner Bebauungsplan einzuarbeiten. So sollten die Planungen Schmidts, die Bebauungen Lennés, der 1858 genehmigte Bebauungsplan der Waaren Credit Gesellschaft, aber auch einer Reihe von Straßen, die von örtlichen Grundbesitzern beantragt wurden, in den neuen Plan eingearbeitet werden. Des Weiteren wurden Hobrecht die Ausverhandlungsprozesse mit den Grundstücksbesitzern übertragen, es wurde ihm aber auch auferlegt, aus Kostengründen Rücksicht auf bestehende Parzellen zu nehmen, und anstatt neue Straßen anzulegen lieber auf bestehende Feldwege zurückzugreifen.³⁶ Zu guter Letzt gehörte es zu Hobrechts Aufgaben, die fehlenden Abteilungen zu ergänzen. Der Gestaltungsspielraum, der ihm blieb, war etwa bei der Aus-

formulierung der Blockgrößen.³⁷ Im Mai 1859 wurde mit den Vermessungsarbeiten gestartet.³⁸ Im selben Jahr wurde Hobrecht von Baumeister Assmann vertreten, der später mit der Publikation der Mustergrundrisse eine zentrale Figur im gründerzeitlichen Kontext spielte.³⁹ In den Jahren 1859 bis Ende 1861 lieferte Hobrecht Entwürfe und Erläuterungsberichte zu den Abteilungen I – XV ab. Hobrecht verließ Ende 1861 das Kommissarium, sein Nachfolger wurde Baumeister Seßhafft. In seiner aktiven Zeit als Bauinspektor wurde lediglich die Abteilung III im Jahr 1860 genehmigt. Alle anderen Abteilungen wurden erst 1862 nach dem Ausscheiden Hobrechts aus dem Kommissarium ohne Hobrechts Mitwirken finalisiert und genehmigt.⁴⁰ Dies verdeutlicht auch, dass der Begriff Hobrechtsplan mit Vorsicht zu verwenden ist. So ist der Hobrechtsplan als Summe der Vorplanungen durch Schmid und Lenné zu verstehen. Außerdem waren auch unter der Leitung Hobrechts zahlreiche Akteure an der Ausarbeitung des Hobrechtsplan beteiligt. Ab 1862 wurde der Hobrechtsplan im Maßstab 1:6250 und 1:4000 gedruckt und vervielfältigt.⁴¹ Hobrecht selbst sah den Plan als ein flexibles Werk an. Auch wenn dieser später zunehmend in Kritik geriet und als Bauflichtlinienplan abgestempelt wurde, obliegt ihm doch auch eine soziale Komponente. Hobrecht machte sich durchaus auch Gedanken zur Sozialstruktur. So meinte er, dass in den zu errichtenden Wohngebäuden eine soziale Mischung vertikal passieren würde und dadurch die Entstehung von Arbeiterslums entgegen gewirkt werden könnte. Diese durchaus begrüßenswerte Idee fand unter den Vorzeichen der kapitalistischen Stadtplanung keinen Anklang. Die Bebauung der Grundstücke wurde bis auf ein Maximum ausgereizt, was zu einer enormen Dichte und in Folge dessen zu prekären Wohnverhältnissen führte.⁴²

Der Hobrechtsplan war bis 1919 ein rechtlich bindendes Planungsinstrument Berlins.⁴³

Die Bedeutung des Hobrechtsplans für das StadtParterre

Der Hobrechtsplan ist immer in Abstimmung mit den Bauordnungen 1853, 1887 und 1897 zu lesen, um Rückschlüsse auf die Strukturgebung für das Berliner StadtParterre ziehen zu können. So definiert er als Baufluchtlinienplan urbane Bausteine wie Straßenbreiten und Blockgrößen. Die formale Ausführung der Blockgrößen wiederum bestimmt die mögliche Parzellierung etwaiger Grundstücke und die Erschließung dieser und somit auch die Typologien dieser. Das Planungsregulativ der Bauordnung definiert in weiterer Abfolge dann (architektonische) Elemente wie Raumhöhe oder Dimension der Innenhöfe.

30 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S39

31 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: 481

32 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S39

33 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S485

34 Eingemeindungen:

„1841: nördliche Eingemeindung

1.1.1861: Vororte Moabit und Wedding, sowie die nördlichen Teile Schönebergs und Tempelhoofs in das Berliner Stadtgebiet eingemeindet, das sich dadurch um nahezu 70% auf 5923 Hektar vergrößerte“ Ribbe, Band2,1987: S662

35 Ribbe, Band2,1987: S663

36 vgl. Ribbe, Band2,1987: S663

37 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S46

38 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S486

39 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: s57,
Gk S487

40 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S57

41 vgl. Lampugnani – Stühlinger S193

42 vgl. Ribbe, Band2,1987: S663

43 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S147

12 CHARLOTTEBURG



Abb. 11
Hobrechtsplan

Abb. 12
Hobrechtsplan verortet im heutigen Berlin

1862 - 1900 Die Revisionsjahre

44 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S53

„Der aus den einzelnen Abteilungsplänen hervorgegangene Bebauungsplan „ist als durchaus wandelbar und elastisch aufzufassen und hat sich jeder neuen Kombination, welche aus wechselnden Ursachen hervorgeht, zu akkommodieren.“ beschreibt Hobrecht sein Verständnis zum Bebauungsplan rückblickend.⁴⁴ Hobrecht konzipierte relative große Blockgrößen, um so späteren Bauherren Spielraum für diverse Nutzungen zu geben. Des Weiteren sah Hobrecht in seinem Plan nur jene Straßen vor, die von Dringlichkeit waren und spielte den Ball für die Errichtung von Nebenstraßen den privaten Bauherren zu. Dass dies so nur selten eintrat, wird in etlichen Beispielen deutlich und manifestiert sich in der für Berlin so typischen Typologie der Berliner Mietskaserne mit seinen Seitenflügeln und Hinterhäusern, die über die Innenhöfe erschlossen wurden.⁴⁵

45 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S158

Als flexibles Planwerk konzipiert, wurden zahlreiche Änderungen im Laufe der Jahre vorgenommen. Dies wird auch in den für die vorliegende Arbeit gewählten Forschungsstraßen deutlich. Sie waren beide nicht in der Originalfassung Hobrechts eingeplant. Die Nollendorfstraße wird als Notwendigkeit eingeführt, um den zu großen Block zu teilen. Dieses Phänomen der späteren Revision findet sich auch auf dem Gebiet des jetzigen Chamissoplatzes wieder, an dessen Stelle in der Fassung von 1862 sich ein circa 13 ha großer Block befand. Dieser wurde in späteren Revisionen in sechs kleinere Blöcke, die sich um einen Platz anordnen, unterteilt. Dabei sticht der westlichste Block mit seiner Dimension von 5,6 ha heraus. Auf diesem Block findet sich Hobrechts Gedanke der Mischnutzung wieder. In der Mitte des Blockes, die schlecht erschlossen werden konnte und auch Nachteile in der Belichtung hat, wurde eine Bierbrauerei errichtet.

Grundsätzlich wurde dann mit dem urbanen Regulativ der Bauordnung von 1887 nachgefeilt und die Ausnutzung der Grundstücke verschärft, die Mindestgröße der Innenhöfe erhöht und es wurden Vorschriften zur Belüftung und Belichtung der Wohnungen getroffen.⁴⁶

46 vgl. Lampugnani /Stühlinger, 2018: S195

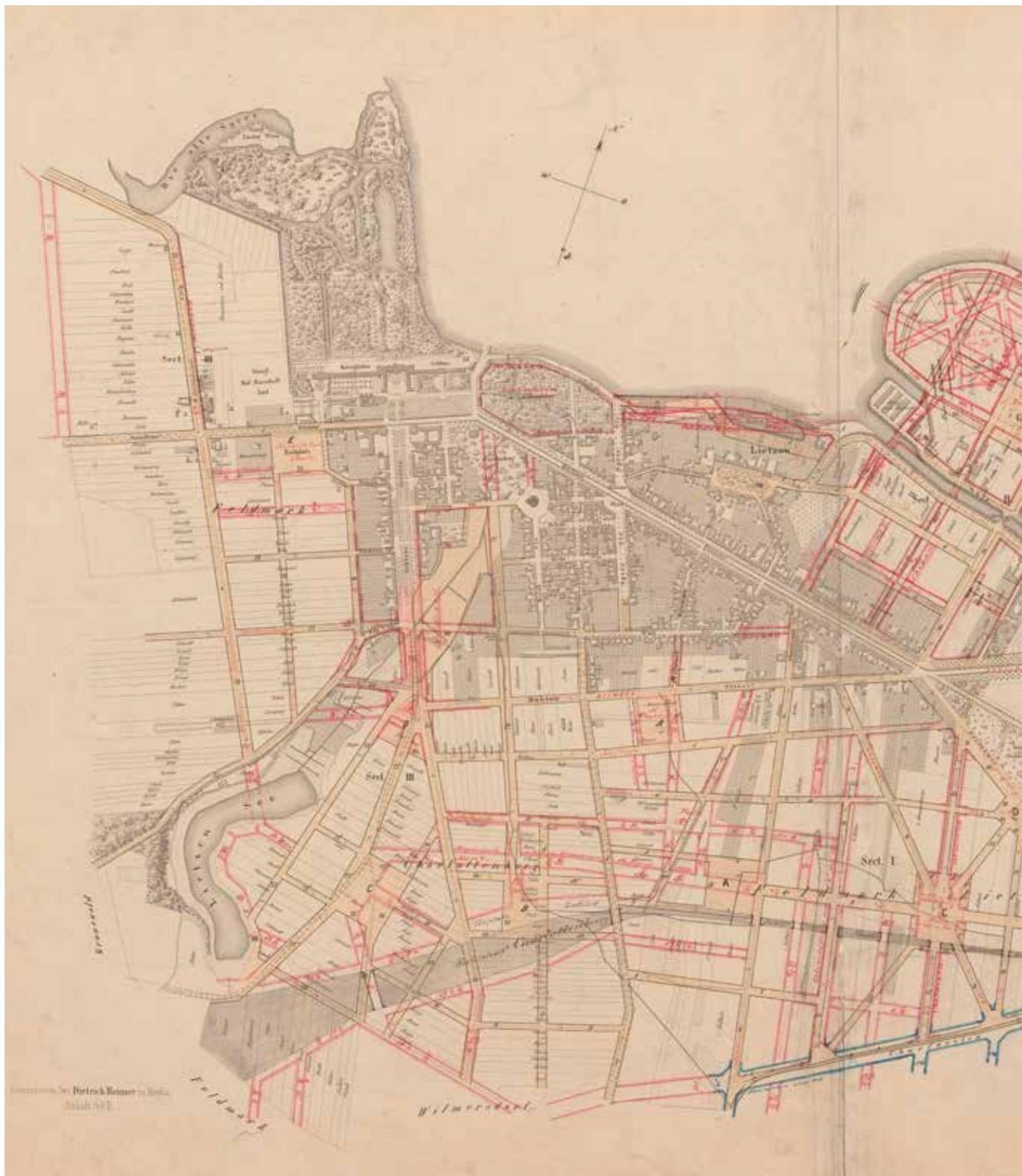




Abb. 13
Ausschnitt aus der Revisionsplanung

Berlin im Kontext zu Wien

Obwohl in Berlin schon 1821 eine Neufassung für eine zeitgemäße Bauordnung angedacht wurde, zögerte sich die Verabschiedung bis 1853 hin.⁴⁷ Dennoch wird 1830 mit dem „*Ersten Berliner Bebauungsplan*“ von Schmid relativ früh die Stadterweiterung vorangetrieben. Diese Stadterweiterung setzt somit 20 Jahre früher als in Wien ein, wo zwar die erste Bauordnung 1829 verabschiedet wird, aber erst 1850 die erste Stadterweiterung einsetzt. Dies wurde durch die Eingemeindung der Vorstädte, welche innerhalb des Linienwalls lagen, vollzogen.

Wien erfuhr ein ähnlich rasantes Wachstum wie Berlin. So vervierfachte sich die Einwohnerzahl Wiens in den Jahren 1869 bis 1910 auf knapp über zwei Millionen.⁴⁸ Damit war Wien sechstgrößte Stadt der Welt.⁴⁹ Die Städte Berlin und Wien hatten auf Grund zahlreicher Arbeitsmöglichkeiten in Fabriken und Dienstleistungsgewerbe eine starke Anziehungskraft für Arbeitssuchende aus dem näheren Umfeld. So schreibt Melinz: „*Charakteristisch für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war der relativ enge Einzugsbereich für die Zuwanderung in die Großstädte. In Städten wie Wien, Prag, Budapest – in Deutschland Berlin – kam der überwiegende Teil der Zuwandernden aus einem Umkreis von 300 bis 500 km Radius auf eigenem Staatsgebiet.*“⁵⁰ Wien musste sich – ähnlich wie Berlin - entsprechenden Herausforderungen, die der rasche Bevölkerungsanstieg mit sich brachte, stellen. Die Bereitstellung von dringend benötigten Wohnungen wurde großteils dem privaten Markt überlassen. Die Wohnverhältnisse waren in Berlin genauso wie in Wien prekär. In den 1870er Jahren hinkte die Bereitstellung von günstigen Wohnungen der Nachfrage deutlich hinterher.⁵¹ Das Phänomen der Kellerwohnungen, die in Berlin mit der Bauordnung von 1887 verboten wurden, gab es auch in Wien: „*Wer die Höhlen der Armuth in Gaudenzdorf, in Margarethen, im Liechtenthal, in der Brigittenau, die Souterrains in Hernals und Ottakring besucht, der muss zugestehen, dass die Wirklichkeit alle Schilderungen übertrifft. Ehemalige Stallungen, hölzerne Gartenhäuschen, nasse Kellergewölbe, Dachräume... werden vermietet [sic] und gehen zu hohen Preisen ab.*“⁵² 1858 kommt es in Wien zu einem weiteren

städtebaulich markanten Ereignis. Die Schleifung der Stadtmauern wurden veranlasst. An deren Stelle kam es zur Errichtung der Ringstraße. Beim Bau der Ringstraße handelt es sich jedoch nicht um ein klassisches Stadterweiterungsprojekt, sondern diente sie viel mehr auch als Erschließungsfläche zwischen den Bestandsbauten. Die Ringstraße ist mit 57 Metern ähnlich breit dimensioniert wie die Prachtstraße Berlins Unter den Linden.⁵³ In der Zeit des Ringstraßenbaus kommt es in Berlin unter Leitung von James Hobrecht und Gustav Assmann zum Hobrechtplan, der als zweite Stadterweiterung angesehen werden kann.

Neben dem Ringstraßenbau in Wien wird in den Jahren 1870 bis 1873 mit dem Bau der *1. Hochquellenwasserleitung* eine wichtige Grundlage für die Wasserversorgung der Stadt geschaffen.⁵⁴

In den Jahren 1890 bis 1892 vollzog sich die zweite Stadterweiterung Wiens. 1894 wurde der Linienwall – an dessen Stelle sich heute der Gürtel befindet – abgerissen. Die Stadterweiterung fand schließlich 1892 ihren Höhepunkt mit der Zweiten Eingemeindung.⁵⁵ In Berlin 1910 ist die von Hobrecht vorgesehene Stadterweiterung fast zur Gänze bebaut.

47 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S42

48 vgl. Melinz 1996: S75

49 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S23

50 Melinz 1996: S41

51 vgl. Czeike S151

52 ebenda. S155

53 vgl. Lampugnani/Stühlinger 2018: S8-9

54 vgl. Melinz 1996:S145

55 ebenda. S148

Demographische Entwicklung

Urbane Regulative

Schlüsselereignisse

B

W

B

W

B

W

329.000

421.175

547.571



Bauordnung 1853

ab 14,0 m
Straßenbreiten



36 Fuß | 11,3 m
Gebäudehöhen

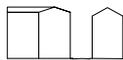


8 Fuß | 2,48 m
Raumhöhen



17x 17 Fuß | 5,33
x 5,33 m Innenhof

Bauordnung 1829



5 Klaffer | 9,15 m
Straßenbreiten



4 Stockwerke
Gebäudehöhen



9 Schuh | 2,74 m
Raumhöhen

1830
1. Berliner Bebauungs-
plan Johann Carl
Ludwig Schmid

1840
Projectierte Schmuck-
und Grenzzüge von Berlin
Peter Josef Lenné

1843
Schmuck- und
Bauanlagen der
Residenz Berlin
Peter Josef Lenné

1858
Schleifung
der Stadt-
mauern

1810

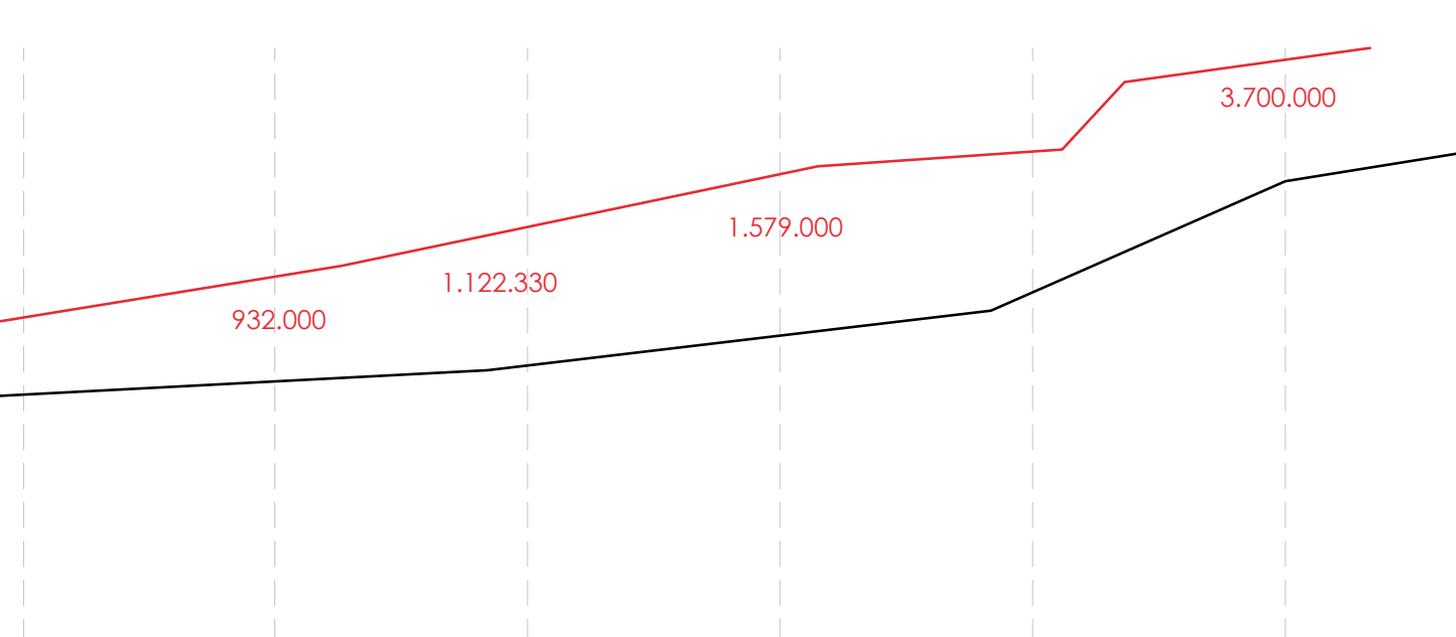
1820

1830

1840

1850

1860



1862
Hobrechtsplan
James Hobrecht
Gustav Assmann

1910
Hobrechts Planungen
fast vollständig
umgesetzt

1870 - 1873
Bau der
1. Hochquellen-
wasserleitung





Urbane Bausteine

Das folgende Kapitel versucht, städtebauliche Elemente und Strukturen vor dem Hintergrund des Bebauungsplans und der Bauordnungen 1853, 1887 beziehungsweise 1897 zu untersuchen. Es ist als stadtmorphologische Annäherung zu verstehen. Im Vordergrund steht dabei die zentrale Forschungsfrage der Arbeit:

Welche (städte-)baulichen Parameter führten zur Strukturgebung für das gründerzeitliche StadtParterre in Berlin?

Worin unterscheiden sich diese von jenen in Wien?

Städtebauliche Motive des Hobrechtsplans

Untersucht man den Hobrechtsplan nach seinen städtebaulichen Aussagen und nach seiner Relevanz für das StadtParterre, so wird deutlich, dass Hobrecht mit seinen Aussagen zu Straßen und seinem Blockmuster den Stadtraum und in Konsequenz das StadParterre prägt.

Die Forscher Johann Friedrich Geist und Klaus Küvers lieferten in den 1980er Jahren mit ihrer dreiteiligen Publikation wesentliche Grundlagen zum Berliner Mietshaus. An diese Arbeit knüpft 2018 das Forschungsprojekt „Hobrechtsche Berlin“ der TU Berlin an. Sie stellen in ihrer Untersuchung fest, dass Hobrecht, der auf Grund des engen Planungskorsetts minimalen Gestaltungsspielraum hatte, zwei Planideen verfolgte. Dies war zum einen das Ringstraßenprojekt, das er von Lenné aufgriff und zum anderen das Straßennetz und Blockmuster, das die Quartiere strukturiert. Eine große städtebauliche Geste, wie man sie etwa von Cerdá in Barcelona kennt, sucht man jedoch vergeblich. Vielmehr ergab sich durch die Schonung privater Grundbesitzverhältnisse ein unregelmäßiges Stadtmosaik.⁵⁶

Hobrecht konnte bei seiner Planung, gemeinsam mit Gustav Assman, mit dem er das Kommissarium leitete, auf zwei Referenzprojekte in Berlin zurückgreifen. Zum einen diente die 1688 errichtete Friedrichsstadt als Vorbild. Die stark gerasterte Blockrandbebauung mit Blockgrößen von 20 x 30 Ruthen (beziehungsweise 75 x 113 Meter) wurde Hobrecht von den an der Stadterweiterung direkt beteiligten Bauherren und Ministern als Referenz für den Idealblock der Stadterweiterung aufgeordert.

Des Weiteren konnte das Kommissarium auf Praxiserfahrung aus dem Feld bei der noch andauernden Stadterweiterung am Köpenicker Feld, der Luisenstadt zurückgreifen.⁵⁷

Prägende städtebauliche Elemente des Hobrechtsplans sind:

1. Das Ringstraßenprojekt, das er von Lenné aufgriff, das aber nie vollständig umgesetzt wurde
2. Das Hobrechtsche Straßennetz mit seiner Differenzierung in Promenaden-, Haupt- und Nebenstraßen
3. Idealtypische Blockgröße
4. Platztypologien wie Quartiers-, Boulevard-, Kreuzungs-, Promenaden- und Hafenplätze⁵⁸

Die urbanen Bausteine Block- und Parzellengrößen beziehungsweise Hobrechts Ideen zu Straßenquerschnitten werden im Abschnitt der Urbanen Bausteine noch ausführlicher behandelt.

56 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S63

57 vgl. ebenda: S47

58 vgl. ebenda: S74

Die Bauordnungen 1857, 1887 und 1897

Die genaue Betrachtung der „Baupolizeiordnung für Berlin und dessen Baupolizeibezirk“ von 1853 ist für diese Arbeit unersetzlich, da sie Regelungen mit typologischer Bedeutung liefert und den Berliner Wohnungsbau maßgeblich normiert.

59 vgl. Geist/Küvers Band 2 1980: S231

Als Vorläufer der Berliner Bauordnung gelten die Observanzen von 1641.⁵⁹ Im Rahmen des Ersten Berliner Bebauungsplans wurde die Berliner Bauordnung 1821 erarbeitet, deren offizielle Verabschiedung sich jedoch bis 1853 hinauszögerte.⁶⁰

60 ebenda: S471

Ihre Gliederung erfolgt in acht Teilen:

1. Bauerlaubnis
2. Vorschriften hinsichtlich der Straßen und Plätze aus Rücksichten des öffentlichen Verkehrs
3. Nähere Bestimmungen über Bebauung der Grundstücke und Errichtung der Gebäude
4. Vorschriften in Betreff der Wohnräume
5. Nähere Bestimmungen in Betreff des Bau-Materials und der Bauausführung
6. Vorschriften in Betreff der Bürgersteige und Rinnsteine
7. Bauten am Wasser
8. Allgemeine Bestimmungen⁶¹

61 vgl. BO 1853

Typologisch wesentlich sind die Aussagen der Bauordnung zur Bebauung des Grundstücks, zur Ausformulierung des Innenhofs oder etwa zur Bebauungshöhe.

So müssen gemäß §26 Gebäude von einer öffentlichen Straße oder einem öffentlichen Platz erschlossen werden und eine Zufahrt aufweisen. Prägendste Vorschrift ist §27, der regelte, dass Innenhöfe ein Mindestmaß von 17 x 17 Fuß (5,33 m x 5,33 m) aufweisen müssen, was in etwa 28 m² entspricht. Diese Vorgabe ist auf feuerpolizeiliche Überlegungen zurückzuführen und orientiert sich am Wendebedarf der Feuerspritze.⁶² Diese Mindestangaben zu den Höfen und fehlende Angabe zur Ausnutzung des Grundstücks sollen sich im Laufe der Zeit jedoch als gravierend herausstellen, da diese Lücke in der Bauordnung von privaten Bauherren zum Vorteil genutzt wird und Grundstücke intensiv bebaut werden.⁶³

62 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S222

63 vgl. Geist/Küvers Band 1 1980: S521

§28 regelte die maximale Gebäudehöhe, welche für neue Gebäude auf 36 Fuß (11,3 m) reglementiert ist. Bei Straßenbreiten von 36-48 Fuß (14 m-15,3 m), ist eine Überschreitung der Gebäudehöhe von 1/4 der Straßenbreite zulässig. Bei noch breiteren Straßen gibt

es keine Beschränkung der Gebäudehöhe mehr. 1860 wird dieser Paragraph jedoch überarbeitet und die Straßenbreite darf nicht mehr überschritten werden.⁶⁴ Der innovativste Aspekt der Bauordnung von 1853 liegt darin, dass sie erstmals über feuerpolizeiliche Bestimmungen hinausgeht und mit dem vierten Teil „Vorschriften in Betreff der Wohnräume“ Aussagen zur Qualität der Wohnungen trifft. Dabei darf kein Geschoß niedriger als 8 Fuß also etwa 2,48 m sein.

64 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S223

Wohnungen in Kellergeschoßen sind zulässig, „wenn deren Fußboden mindestens einen Fuß über dem höchsten Wasserstande, deren Decke aber wenigstens drei Fuß über dem Niveau der Straße liegen. ...“⁶⁵ Die Errichtung von Kellerwohnungen kann auch durch die Bauakten der Forschungsstraßen verifiziert werden, die immer wieder in Kellergeschoßen beziehungsweise im Souterrain, Wohnungen darstellen. Auch wird geregelt, dass Wohnungen erst 9 Monate nach der Fertigstellung des Rohbaus bezogen werden dürfen.

65 Bauordnung 1853

Mit 15. Jänner 1887 tritt eine überarbeitete Version der Bauordnung, die „Baupolizei Ordnung für den Stadtkreis Berlin“ in Kraft.⁶⁶

66 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: 224

1. Polizeiliche Anforderungen und Beschränkungen bei Bauten
2. Polizeiliche Kontrolle bei Bauten
3. Besondere Bestimmungen mit Rücksicht auf die Benutzung von Gebäuden
4. Allgemeine Bestimmungen

Mit der neuen Bauordnung kam es zu einem Maßnahmenbündel an Reglementierung der Geschoßhöhe, -anzahl und Geschoßklassifizierung. So zählte ab nun das Souterrain als Regelgeschoß, die maximale Bauhöhe lag bei 22 m Traufhöhe und die Fußbodenoberkante des obersten Geschoßes durfte nicht höher als 17,50 m über dem Bürgersteig liegen. Diese Reihe an Maßnahmen sollte den katastrophalen sozialhygienischen Bedingungen entgegenwirken und führte dazu, dass das Erdgeschoß fast vollständig auf Straßenniveau lag. Somit wurde festgelegt, dass von nun an Erdgeschoß und vier weitere Obergeschoße errichtet werden durften.⁶⁷

67 vgl. Hoffmann-Axthelm 2011: S200

68 vgl. Geist/Küvers Band 2 1980: S231

69 vgl. Dolff-Bonekämper, Million,
Pahl-Weber, 2018: 224

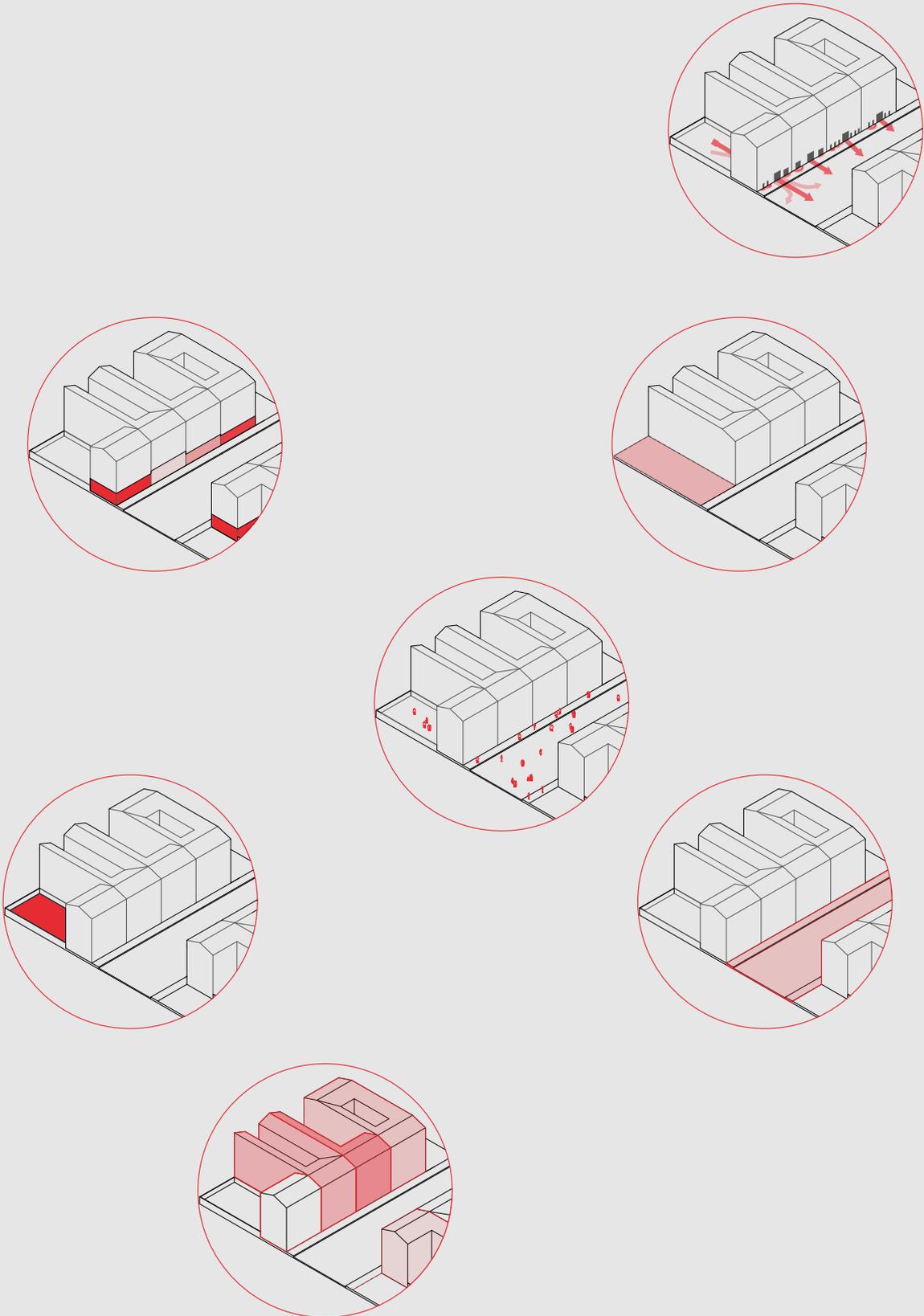
Des Weiteren wollte man den Bebauungsgrad einigermaßen eindämmen und erhöhte die Mindestgröße des Innenhofes von etwa 27 m² auf 60 m², bei Eckgrundstücken auf 40 m².⁶⁸ Auch die maximale Ausnutzung des Grundstücks wurde auf 2/3 reduziert, bei bereits vorhanden auf ¾. Die Höhe der Hinterhäuser durfte die Tiefe der Höfe um nur sechs Meter überschreiten.⁶⁹ Mit der Novellierung 1897 kam es zu einer weiteren Vergrößerung der Mindesthofgröße auf 80 m² und bei Eckgrundstücken auf 60 m².

Die Raumhöhen für bewohnte Räume wurden auf 2,80 m angehoben. Der Bebauungsgrad wurde nochmals verschärft, indem mit Tiefe des Grundstücks jener abnahm. Dazu wurden die Grundstücke in drei Streifen eingeteilt:

1. erster Streifen – 6 m ab Fluchtlinie: volle Ausnutzung
2. zweiter Streifen – 6-32 m hinter der Fluchtlinie: Bebauung 7/10 der Fläche zulässig
3. verbleibendes Grundstück: ½ Bebauung der Fläche zulässig

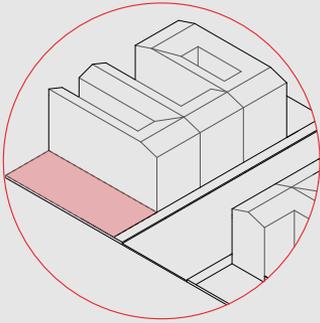
Das Höchstmaß für die fünfgeschoßige Bebauung wurde auf eine Traufhöhe von 22 m reglementiert.⁷⁰

70 ebenda

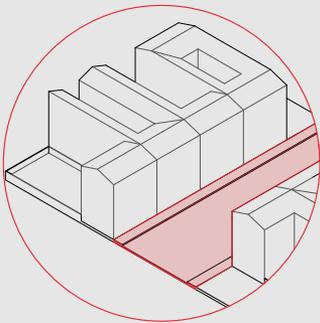


Urbane Bausteine

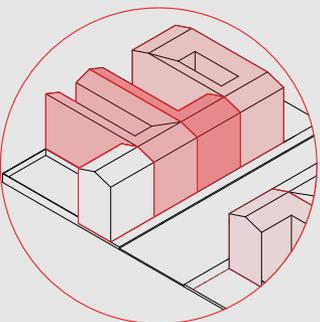
Im folgenden Teil wird das StadtParterre als solches in Einzelteile, in sogenannte Urbane Bausteine zerlegt. Auch wenn diese zunächst solitär betrachtet werden, sind sie immer als Teil des StadtParterres zu verstehen. Insbesondere soll stadtmorphologisch untersucht werden, inwiefern sich die zuvor beschriebenen städtebaulichen Regulative auf die urbanen Bausteine auswirkten. Das Kapitel ist so strukturiert, dass jeder Baustein vor dem Hintergrund der Bauordnungen und des Hobrechtsplans erörtert wird und dass im Anschluss dieser Abhandlung anhand der Feldforschungsstraßen Chamissoplatz und Nollendorfstraße verifiziert wird, inwieweit Hobrechts städtebauliche Motive noch heute ablesbar sind.



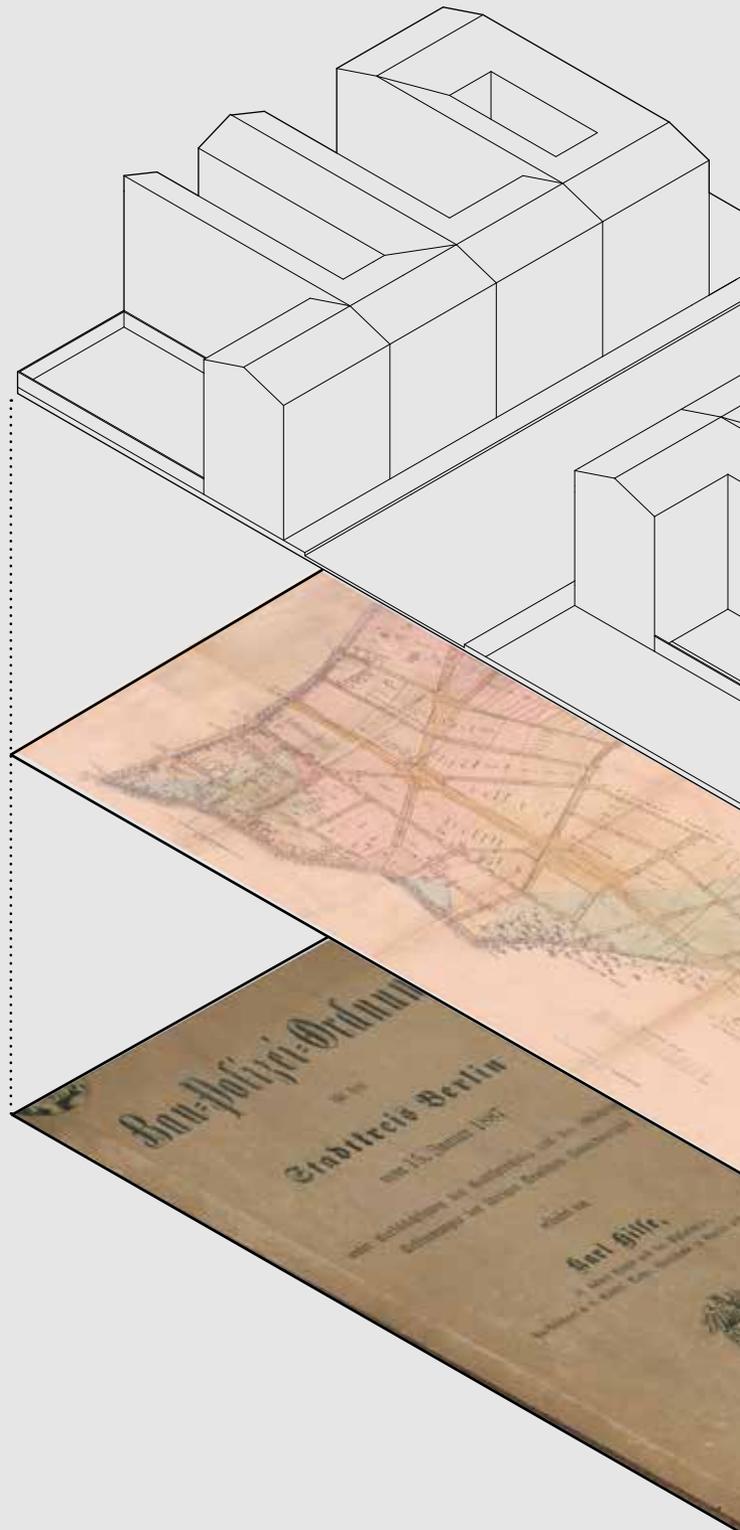
Parzellen & Blockgrößen

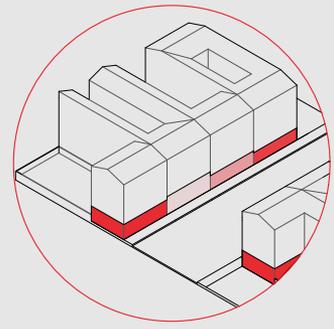
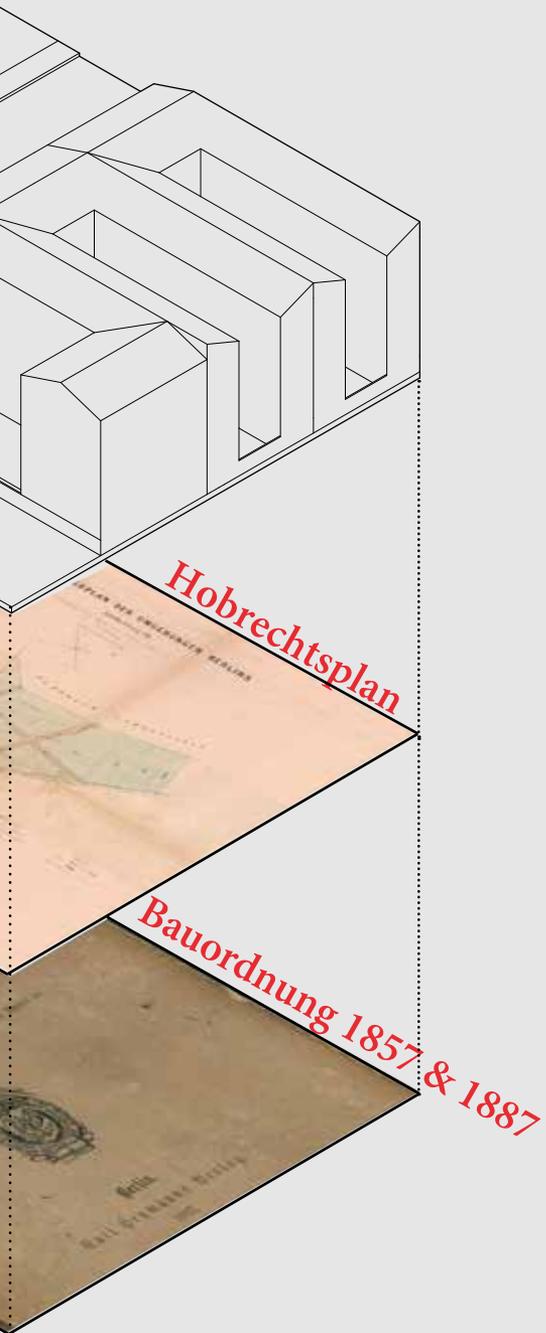


Straßenquerschnitte

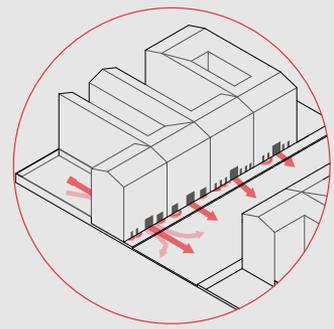


Typologien

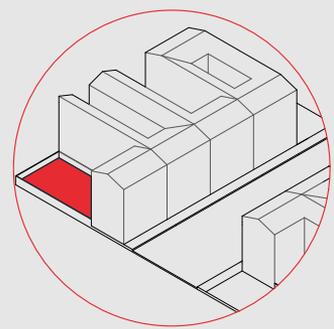




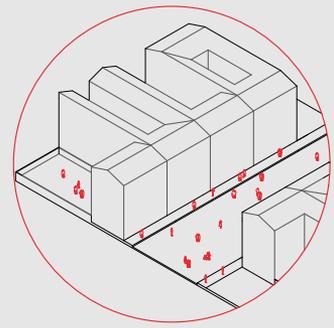
Erdgeschoss



Erschließung & Permeabilität



Innenhöfe



Dichte & Demographie 55

Parzellen und Blockgrößen | Berlin

Hobrecht, der sein Planwerk als flexiblen Baufluchtlinienplan ansieht, definiert mit seinen Vorgaben für Blockgrößen und Straßenbreiten Eckpfeiler für das StadtParterre und schafft damit Voraussetzungen für seine Benützung. Es sind auch jene Variablen des StadtParterres, die am meisten von jenen Wiens divergieren. Mit den Dimensionierungen der Blockgrößen und in Konsequenz der damit verbundenen Parzellierung prägte Hobrecht das StadtParterre wesentlich.

Die Instruktionen, die Hobrecht zur Ausformulierung der Blockgrößen erhielt, richteten sich an jene der Friedrichsstadt, die 1688 errichtet wurde. Die Blöcke der Friedrichsstadt weisen 75 x 115 m und somit eine Fläche von etwa 0,8 ha auf.⁷¹ Zur Errichtung von Fabrikanlagen sollten größere Blöcke vorgesehen werden, die eher am Stadtrand beziehungsweise an Schiffahrtswegen angelegt werden sollten. Ein Blick auf den Hobrechtsplan zeigt aber, dass die Größenanordnung der Blöcke nicht linear stadtauswärts verläuft, sondern sich vielmehr ein unregelmäßiges Stadtraster ergibt. Dieses unregelmäßige Stadtmosaik entsteht auch dadurch, dass die Blockgrößen und Blockzuschnitte vor allem an bestehende Parzellierungen und Grundstücksverhältnisse angepasst werden.⁷²

71 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S62, 64

72 ebenda: S63

Das städtebauliche Motiv des Blockrasters zieht sich durch den Bebauungsplan.

73 ebenda S64

Hobrecht sieht die Friedrichstädtische Blockgrößenvorgabe als zu klein an und überschreitet diese um das Zwei- bis Dreifache, oft um ein Vielfaches sogar, vor allem um den verschiedenen Interessen der Grundstücksbesitzer, aber auch um gemischte Wohn- und Gewerbeblöcke zu ermöglichen.⁷³ Vergleicht man den Bebauungsplan mit den Revisionsplänen fällt immer wieder auf, dass nachträglich größere Blöcke in kleinere unterteilt wurden. Dies belegt auch wieder, dass der Hobrechtsplan ein flexibles Planwerk ist.

Die Erschließung der Blöcke wird oftmals den privaten Grundstücksbesitzern überlassen, um damit die Kosten auf private Bauherren abzuwälzen. Angedacht wurde, dass die großen Blöcke von den Besitzern durch Teilstraßen in Abstimmung auf den Nutzungsmix des zu errichteten Blockes unterteilt werden. Dies war aber nur selten der Fall. So nutzten Grundstücksbesitzer, die auf Profitmaximierung bedacht waren, ein fehlendes Regulativ zur Maximalausnutzung der Grundstücke aus. So setzte es sich durch, dass die Erschließung der Blöcke durch das System der Innenhoferschließung entstand. In Folge entstanden die für Berlin typischen Mietskasernen bestehend aus Vorderhaus, Seitenflügel und Hinterhaus, deren Erschließung über den Innenhof erfolgt.

74 ebenda S71

Auch Assmann, der Stellvertreter Hobrechts machte darauf aufmerksam, dass man der Parzellierung mehr Aufmerksamkeit schenken sollte.⁷⁴

Parzellen und Blockgrößen | Wien

Block

Einen idealtypischen ‚Wiener Block‘ gibt es nicht. Daniel Glaser betont, dass unter dem Begriff ‚Wiener Block‘ vielmehr ein Sammelsurium an unterschiedlichen Ausprägungen von Blockrandbebauungen differenziert werden muss.⁷⁵ So muss zwischen gründerzeitlichen Blöcken innerhalb und außerhalb des Gürtels unterschieden werden als auch die Geometrie der Blockrandbebauung in Betracht gezogen werden.

75 vlg. Glaser 2011: S10

Der Stadtplanungsforscher Erich Raith hebt hervor, dass beim gründerzeitlichen Block in Wien zwischen zwei Fassadensystemen unterschieden werden kann, nämlich zwischen den aufwändig mit Stuck dekorierten Straßenfassaden und den Hoffassaden, die keinen Stuck aufweisen.⁷⁶ Dieses System trifft auch auf die Berliner Fassaden zu.

76 Raith 1998: S107

Block innerhalb des Gürtels 7. Bezirk, 2,6 ha
Block innerhalb des Gürtels 9. Bezirk, 0,59 ha

Block außerhalb des Gürtels 15. Bezirk, 0,79 ha
Block außerhalb des Gürtels 18. Bezirk, 0,47 ha

Parzellenstruktur

„Charakteristisch ist vor allem die Gleichwertigkeit der Einzelparzellen mit dem ebenso charakteristischen leichten Bedeutungsüberhang der Eckparzellen. Die Parzellenstruktur begründet die strenge Modularität des Stadtsystems.“⁷⁷ Die Parzellen in der Frühgründerzeit⁷⁸ sind schmal und rechteckig.⁷⁹ Dabei wurden quadratische Grundstücke mit Straßentraktern bebaut, schmale Grundstücke mit Seitenflügeltypen. In der Hochgründerzeit steigt auf Grund der Industrialisierung und des damit verbundenen Bevölkerungsanstiegs der Druck auf Wohnraum. Es kommt ähnlich wie in Berlin zu einem Bauboom. Die Typologien der Frühgründerzeit wurden weiterentwickelt. Auf tiefe Parzellen reagierte man mit hintereinandergereihten Traktern.⁸⁰ „In der Spätgründerzeit kommt es zur maximalen Flächenausnutzung; in der Bauordnung von 1895 wird eine Reduzierung des Hofraumes auf 15% zugelassen. Besonders begehrt sind große Parzellen (daher Zusammenschluß mehrerer Kleinparzellen) und Eckparzellen. Auf besonders tiefen Parzellen wird ein Vorderhaus und Hinterhaus errichte. Schmale, tiefe Parzellen werden durch lange Seitenflügel genutzt. Auf tiefen und breiten Parzellen entstehen Wohnhöfe und straßenhöfe. Der häufigste Bautyp ist der Doppeltrakter.“⁸¹

77 Raith 1998: S102

78 vgl. Offterdinger, Schultmeyer 1975: S4

Frühgründerzeit 1840 - 1870

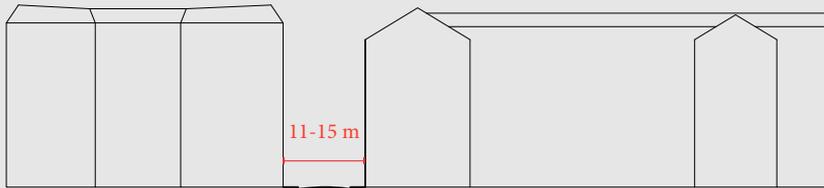
Hochgründerzeit 1870 - 1890

Spätgründerzeit 1890 - 1918

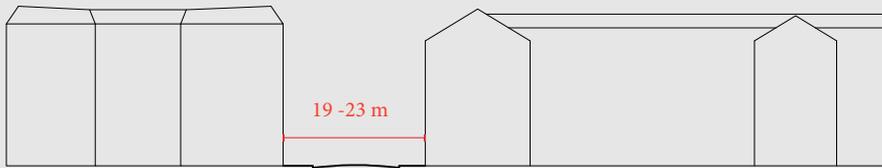
79 vgl. Offterdinger, Schultmeyer 1975: S4

80 vgl. Offterdinger, Schultmeyer 1975: S7

81 Offterdinger, Schultmeyer 1975: S8



Verbindungsstraße 11 - 15 Meter



Nebenstraße 19 -23 Meter



Promenadenstraßen 49 - 57 Meter

Straßenquerschnitte | Berlin

Betrachtet man den Hobrechtsplan aus Sicht des StadtParterres, so ist die Gestaltung der Straßenräume ein zweiter wichtiger urbaner Baustein für die Ausformulierung des StadtParterres.

Für die Ausformulierung der Straßenbreiten erhielt Hobrecht konkrete Instruktionen seitens des Ministeriums von Minister August Freiherr von der Heydt, der die Aufsicht der Bebauungsplanung innehatte. Dies wird auch in der Publikation „Das Hobrechtsche Berlin“ ausführlich erörtert: „Die Straßen sollten laut von der Heydt je nach Bedeutung als Promenadenstraßen (13-15 Ruthen/ 49-57 Meter), Hauptstraße (7-9 Ruthen/ 26-34 Meter), Nebenstraßen (5-6 Ruthen/ 19-23 Meter) oder Verbindungsstraße (3-4 Ruthen/11-15 Meter) hierarchisch in unterschiedlichen Straßenquerschnitten organisiert werden. Der Minister konkretisierte und ergänzte diese Straßenhierarchie 1862. Jeder Stadtteil sollte zusätzlich eine zwölf Ruthen (45 Meter) breite, mit Baumreihen bepflanzte Hauptstraßen erhalten und der kleinste Straßenquerschnitt sollte fünf bis sechs Ruthen (19-23 Meter) betragen.“⁸²

82 Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S74

Straßenbreiten, die geringer waren als Nebenstraßen mit 19-23 Metern, wurden für den Verkehr als nicht wesentlich betrachtet, was dazu führte, dass man ihnen kaum Aufmerksamkeit schenkte. Vor allem am Stadtrand des Bebauungsplans sind diese kaum mehr aufzufinden, da Hobrecht so ermöglichen wollte, dass man auf das zukünftige Stadtwachstum flexibel reagieren konnte.⁸³

83 vgl. ebenda S74

Städtebaulich wird im Planwerk immer wieder auf Diagonalstraßen und das rechtwinklige Straßenraster zurückgegriffen. Das Straßennetz bestehend aus Haupt- und Nebenstraßen wird rechtwinklig oder parallel als Quer- und Längsstraßen zu den Chaussees integriert. Vergleicht man den Hobrechtsplan mit dem Plan Cerdà wird deutlich, dass das Prinzip des orthogonalen Straßenrasters hier nicht stringent verfolgt wird. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Hobrecht, immer wieder Rücksicht auf bestehende Besitzverhältnisse nimmt und die Idee des Straßenrasters diesem Prinzip unterordnet.⁸⁴

84 vgl. ebenda S75

Ein charakteristisches Element der Straßenplanungen war die Anlegung einer Gürtel- bzw. Ringstraße. Hier wurde auf die Idee Lennés zurückgegriffen, der diese schon in seinem Schmuckplan für Berlin aufgegriffen, aber nie vollständig umgesetzt hatte. Hierbei sollte eine Ringstraße mit einer Breite von 68 Metern am Rande des Stadterweiterungsgebietes dieses vollständig umschließen. Eine weitere Gürtelstraße, weiter innen liegend und nicht als vollständig geschlossener Ring ausgeführt, sollte durch das Hobrechtsche Planungsgebiet laufen. Weiters wurden Radiale angelegt, die anknüpfend an das historische Stadtzentrum, den Verkehr aus der Stadt herausführen sollten.

Der Bebauungsplan bestehend aus Transversalen, Radialen und Gürtel- bzw. Ringstraße legte somit ein Verkehrskonzept dar, das bis heute noch Berlin prägt.⁸⁵

85 vgl. ebenda S75

Abgesehen von den Instruktionen der Straßenbreiten seitens des Ministeriums, den städtebaulichen Motiven der Ringstraßen, muss man die liberalen Vorzeichen der Stadtplanung dieser Zeit in Betracht ziehen, um den Straßenplan zu verstehen. So besaß 1862 die öffentliche Hand kaum Grundstücke, was dazu führte, dass man die Errichtung der Straßen fast gänzlich zur Aufgabe Privater übertrug. Hierbei ging man stark auf die Interessen derer ein. Führten etwa Straßenplanungen zu ungünstigen Zuschnitten der Grundstücke, wurde der Straßenverlauf abgeändert. Die Planung der Erschließungsstraßen auf Block- bzw. Quartiersebene überließ man privaten Bauherren. Durch diese liberale Haltung der Stadtplanung entstand dann ein für Berlin sehr typisches Erschließungssystem, nämlich jenes der Innerhoferschließung.⁸⁶

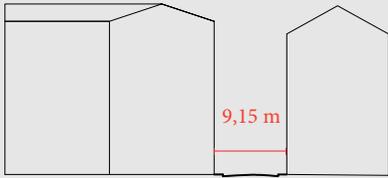
86 vgl. ebenda S79

Während es zu den Breiten der Straßenprofile Vorgaben gab, machte sich Hobrecht selbst Gedanken zur gestalterischen Ausformulierung des Straßenraums, die sich stark an jenen Londons orientierten.

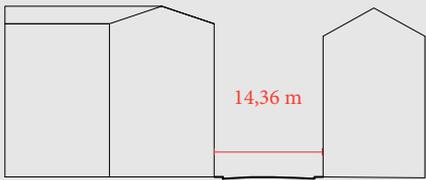
Hier hatte er auch mehr Gestaltungsspielraum und stellte seine Ideen mittels Straßenquerschnittszeichnungen dar. Neben der Anlage von Baumalleen wurde auch die Idee der Vorgärten in Nebenstraßen diskutiert, denen Hobrecht jedoch kritisch gegenübersteht. Einerseits weil die Pflege, da in Privatbesitz, nicht garantiert werden kann, andererseits stellt er hier einen systemischen Zusammenhang zum StadtParterre her und argumentiert, dass Vorgärten vor allem den Erdgeschoßbläden mit Schaufenstern hinderlich wären.⁸⁷

87 vgl. ebenda S81

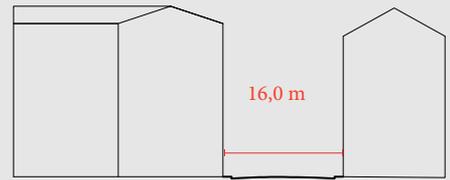
Das Forschungsprojekt „*Hobrechtsche Berlin*“ kommt in seinen Forschungen über die Straßenplanungen zu der Erkenntnis, dass das konzentrische Erschließungssystem auf Hobrecht zurückzuführen ist und veranschaulicht den liberalen Planungsansatz.



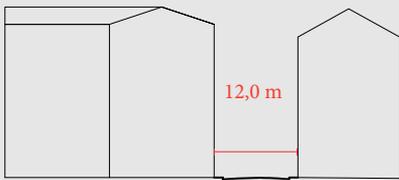
Vorgabe der Bauordnung 1829: 9,15m



Vorgabe der Bauordnung 1868: 14,36 m



Nivellierung der Bauordnung 1870: 16,0 m



Vorgabe der Bauordnung 1883: 12,0 m

bzw.

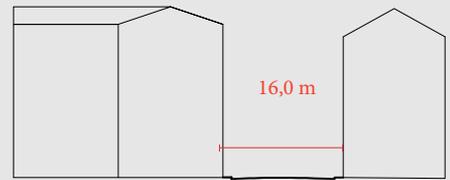


Abb. 15
Straßenquerschnitt Wien

Straßenquerschnitte | Wien

88 vgl. Bauordnung 1829

Die Straßenbreiten wurden anders als in Berlin, wo diese durch den Hobrechtsplan vorgegeben wurden, durch das urbane Regulativ der Bauordnung festgelegt. So sah die 1. Wiener Bauordnung von 1829 eine Straßenbreite von 5 Klafter beziehungsweise 9,15 m vor.⁸⁸ Die Bauordnung von 1868 sah schon 8 Klafter vor, was 14,36 m entspricht, und wurde dann auf 16,0 m korrigiert. (Novellierung der Bauordnung auf das metrische Maß).⁸⁹

89 vgl. Bauordnung 1868

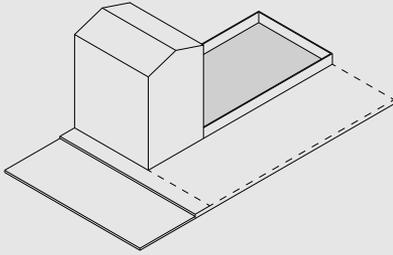
90 vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber 2018: S74

Vergleicht man dieses Maß mit dem Hobrechtsplan, der 1862 abgesegnet wurde, fällt auf, dass die Wiener Straßenquerschnitte deutlich geringer als jene Berlins ausfallen. So sah Hobrecht für Nebenstraßen 5-6 Ruthen/ 19-23 Meter vor.⁹⁰ Selbst die Bauordnung für Wien und Niederösterreich von 1883 sieht für den Straßenquerschnitt 12-16 m vor.⁹¹ Vor allem in Relation zu Gebäudehöhen von ca. 25 m wirken die Wiener Straßen im Vergleich zu Berlins wie Straßenschluchten. Dieser enge Straßenquerschnitt führt auch zu Belichtungsproblemen.⁹²

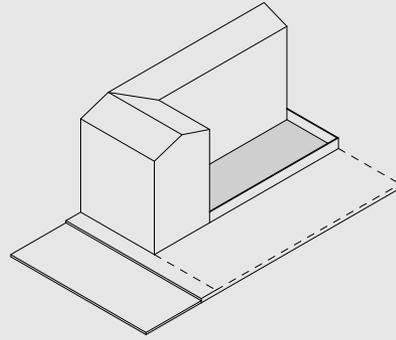
91 vgl. Bauordnung 1883

92 vgl. Psenner 2012: S6

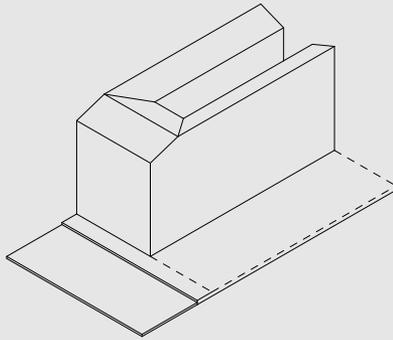
Anders ist hier die Situation in Berlin, wo auch in Straßen in Nebelagen mit einem Maß von 22,0 m, dem eine Traufhöhe von maximal 22,0 m gegenübersteht, das Erdgeschoß straßenseitig ausreichend belichtet werden kann.



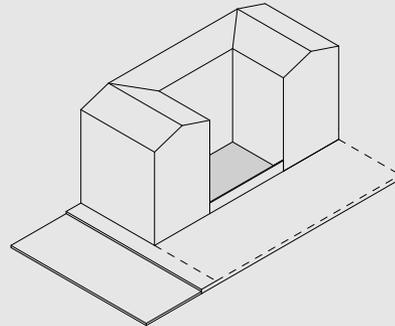
1. reines Vorderhaus mit dahinter freistehendem Gebäude



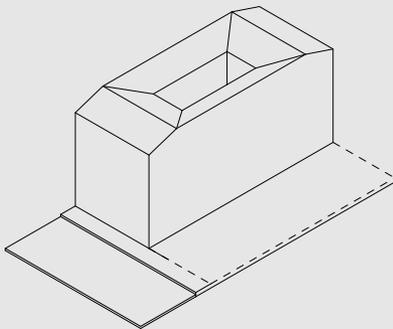
2. Vorderhaus mit einem Seitenflügel



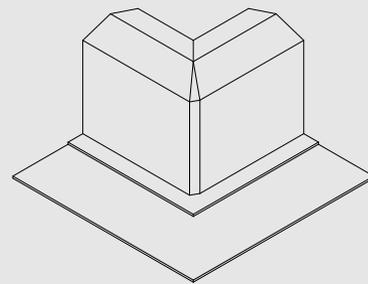
3. Vorderhaus mit zwei Seitenflügel



4. Vorderhaus mit einem Seitenflügel und Quergebäude



5. Vorderhaus mit zwei Seitenflügeln und Quergebäude



6. Eckgrundstück

Bebauungs-Typologien | Berlin

Wie schon zuvor bei den Parzellen- und Blockgrößen beziehungsweise bei den Abhandlungen über die Straßenquerschnitte erwähnt, ergeben sich die typologischen Rahmenbedingungen durch die Zuschnitte der Blockgrößen und die dadurch entstehenden Parzellengrößen.

Gustav Assmann – der Vertreter Hobrechts und Mitarbeiter im Baukommissarium – machte darauf aufmerksam, dass man die Parzellierung nicht außer Acht lassen dürfe, da die Form und Größe der Bauplätze von der Parzellierung abhängig sind.⁹³

93 vgl. Assmann 1862: S6

In der von ihm 1862 entwickelten Grundrissammlung unterschied er dabei sechs verschiedene Typologien, die je nach Zuschnitt der Parzelle erweitert werden können:

1. reine Vorderhäuser und dahinter freistehende Quergebäude
2. Vorderhäuser mit einem Seitenflügel
3. Vorderhäuser mit zwei Seitenflügeln
4. Vorderhäuser mit einem Seitenflügel und Quergebäude
5. Vorderhäuser mit zwei Seitenflügeln und Quergebäude
6. Eckgrundstücke

Diese Grundrissammlung macht auch deutlich, dass – obwohl der Hobrechtsplan als Baufluchtlinienplan, der lediglich zwischen bebauten und unbebauten Flächen unterscheidet – man sich im Baukommissarium auch sehr wohl Gedanken darüber gemacht hat, zu welcher architektonischen Ausführung es auf den Parzellen kommen könnte. Die Grundrissammlung kann als Reaktion auf die unhygienischen Zustände in der Gründerzeit gelesen werden, wie Assmann betont: *„Die Wichtigkeit gesunder, sicherer und zweckmäßiger Wohnungen für das Wohlbefinden des Einzelnen wie für das gemeine Wohl ist indessen überall genugsam anerkannt und die Herstellung derselben Gegenstand der allgemeinsten Fürsorge geworden. Die gesetzlichen Bestimmungen verlangen auch für die Wohnung des Ärmsten Licht und Luft und suchen sein Leben,*

wie seine Habe gegen Feuergefahr zu schützen. Dennoch hat die Gestaltung des städtischen Wohngebäudes auch innerhalb solcher gesetzlichen Bestimmungen eine Menge von Anordnungen durchlaufen müssen, bis das erreicht wurde, was heute den Ansprüchen eines gebildeteren Lebens gegenüber als das Beste und Zweckmäßigste gelten muss.⁹⁴

94 Assmann 1862: S6

Die Publikation zu den Mustergrundrissen wurde durch ein Begleit-schreiben untermauert, in dem die Rahmenbedingungen wie die Größe, Überbauung und Erschließung des Grundstücks definiert, aber auch konkrete architektonische Aussagen zu Dimension, Proportion und Konstruktion des Hauses trifft.

Assmanns Grundrisse geben stark den Zeitgeist wider und unterscheiden sich auf den ersten Blick abgesehen vom Erschließungssystem kaum von den homogen, nutzungsoffenen Grundrissen Wiens. Deutlich wird, dass das StadtParterre als zusammenhängendes System gedacht wird. So finden sich in den Grundrissen der Kellergeschoße, abgesehen vom Haupterschließungskern, immer wieder direkte Verbindungstreppen zu den Innenhöfen. Außerdem finden sich immer wieder interne Verbindungstreppen, die ein Erdgeschoßlokal direkt mit einem darunterliegenden Kellergeschoß verbinden. Weitere Verbindungstreppen zwischen Erdgeschoß und 1. Obergeschoß belegen, dass das Erdgeschoß immer wieder in Verbindung mit den angrenzenden Räumen gedacht wurde.

Die Verweise auf ‚Werkstätte‘ in den Grundrissen etwa im Erdgeschoß beziehungsweise im 1. Stock verdeutlichen, dass die Berliner ‚Mietskasernen‘ – so wie auch die Wiener Gründerzeit Stadthäuser – als nutzungsoffene Stadthäuser gedacht wurden. So führt Assmann aus: *„Im Betreff der weiteren Disposition des Grundrisses in den Gebäuden empfiehlt es sich zunächst, den Kellerwohnungen von den Strassen, wie von den Höfen direkte Eingänge zu geben. Die Wohnungen selbst erhalten hierdurch nicht allein die kürzesten*

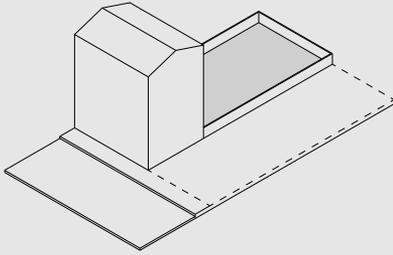
95 ebenda: S6

Zugänge, sondern es wird hierdurch kleinen Gewerbetreibenden die viel begehrte Möglichkeit geboten, einzelne Räume an der Straße zu Ladenlokalen einzurichten, während von den Durchfahrten und Flurräumen, welche für die übrigen Bewohner des Hause die Zugänge bilden, der Verkehr der im Kellergeschoß wohnenden Familien abgehalten wird.“⁹⁵

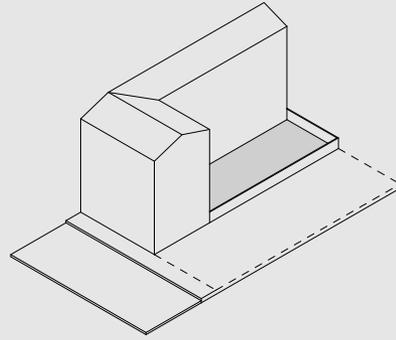
Neben baulichen Typologien können auch hinsichtlich funktionaler Belegung in verschiedenen Nutzungstypologien unterschieden werden:

1. das reine Geschäftshaus
2. das gemischte Wohn- und Geschäftshaus
3. das Wohnhaus mit Gewerbe im Quergebäude
4. und der Gewerbehof mit Wohnvorderhaus und zweitem und drittem Hof, diese umbaut von fünfgeschoßigen Fabrikgebäuden⁹⁶

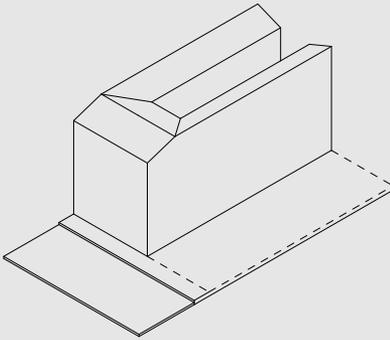
96 vgl. Typologie Berliner Stadthaus
S 174



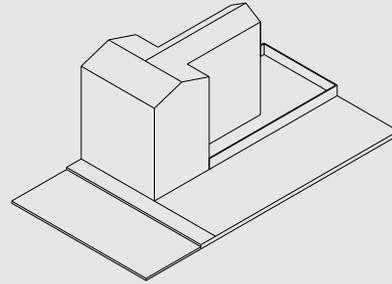
1. Straßentrakter



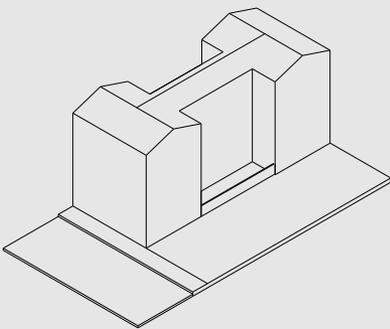
2. Seitenflügel L-Typ



3. Seitenflügel U-Typ



4. Seitenflügel T-Typ



5. Vorderhaus mit zwei Seitenflügel und Quergebäude

Typologien | Wien

Die Wiener Typologien unterscheiden sich nur unwesentlich von jenen Berlins.

„Das Grundmodul der gründerzeitlichen Blockstruktur ist die Einzelparzelle mit dem in geschlossener Bauweise an der Bauflucht stehenden Gebäude.“⁹⁶

96 Raith 1998: S103

Offterdinger unterscheidet zwischen fünf typischen Parzellenbauungen:

1. Straßentrakter
2. Seitenflügel L-Typ
3. Seitenflügel U – Typ
4. Seitenflügel T – Typ
5. Doppeltrakter⁹⁷

97 Offterdinger, Schultermeyer

Abgesehen von diesen Haupttypen, gibt es noch weitere Variationen. Diese sind meist auf Besonderheiten wie zum Beispiel spezielle Parzellenzuschnitte zurückzuführen.⁹⁸

98 ebenda: S38

Vergleicht man diese Typologien mit jenen Berlins, kann man behaupten, dass der Straßentrakter in Wien dem Vorderhaus in Berlin entspricht. Die Wiener Variante „Seitenflügel L-Typ“ kommt dem Berliner Vorderhaus mit Seitenflügeln nahe und der „Seitenflügel U-Typ“ entspricht einem Berliner Vorderhaus mit zwei Seitenflügeln. Diese genannten Typen kamen auch in den Forschungsstraßen Chamissoplatz und Nollendorfstraße. Lediglich der „Seitenflügel T-Typ“ und Doppeltrakter finden sich nicht in den Forschungsstraßen wieder. Diese findet man jedoch auch in Berlin. Die Forscher Geist und Küvers nennen diesen Typ Vorderhaus mit Mittelflügel.

Das Erdgeschoß fungiert als Schnittstelle zwischen dem Öffentlichen der Straße und dem Privaten und stellt die Schwelle zwischen Innen und Außen dar. Das Erdgeschoß wurde vor allem durch das urbane Regulativ, der Bauordnung geprägt. So sah die Bauordnung 1887 eine Mindestraumhöhe von 2,48 m vor.⁹⁹ Später in der Bauordnung von 1897 dann 2,80 m.¹⁰⁰ Die Gesamthöhe war von der Straßenbreite abhängig. Untersucht man jedoch die Geschoßhöhe in den Forschungsstraßen Chamissoplatz und Nollendorfstraße wird deutlich, dass diese Vorgaben von 2,50 m beziehungsweise 2,80 nicht nur im Erdgeschoß, sondern auch in allen anderen Geschoßen, abgesehen vom Keller- und Dachgeschoß überschritten wird. Beim Betrachten eines Schnittes durch das Gebäude wird dabei deutlich, dass die Raumhöhen nach oben hin abnehmen. Gustav Assmann argumentiert auch, dass man die Raumhöhen an die Ausstattung der Wohnungen anpassen sollte.¹⁰¹

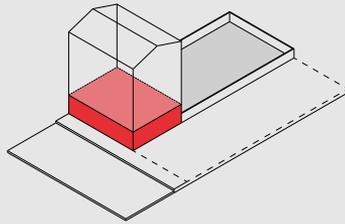
Im Kontext des StadtParterres ist zu unterstreichen, wie schon aus der Mustergrundrissammlung Assmanns deutlich wird, dass das Erdgeschoß in Wechselwirkung zu seinen darunter- und darüber liegenden Geschoßen steht, aber auch die Schnittstelle zur Straße beziehungsweise zum Innenhof darstellt.

Dass das Erdgeschoß für eine halböffentliche Nutzung vorgesehen war, wird nicht nur in Assmanns Grundrissen sichtbar, sondern auch in den bei der Bauaktenkammer ausgehobenen Plänen. Abgesehen davon, dass die nutzungsneutralen Grundrisse der Gründerzeit viele verschiedene Nutzungen zuließen, wird in den Forschungsstraßen bei Häusern, bei denen schon vor Errichtung eine halböffentliche Nutzung vorgesehen war, besonderes Augenmerk auf die Architektur gelegt. So wird die Permeabilität durch groß angelegte Portale spürbar und oft sind deren Erdgeschoße mit den angrenzenden Geschoßen durch zusätzliche Treppenanlagen intern verbunden.

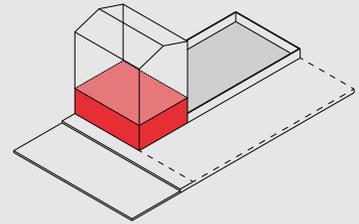
⁹⁹ vgl. Baupolizei Ordnung für Berlin 1853: S26 (§88)

¹⁰⁰ vgl. Bau Polizei Ordnung für den Stadtkreis Berlin 1887: S36 (§37)

¹⁰¹ vgl. Geist Küvers Band 2 1980: S229



Bauordnung 1887
Mindestraumhöhe von 2,50 m



Bauordnung 1897
Mindestraumhöhe von 2,80 m

Eine besondere Bedeutung werden auch den Gassenläden in Eckgrundstücken zugeschrieben. Assmann weist hier in seiner Grundrissammlung darauf hin, dass: „in der Regel legt man aber Verkaufsläden hierher, welche an einer Stelle, wohin der Straßenverkehr von mehreren Richtungen her zugeführt wird, namentlich von solchen Geschäften ganz besonders gesucht werden, welche für die Bedürfnisse des Lebens sorgen und sich deshalb in allen Straßen ansiedeln lassen.“¹⁰²

102 Assmann 1862: S10

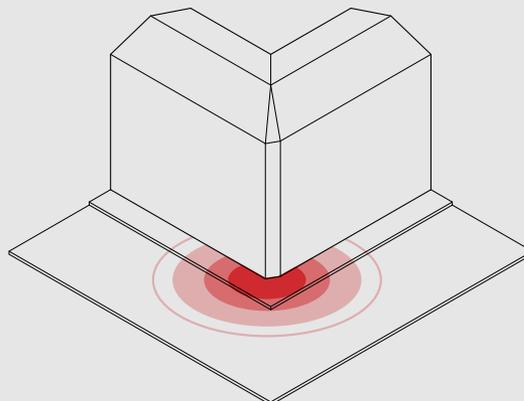


Abb. 18
Bestimmungen für das Erdgeschoß

Erdgeschoß | Wien

103 vgl. Bauordnung 1829

104 vgl. Bauordnung 1870

105 vgl. Bauordnung Berlin

Die erste Bauordnung von 1829 sah bereits eine Raumhöhe von 2,74m¹⁰³ und sieht damit 24 cm mehr Raumhöhe vor als die Berliner Bauordnung von 1853. Als 1870 die Bauordnung von 1868 auf das metrische Maß nivelliert wurde, wurde die Raumhöhe auf 3,0 m angehoben.¹⁰⁴ In Berlin wurde die Raumhöhe von 2,50 m erst 1897 auf 2,80 angehoben.¹⁰⁵ Auffallend ist jedoch in beiden Städten, dass diese Mindestraumhöhen deutlich überschritten wurden.

In der von Angelika Psenner durchgeführten Pilotstudie erläutert sie, dass das Überschreiten der Mindestvorgabe von 2,74 m und später 3,0 m auf volks- bzw. gesundheitsökonomische Prinzipien, den Marktwert der Raumhöhe und auf das „*Stadthaus-Image*“ zurückzuführen ist.¹⁰⁶

106vgl. Psenner 2012: S9-15

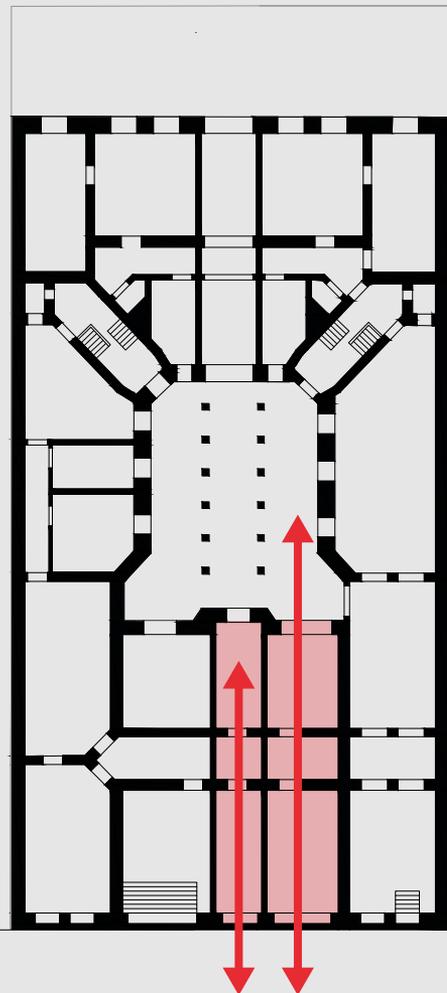
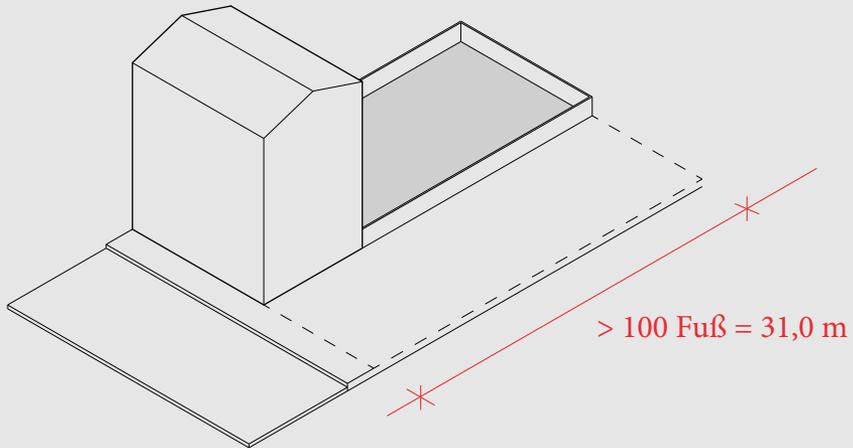


Abb. 19
Sonderform der externen Erschließung

Externe Erschließung

Wichtige Erkenntnisse zur Erschließung der Grundstücke können einerseits aus der Bauordnung 1853 beziehungsweise aus Assmanns Mustergrundrissen gewonnen werden. Waren Grundstücke tiefer als 100 Fuß (etwa 31 Meter) so mussten Durchfahrten errichtet werden. Assmann schreibt aber in seinem Erläuterungsbericht, dass Häuser ohne Durchfahrten jedoch die Ausnahme darstellen.¹⁰⁷ Dies kann auch anhand der Forschungsstraßen verifiziert werden. Sollten Durchfahrten die Haupteerschließung des Gebäudes darstellen, so sollte darauf geachtet werden, dass durch Anordnung von Türen, Zug vermieden wurde. Assmann führt weiter aus, dass man neben Durchfahrten einen zusätzlichen Hauseingang legen sollte, um so *„den sonst unvermeidlichen Zug, durch welche im Winter das Gebäude durch alle Geschosse ausgekältet wird,...“* zu vermeiden.¹⁰⁸

Geist/Küvers führen in ihrer Publikation aus, dass die über die Grundstücke verlaufende Erschließung, wie man von den Wiener Durchhäusern kennt, in Berlin kaum vorkommt.¹⁰⁹

Wie schon zuvor im Abschnitt der Straßenquerschnitte erwähnt, verzichtete Hobrecht explizit auf die Errichtung von Vorgärten, um so die Permeabilität zu Gassenläden zu erhöhen. Hobrecht zufolge würden Vorgärten die Sicht auf Schaufenster verhindern.¹¹⁰

107 vgl. Assmann 1862: S6

108 ebenda

109 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S231

110 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber 2018: S81

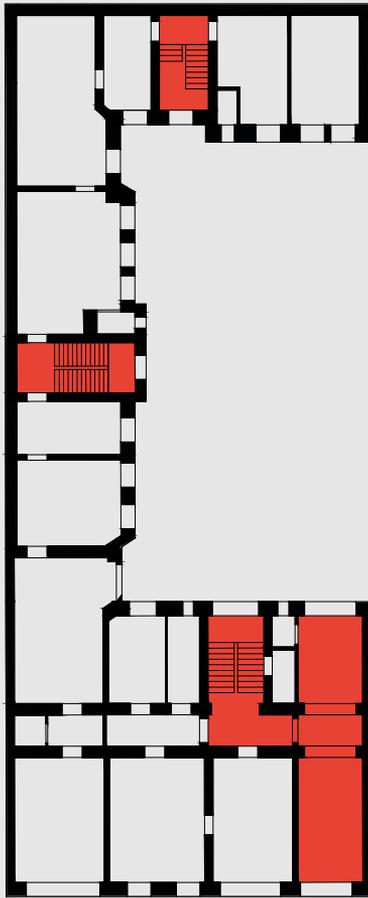


Abb. 19
Beispielgrundrisse für interne Erschließung

Interne Erschließung

Die interne Erschließung der Gebäude ist vermutlich der markanteste Punkt, indem sich ein Berliner von einem Wiener Gründerzeitgebäude unterscheidet. So wurden die horizontalen Verkehrsflächen auf ein Mindestmaß reduziert und die Wohnungen über Zwei- beziehungsweise Dreispänner erschlossen. Dies hatte zur Folge, dass pro Gebäude mehr Treppenhäuser errichtet werden mussten. Die Bauordnung von 1853 schrieb vor, dass alle Treppen feuersicher und von massiven Wänden umschlossen werden mussten.¹¹¹ Spätere Bauordnungen regelten auch den Abstand der Treppen. Geist/Küvers führen vor, dass ab der Bauordnung von 1887 von jedem Punkt des Gebäudes alle 25 Meter ein Treppenhaus erreichbar sein musste, ein Maß, das dann mit der Bauordnung von 1897 auf 30 Meter erweitert wurde.¹¹²

Laut Assmann sollten Treppen entweder als durchgängiger Raum angelegt werden oder man konnte auf die Möglichkeit zurückgreifen, ab dem zweiten Lauf die Treppe über den Raum der Durchfahrt zu legen. Die Treppen sollen nie kleiner als 8 Fuß¹¹³ breit sein. In Vorderhäusern mit besseren Wohnungen zwischen 9 und 10 Fuß. In Hinterhäusern sollte man auf gewundene Treppen verzichten, da über diese oft Lasten transportiert wurden und dies eine Gefährdung darstellte. Die Korridore sollte nie kleiner als 3 Fuß und 6 Zoll, in Vorderhäusern 4 Fuß und als Entrees zwischen 5-6 Fuß.¹¹⁴

111 vgl. BO 1853

112 vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S244

113 „Die zeitgenössischen Längenmaßeinheiten sind Ruthen und Fuß, eine Ruthe (3,766242 Meter, gerundet) entspricht zwölf Mal einem Fuß (0,313853 Meter, gerundet)“
zitiert nach Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber 2018: S63

114 vgl. Assmann 1862: S6

Erschließung und Permeabilität | Wien

115 vgl. Offterdinger 1975: S13

Die interne Erschließung der Gebäude in Wien ist auf das System der Pawlatschen zurückzuführen. Dabei wurden Seitenflügel und Hintertrakt vom Straßentrakt über eine Pawlatsche erschlossen. Unter einer Pawlatsche versteht man einen offenen Laubengang.¹¹⁵ Dieses System der „Pawlatschen-Erschließung“ wurde nach dem Brand des Ringtheaters verboten.¹¹⁶

116 vgl. Bobek-Lichtenberger 1978: S70

In der Frühgründerzeit wurde die Pawlatschen-Erschließung abgelöst, in dem man das Erschließungssystem ins Gebäude integrierte. So wurden die Wohnungen entweder über einen Korridor oder direkt vom Stiegenpodest erschlossen.¹¹⁷ In der Hochgründerzeit muss zwischen Bürgerlichem Mietshaus und Arbeitermietshaus unterschieden werden. So werden die Wohnungen im Bürgerlichen Mietshaus direkt vom Stiegenpodest erschlossen. Des Weiteren ist der Hausflur mit einer Portierloge ausgestattet und der Stiegenaufgang aufwändiger gestaltet. Im Arbeitermietshaus werden die kleineren Wohnungen durch Gänge erschlossen.¹¹⁸

117 vgl. Bobek-Lichtenberger 1978: S73

118 vgl. Bobek-Lichtenberger 1978: S91

Dieses interne Erschließungssystem über einen Korridor stellt einen Gegensatz zum Erschließungssystem in Berlin dar. Hier werden die Wohnungen direkt über das Stiegenpodest erschlossen. Dies bedeutet, dass pro Gebäude mehr als ein Erschließungskern errichtet werden muss.

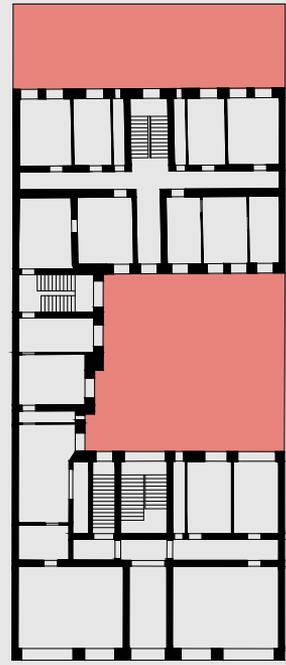
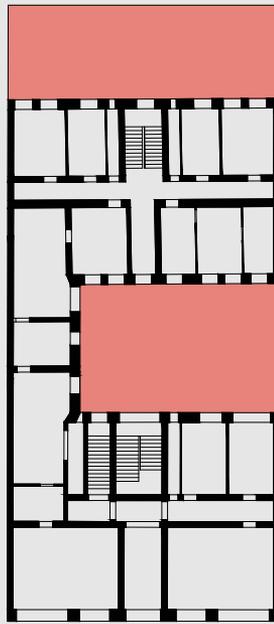
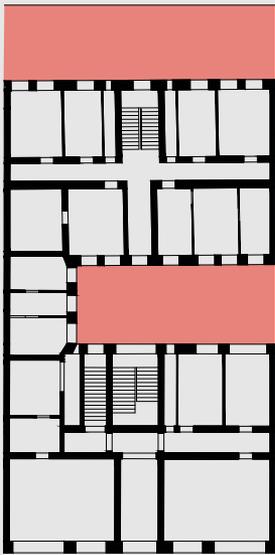
119 Offterdinger 1975: S20

Die Stiegenläufe in den Gründerzeithäuser in Wien sind aus Naturstein, sowie Eisenbetonstufen ab 1910.¹¹⁹ Dies steht im Gegensatz zur Ausführung der Stiegenhäuser in Berlins, diese sind aus Holz.

Bauordnung 1853

Bauordnung 1887

Bauordnung 1897



27 m²

60 m²

80 m²

Abb. 20
Mindestgrößen der Innenhöfe laut Bauordnung

Innenhöfe | Berlin

Die Innenhöfe der Gebäude nehmen in der Gründerzeit eine spezielle Rolle ein, da sie vor allem bei tiefen Parzellen, die Rolle der halböffentlichen Erschließungsfläche übernahmen. Zudem wurden über sie die zahlreichen an den Innenhof angrenzenden Keller- und Souterrainwohnungen erschlossen, die bis zur Bauordnung von 1887 erlaubt waren.

Die Dimensionen der Innenhöfe waren durch die Bauordnungen 1853 geprägt. Sie mussten in Länge und Breite mindestens 17 Fuß (5,33 m) aufweisen. Diese Anforderung an den Hofraum von mindestens 27 m² wurde 1887 auf 60 m² und in der Bauordnung von 1897 auf 80 m² angehoben.¹²⁰

¹²⁰ vgl. Bauordnung 1853 und 1887

Da Hobrecht in seiner Planung relativ große Blöcke vorsah, die einerseits den Gestaltungswillen der privaten Bauherren nicht einschränken sollte und andererseits, die Erstellungskosten für zu errichtende Straßen reduzieren sollte, führte dazu, dass die Binnerschließung der Blöcke an private Bauherren übertragen wurde. In Konsequenz dessen entstanden Mietsblöcke mit Hinterhäusern, die über die Hinterhöfe erschlossen wurden und nur über diese beleuchtet und belüftet wurden.¹²¹

¹²¹ vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber 2018: S71

Eine besondere Ausprägung dieser Hinterhaustypologie mit Innenhoferschließung fand man zum Beispiel beim Meyer's Hof in der Ackerstraße im Bezirk. Auf das Vorderhaus folgten sechs Hinterhäuser, die sechs Innenhöfe einschlossen. Dieser wurde jedoch 1972 gesprengt.¹²²

¹²² vgl. Geist/Küvers Band 1, 1980: S124

Innenhöfe | Wien

In Wien zeichnete sich in der Gründerzeit ein ähnliches Bild der maximalen Grundstücksausnutzung ab. Vor allem in der Spätgründerzeit wurden Parzellen unter Verwendung von Lichthöfen maximal bebaut.¹²³

¹²³ vgl. Bobek 1978 S44

Die Bauordnung von 1883 sah vor, dass mindestens 15 Prozent der Parzelle unbebaut bleiben mussten. Hierzu wurden die Lichtschächte miteingerechnet.¹²⁴

¹²⁴ Bauordnung 1883

Demographie und Dichte | Berlin

Die Bevölkerungsentwicklung Berlins muss gemeinsam mit den Urbanen Bausteinen gedacht werden, ist sie es doch auch, die enormen Druck auf den Wohnungsmarkt ausübte.

So wuchs der Großraum Berlins von 147.000 Einwohnern im Jahr 1786 auf 329.000 im Jahr 1840. 1871 wohnten in Berlin rund 932.000 Einwohner. Der Höhepunkt wurde 1910 erreicht als schließlich 3,7 Millionen Menschen in Berlin lebten.¹²⁵ Das Bevölkerungswachstum in Berlin entwickelte sich so rasant, dass Berlin 1910 die viertgrößte Stadt der Welt war.¹²⁶

In der Zeit von 1862 (113.048 Wohnungen) verdoppelte sich die Anzahl der Wohnungen bis 1875 (219.910 Wohnungen). Der Zuzug wurde vor allem durch den günstigen Industriestandort, aber auch auf Grund der zahlreichen Dienstleistungen, die in Berlin angeboten wurden, begünstigt. So war Berlin ein guter Nährboden für Arbeitssuchende.¹²⁷

Die Wohnungsverhältnisse in der Gründerzeit waren jedoch äußerst prekär. Das große Bevölkerungswachstum spiegelte sich im hohen Bebauungsgrad der Parzellen wieder. So kam es 1870 zu einer durchschnittlichen Parzellenbelegung von 57,9 Personen pro Parzelle beziehungsweise 1900 von 77 Bewohnern pro Grundstück.¹²⁸

Wirken diese Zahlen zunächst etwas abstrakt, wird dies durch die Wohnungsstatistik klarer. 1861 wohnte jeder zehnte Berliner in einer Kellerwohnung. Eine Wohnung mit einem beheizbaren Zimmer kam nur auf fast jeden zweiten.¹²⁹ Der ehemalige Leiter des Berliner Friedrichshain-Kreuzberg Museums Martin Düspol unterstreicht einmal mehr die krasse Wohnsituation in der Gründerzeit: „Nach der Wohnungsstatistik von 1871 wohnten zwei Drittel der Berliner, nämlich fast 600 000, in kleinen Wohnungen (mit gar keiner bis höchstens zwei heizbaren Stuben) und von diesen wiederum 162 000 mit durchschnittlich sieben Personen in Wohnungen, die nur aus Stube und Küche bestanden. Fensterlose Wohnungen, Kellerwohnungen, Schlafburschen, die sich ein Bett teilten, der eine nachts, der andere tagsüber, Heimarbeit in aller Enge – das war in den Arbeitervierteln Alltag. Die „Trockenwohner“ wohnten für ein halbes Jahr mietfrei oder mit ermäßigter Miete in den noch nassen Neubauten und „wohnten“ sie „trocken“.“¹³⁰

125 Bodenschatz 2013: S23

126 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber 2018: S41

127 vgl. Ribbe 1987: S695

128 vgl. Ribbe 1987: S700

129 vgl. Dolf-Bonekämper, Million, Pahl-Weber 2018: S41

130 vgl. Düspol 2012: S62

Demographie und Dichte | Wien

Ähnlich wie in Berlin kam es auch in Wien auf Grund mit der Gründerzeit einsetzenden Industrialisierung und dem damit verbundenen Bevölkerungsanstieg zu einem enormen Wohnraumangel. Auf diesen reagierte man in Wien mit einer enormen Bautätigkeit. So wurden im Zeitraum der Gründerzeit (1840-1910) 450 000 Wohnungen gebaut. Vor allem aber stieg der Anteil der Kleinstwohnungen enorm. Waren 1857 ein Drittel aller Wohnungen Kleinstwohnungen, stieg dieser Anteil auf die Hälfte aller Wohnungen 1917.¹³¹ So ist es nicht verwunderlich, dass auch heute noch jede vierte Wohnung in Wien in einem Gründerzeit Gebäude ist.¹³²

121 vgl. Bobek 1978 S57

132 vgl. Psenner 2012 S5

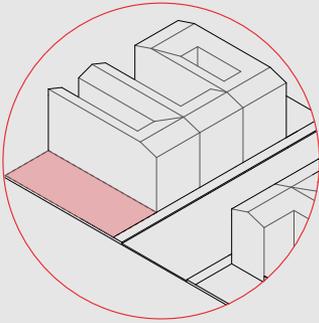
Dennoch ließen die Wohnverhältnisse zu wünschen übrig. Die wenigsten Wohnungen erfüllten die Minimalforderungen an Luftraum und Bodenfläche.¹³³

133 vgl. Czeike 1978 S156

1906 rechnete man mit einem „Pro-Kopf-Wohnraumbedarf“ von 4m².¹³⁴ 1840 hatte Wien 440 000 Einwohner. Bis 1870 verdoppelte sich die Einwohnerzahl auf 843 000. Diese Zahl verdoppelte sich einmal mehr auf 1 643 000 Menschen und erreichte schließlich ihren Höchststand 1918 als die Hauptstadt 2 238 545 Einwohner zählte.¹³⁵

134 vgl. Psenner 2012, S12

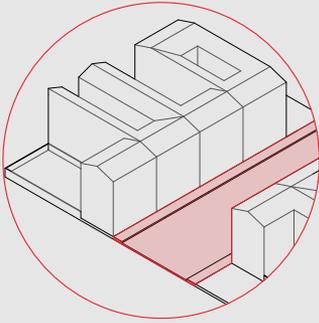
135 vgl. Bobek Lichtenberger 1978: S30



Parzellen und Blockgrößen

Hobrecht überschritt die Vorgaben von 0,8 ha deutlich, um so diverse Nutzungen zu ermöglichen. Der Chamissoplatz und die Nollendorfstraße sind beides Ergebnisse der Revisionsplanungen.

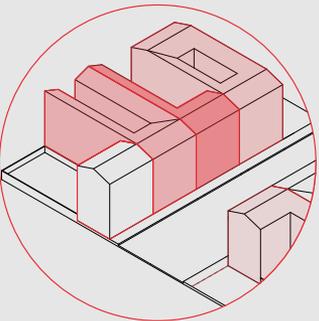
Der Wiener Block 120 x 60 m orientiert sich in etwa in jenen Blöcken der Friedrichsstadt. Auch jene Blöcke des dicht bebauten 7. Wiener Gemeindebezirks sind mit 1,6 – 1,9 ha relativ klein.



Straßenquerschnitte

Großzügige Straßenquerschnitte führen dazu, dass die Straßenprofile vielfältig genutzt werden können. Die 3,50-4,50 m breiten Gehsteige lassen diverse Nutzungen und Aneignungsprozesse zu.

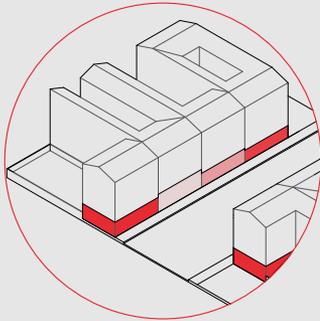
In Wien findet man deutlich schmalere Straßenprofile. Nebenlagen variieren zwischen 9 m und 18,0 m. Vor allem die Gehsteige in Wien weisen ein enormes Defizit auf.



Typologien

Die großen Blöcke führten zur Berliner Mietskaserne, die sich im Wesentlichen kaum von Assmanns Mustergrundrissen unterscheiden.

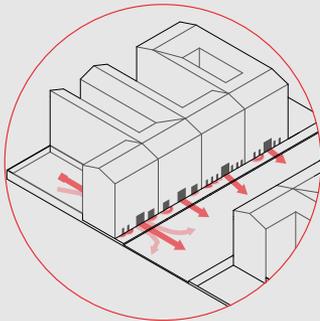
Typologisch unterscheiden sich Berlin und Wien wenig. Einzig die Typologie des Doppeltraktes oder des Straßenhofes sind in den Forschungsstraßen nicht untergekommen.



Erdgeschoss

BO 1853: Mindestmaß 2,50 m
 BO 1887: Mindestmaß 2,80 m
 Diese Raumhöhen wurden im EG deutlich überschritten. Auffällig ist, dass jene Bauten vor 1887 etwas niedrigere Raumhöhen aufweisen als jene, die nach der BO1887 errichtet wurden.

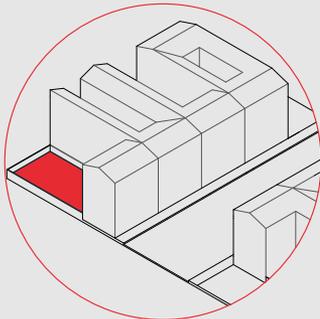
BO 1829: 2,74 m
 BO 1868: 2,74 m
 BO 1883: 3,0 m



Permeabilität und Erschließung

Die Erschließung erfolgt über Zwei bis Dreispänner. Es gibt keine innere Laubengangerschließung. Sonderform: Erschließung über Durchfahrt und zusätzliche Erschließung des Vorderhauses.

Die Erschließung erfolgt in Wien über die innenliegende Laubengangerschließung. Dies hat den Vorteil, dass man nur einen Erschließungskern benötigt. Das System der geschwungenen Treppe ist in Wien häufiger anzutreffen als Berlin.



Innenhöfe

BO 1853: 5,3 x 5,3m
 BO 1887: mind. 60 m²
 BO 1897: mind. 80 m²
 Die Anforderungen wurden in den Forschungsstraßen überschritten.

Ab BO 1883 musste mindestens 15% der Parzelle un bebaut bleiben (inkl. Lichtschächte).

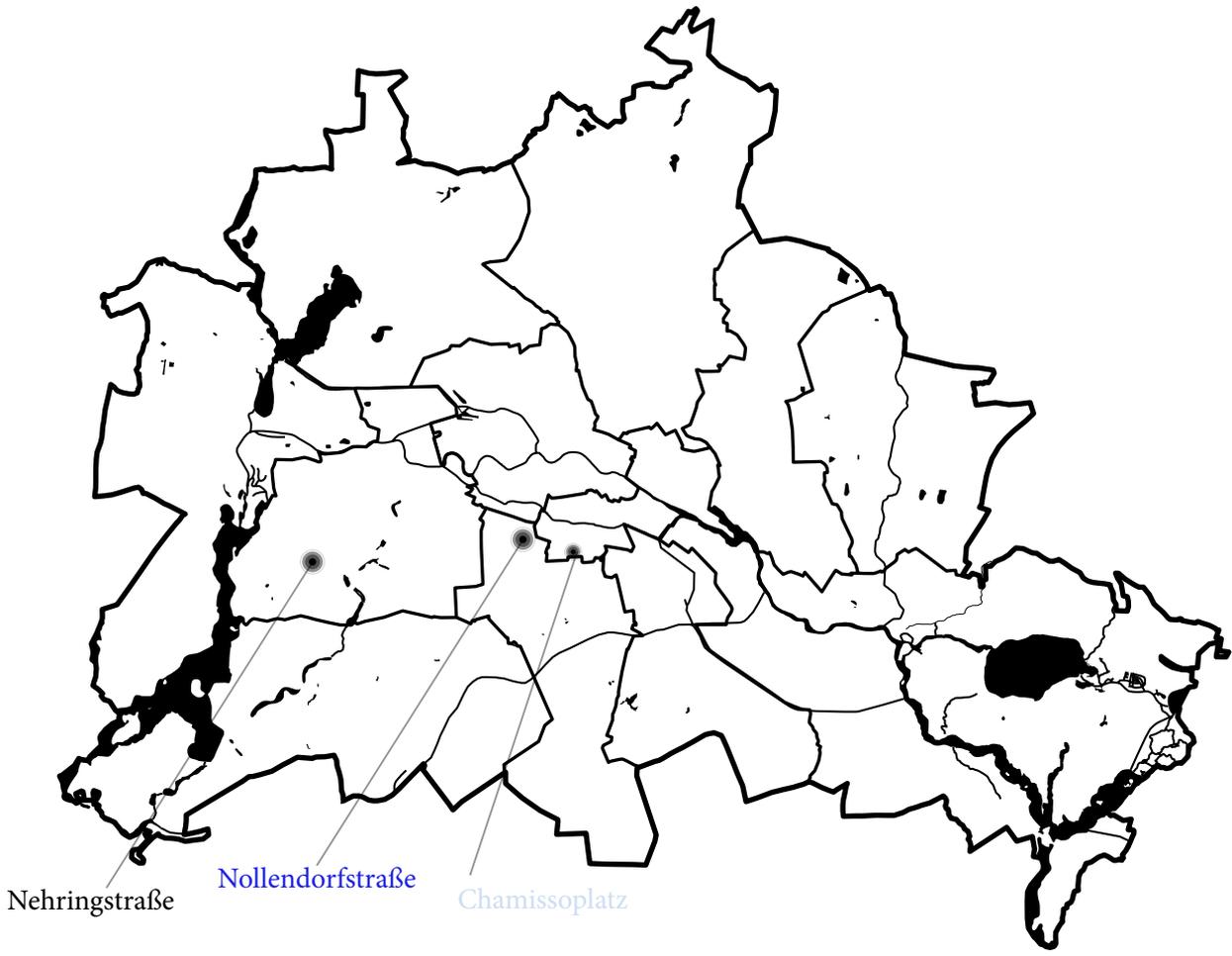


Abb. 21
Verortung der drei Forschungsstraßen

Überblick über die Forschungsstraßen

In einem Workshop gemeinsam mit Florian Hutterer vom Institut für Bestandsentwicklung und Siedlungseinheiten und Felix Bentlin vom Institut für Städtebau der TU Berlin wurden potenzielle Forschungsareale definiert. Beide Forscher waren maßgeblich an der Publikation „*Das Hobrechtsche Berlin – Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadterweiterung*“ beteiligt.

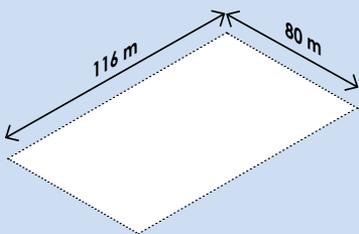
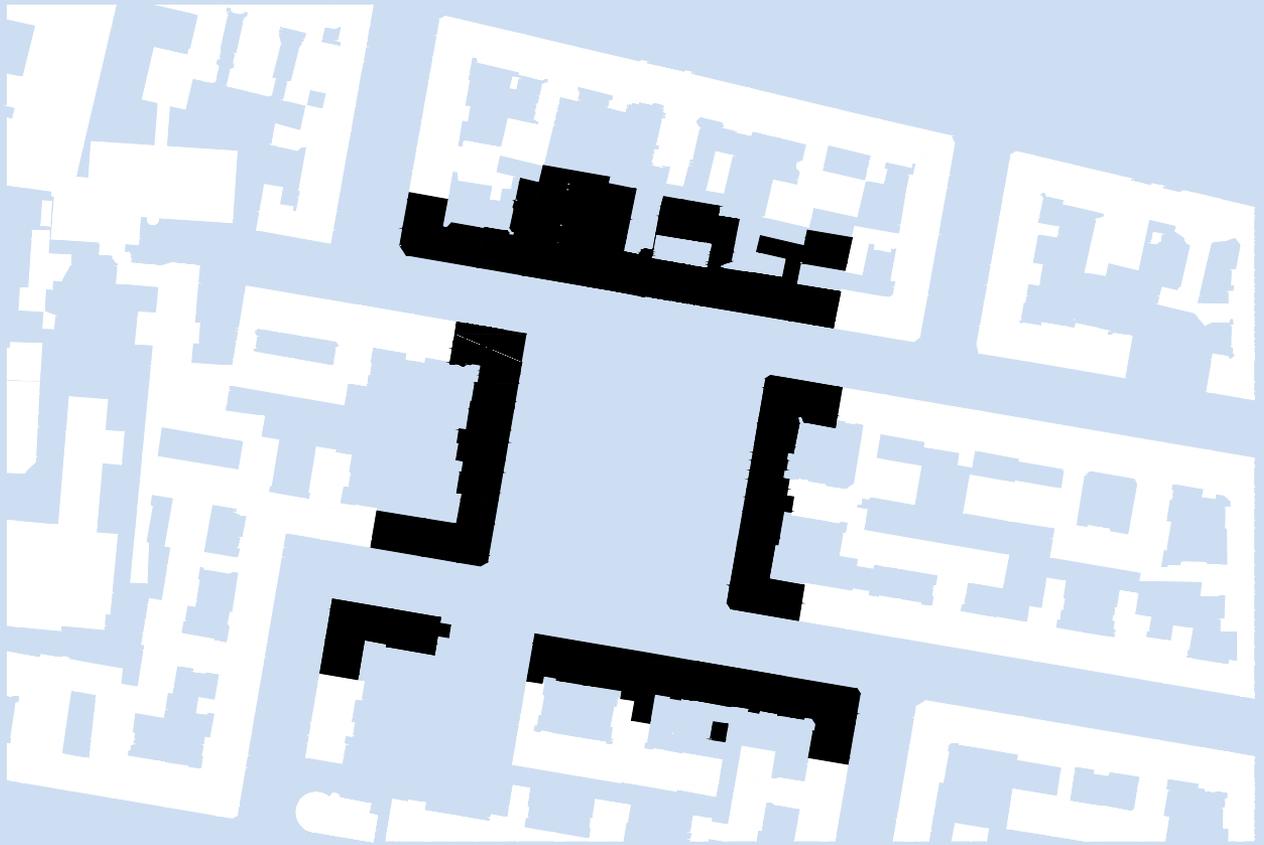
Zunächst wurden 5 relevante Forschungsareale definiert:

1. Schliemannstraße, Prenzlauerberg
2. Lausitzerstraße, Kreuzberg
3. Chamissoplatz, Kreuzberg
4. Nollendorfstraße, Schöneberg
5. Nehringstraße, Charlottenburg

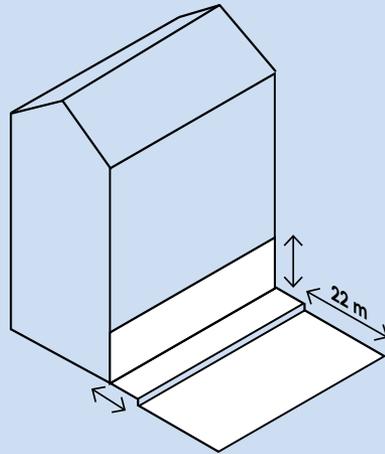
Nach intensiven Feldforschungen wurde selektiert und Kontakt zu den zuständigen Bauaktenkammern aufgenommen. Den finanziellen und arbeitstechnischen Ressourcen entsprechend wurden von den fünf potentiellen Forschungsstraßen der Chamissoplatz, die Nollendorfstraße und die Nehringstraße ausgewählt. Dabei wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

1. Straße in Nebenlage
2. Straße im Planungsgebiet Hobrechts
3. Gründerzeitlicher Gebäudebestand

In einem nächsten Schritt wurden die Bauakten der Straßen Nehringstraße, Nollendorfstraße und des Chamissoplatzes ausgehoben und sämtliches Kartenmaterial zu den Forschungsstraßen gesichtet. Der Fokus in der Arbeit wurde schließlich auf den Chamissoplatz und die Nollendorfstraße gelegt, um die beiden Straße in größtmöglicher Tiefe recherchieren zu können.



Maße des Chamissoplatzes



25
Anzahl der Häuser



3.14 - 4.30 m
Raumhöhe Erdgeschoß

1850

1875

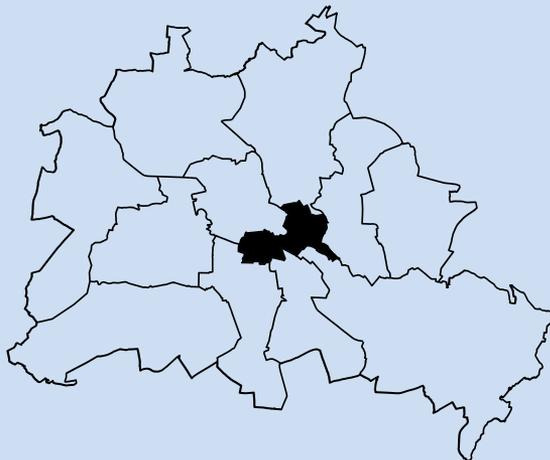
1893

1900

1950



Chamissoplatz, Kreuzberg



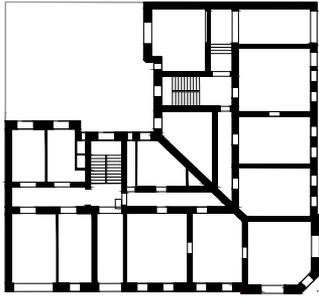
Beim Chamissoplatz handelt es sich um ein gründerzeitliches Gebäudeensemble, angeordnet um eine Platzsituation. Damit stellt er stadtmorphologisch einen Kontrast zur Nollendorfstraße dar. Ein städtebauliches Alleinstellungsmerkmal stellt einerseits auch die für Berlin sonst eher untypische Topographie mit ihrer Steigung von 15m dar, aber auch die geringen Kriegsschäden (außer Willibald Alexis Straße 23 und 24 keine Totalschäden) lassen den Chamissoplatz wie eine Gründerzeitinsel wirken, die sich vom restlichen Berlin abhebt.¹³⁶

¹³⁶ vgl. Stadterneuerung im Sanierungsgebiet Kreuzberg – Chamissoplatz

Das Gebiet rund um den Chamissoplatz wurde in der Abteilung II im Hobrechtsplan vorgesehen, wobei erwähnt werden muss, dass der Chamissoplatz nicht in der ursprünglichen Fassung von 1862 vorzufinden ist und er somit ein Werk der Revisionsjahre ist. Das Gebiet südlich der Bergmansstraße wurde vorwiegend landwirtschaftlich genutzt und wurde 1877 zu Bauland gewidmet.¹³⁷ Die Bebauung rund um den Chamissoplatz ist in den Jahren 1877 bis 1893 entstanden, wobei sich Bebauungsschübe abzeichnen. So ist der nördliche Teil – jener der Arndtstraße – um ca 10 Jahre früher als die Willibald-Alexisstraße und Am Chamissoplatz erbaut worden. Zu erwähnen sind die Architekten Höltzel und Treuner, Bernhard Neumann, Götting und Ludwig Kurtze, die jeweils mehrere Häuser entworfen haben.

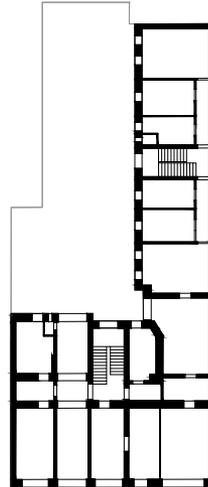
¹³⁷ ebenda

Abb. 22
Übersicht über den Chamissoplatz



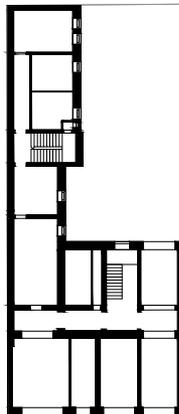
Chamissoplatz 1

Einreichplan	9.1. 1889
Architekt	-
Eigentümer	Rudolf Denck
EG RH	3,9 m
Parzellengröße	576,07 m ²
Bebaute Fläche	460,73 m ²
Fläche Innenhof	115,34 m ²



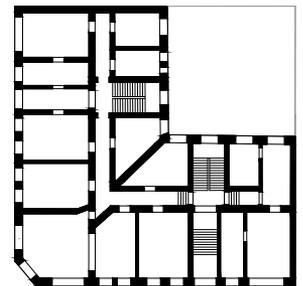
Chamissoplatz 3

Einreichplan	15.4. 1890
Architekt	Seyring
Eigentümer	G. Göttling
EG RH	4,0 m
Parzellengröße	582,14 m ²
Bebaute Fläche	298,92 m ²
Fläche Innenhof	215,29 m ²



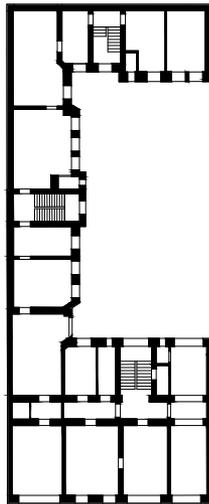
Chamissoplatz 2

Einreichplan	September 1888
Architekt	Rudolf Denck
Eigentümer	G. Göttling
EG	3,9 m
Parzellengröße	459,20 m ²
Bebaute Fläche	298,92 m ²
Fläche Innenhof	160,28 m ²



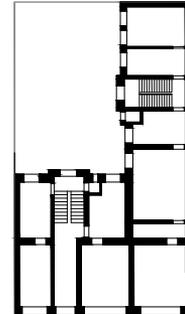
Chamissoplatz 4

Einreichplan	23. Mai 1889
Architekt	Carl Jung
Eigentümer	Carl Jung
EG RH	3,8 m
Parzellengröße	504,07 m ²
Bebaute Fläche	396,96 m ²
Fläche Innenhof	107,74 m ²



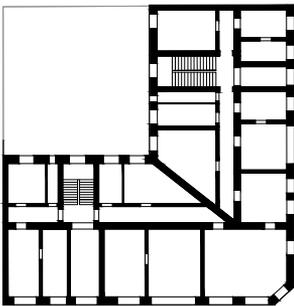
Chamissoplatz 6

Einreichplan	Dezember 1888
Architekt	Ludwig Kurtze
Eigentümer	Ludwig Kurtze
EG RH	3,3 m
Parzellengröße	658,19 m ²
Bebaute Fläche	437,40 m ²
Fläche Innenhof	220,79 m ²



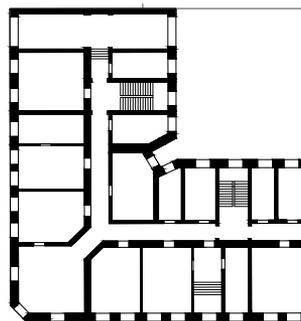
Chamissoplatz 7

Einreichplan	25.4.1888
Architekt	Ludwig Kurtze
Eigentümer	Ludwig Kurtze
EG RH	4,3 m
Parzellengröße	357,04 m ²
Bebaute Fläche	240,17 m ²
Fläche Innenhof	116,87 m ²



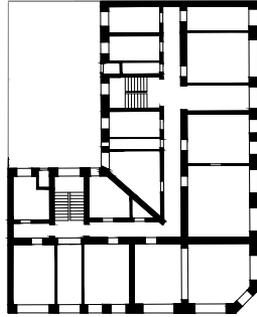
Chamissoplatz 5

Einreichplan	20.2. 1889
Architekt	Rudolf Denck
Eigentümer	Rudolf Denck
EG RH	4 m
Parzellengröße	556,37 m ²
Bebaute Fläche	416,05 m ²
Fläche Innenhof	140,32 m ²



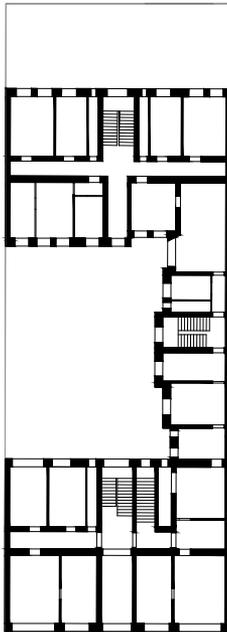
Chamissoplatz 8

Einreichplan	24.3.1880
Architekt	Oskar Scolz und Albert Kneuer
Eigentümer	Oskar Scolz und Albert Kneuer
EG RH	3,13 m
Parzellengröße	598,89 m ²
Bebaute Fläche	458,29 m ²
Fläche Innenhof	131,60 m ²



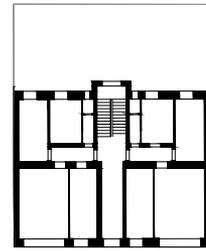
Willibald Alexis Straße 21

Einreichplan	10.11.1888
Architekt	Rohrlack
Eigentümer	Rohrlack
EG	3,30 m
Parzellengröße	500,07 m ²
Bebaute Fläche	401,51m ²
Fläche Innenhof	98,56 m ²



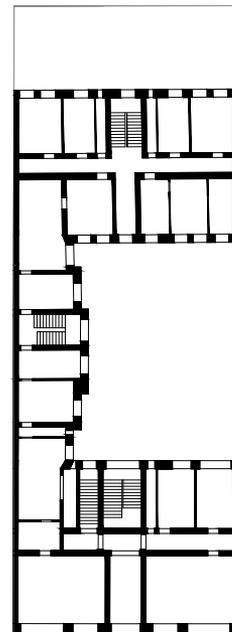
Willibald Alexis Straße 25

Einreichplan	24.09.1891
Architekt	Bernhard Neumann
Eigentümer	Bernhard Neumann
EG	3,40m
Parzellengröße	788,99 m ²
Bebaute Fläche	572,66 m ²
Fläche Innenhof	216,33 m ²



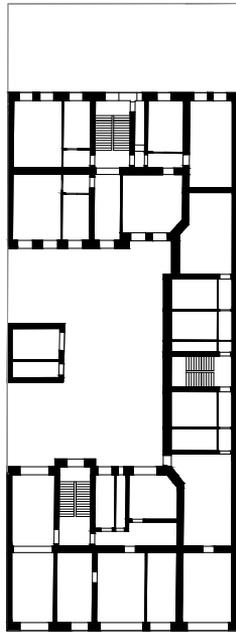
Willibald Alexis Straße 22

Einreichplan	6.12.1888
Architekt	Höltzel und Trenner
Eigentümer	Höltzel und Trenner
EG	3,65 m
Parzellengröße	296,41 m ²
Bebaute Fläche	196,90 m ²
Fläche Innenhof	99,51 m ²



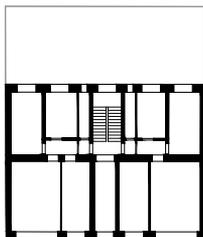
Willibald Alexis Straße 26

Einreichplan	29.07.1891
Architekt	Bernhard Neumann
Eigentümer	Bernhard Neumann
EG	3,40 m
Parzellengröße	788,99 m ²
Bebaute Fläche	572,66 m ²
Fläche Innenhof	216,33 m ²



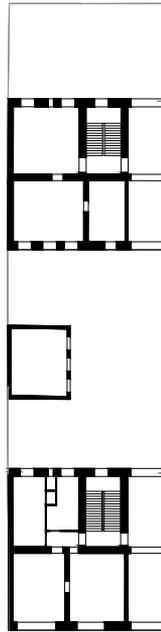
Willibald Alexis Straße 27

Einreichplan	1894
Architekt	P. Leebich
Eigentümer	Höltzel und Trenner
EG	3,70m
Parzellengröße	787,63 m ²
Bebaute Fläche	561,80 m ²
Fläche Innenhof	225,83 m ²



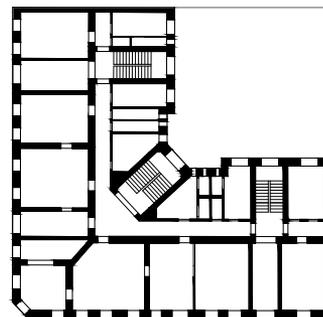
Willibald Alexis Straße 29

Einreichplan	5.12.1888
Architekt	Höltzel und Trenner
Eigentümer	Höltzel und Trenner
EG	3,65m
Parzellengröße	305,42 m ²
Bebaute Fläche	200,45 m ²
Fläche Innenhof	104,97 m ²



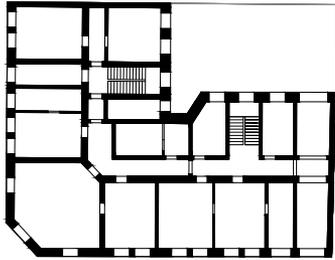
Willibald Alexis Straße 28

Einreichplan	25.31893
Architekt	Höltzel und Trenner
Eigentümer	Höltzel und Trenner
EG	3,70m
Parzellengröße	558,45 m ²
Bebaute Fläche	329,83 m ²
Fläche Innenhof	228,62 m ²



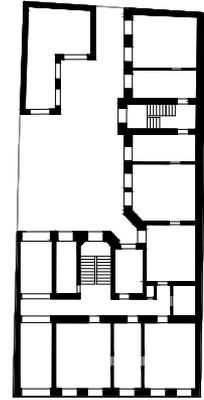
Willibald Alexis Straße 30

Einreichplan	26.03.1889
Architekt	Max Richter
Eigentümer	G. Götting
EG	4,0 m
Parzellengröße	636,36 m ²
Bebaute Fläche	481,03 m ²
Fläche Innenhof	155,33 m ²



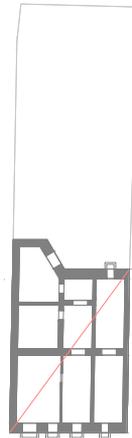
Arndtstraße 22

Einreichplan	1878
Architekt	-
Eigentümer	Albert Thomas
EG RH	3,30 m
Parzellengröße	526,13 m ²
Bebaute Fläche	428,60 m ²
Fläche Innenhof	97,53 m ²



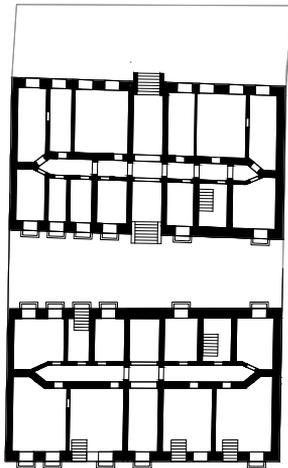
Arndtstraße 21

Einreichplan	1876	
Architekt		
Eigentümer	A. Maase	
EG RH	3,29 m	
Parzellengröße	467,96 m ²	
Bebaute Fläche	354,87 m ²	
Fläche Innenhof	113,09 m ²	



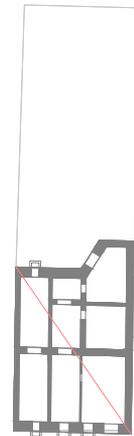
Arndtstraße 19

Keine Originalpläne	
Einreichplan	1878
Architekt	-
Eigentümer	-
EG RH	3,45 m
Parzellengröße	315,46 m ²
Bebaute Fläche	125,10 m ²
Fläche Innenhof	190,36 m ²



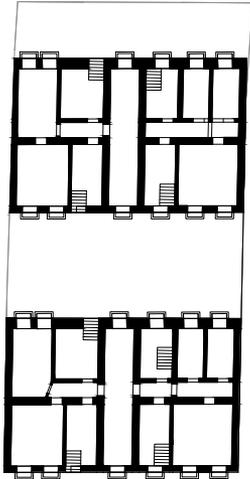
Arndtstraße 20

Einreichplan	1875
Architekt	-
Eigentümer	Carl Paul
EG RH	3,48 m
Parzellengröße	810,62 m ²
Bebaute Fläche	547,59 m ²
Fläche Innenhof	263,01 m ²



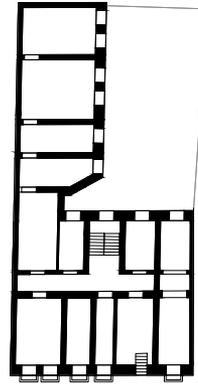
Arndtstraße 18

Keine Originalpläne	
Baujahr	1878
Architekt	-
Eigentümer	-
EG RH	3,45
Parzellengröße	315,46 m ²
Bebaute Fläche	125,10 m ²
Fläche Innenhof	190,36 m ²



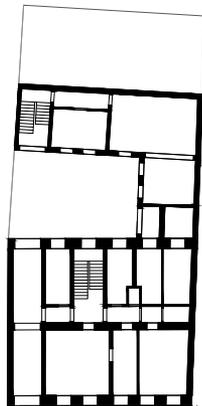
Arndtstraße 17

Baujahr	10.07.1878
Architekt	Abendroth
Eigentümer	A. Mengel
EG RH	3,35 m
Parzellengröße	626,60 m ²
Bebaute Fläche	462,74 m ²
Fläche Innenhof	163,86 m ²



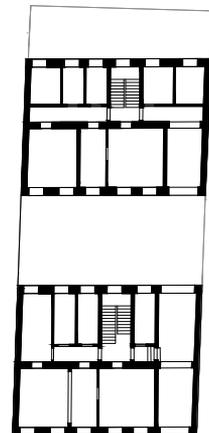
Arndtstraße 16

Baujahr	1875
Architekt	F. Bahsow
Eigentümer	F. Bahsow
EG RH	3,30m
Parzellengröße	435,42m ²
Bebaute Fläche	309,03 m ²
Fläche Innenhof	126,39 m ²



Arndtstraße 15

Baujahr	18.08.1877
Architekt	R. Garbe
Eigentümer	R. Garbe
EG RH	3,14 m
Parzellengröße	626,60 m ²
Bebaute Fläche	462,74 m ²
Fläche Innenhof	163,86 m ²



Arndtstraße 15

Baujahr	2.03.1888
Architekt	E. Liphart
Eigentümer	A. Burdhardt
EG RH	3,30 m
Parzellengröße	440,79 m ²
Bebaute Fläche	342,44 m ²
Fläche Innenhof	98,38 m ²

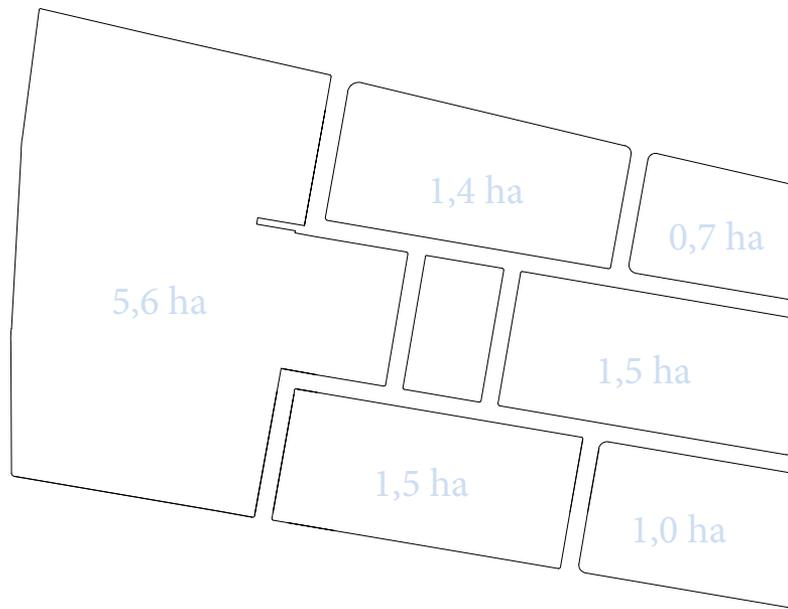


Abb. 23
Blockgröße des Chamissoplatz

Blockgrößen

Die Planungen zum Chamissoplatz findet man im Bebauungsplan der Umgebungen Berlins in der Abteilung II aus dem Jahr 1877. Die Abteilung II spannt sich von der Tempelhoferstraße (heute Mehringdamm) bis zum Rixdorfer Damm. Zum Planungsgebiet gehört auch das an die Innenstadt angrenzende Urban oder Schlächterplan, für den es seit 1854 einen Bebauungsplan gab.¹³⁸ Im Begleitschreiben Hobrechts aus 1862 findet man eine ausführliche Erläuterung zum Ufer des Landwehrkanals. Auf die Gegend des Chamissoplatz wird nicht näher eingegangen. So verwundert es auch nicht, wenn man den Bebauungsplan von 1862 stadtmorphologisch untersucht, dass dieser in den ursprünglichen Planungen nicht vorkommt. Es findet sich lediglich ein großer Block, der sich von der Friesenstraße bis zur Tempelhoferstraße (später Belle Alliance Straße, heute Mehringdamm) aufspannt und von den Straßen „23“ und „24“ begrenzt wird. Der Chamissoplatz ist also ein Produkt der späteren Revisionsplanung und verdeutlicht, dass der Hobrechtsplan ein flexibles Planwerk ist. So wird der 13,81 ha große Block in den Revisionsjahren in 6 unterschiedlich große Blöcke unterteilt. Aus dieser Unterteilung entsteht dann auch der heutige Chamissoplatz. Durch die Unterteilung entstehen die Straßen Willibald Alexis Straße, Arndtstraße, Klödenstraße, Kopischstraße, Schenkendorfstraße und Am Chamissoplatz. Die Blockgrößen variieren nun von 0,7 ha bis 5,6 ha und überschreiten mit einer durchschnittlichen Größe von 1,95 ha das Idealmaß der Friedrichsstadt mit 0,8 ha.

¹³⁸ vgl. Dolff-Bonekämper, Million, Pahl-Weber, 2018: S408 (Begleitschreiben Hobrechts)

Parzellen und Blockgrößen

Chamissoplatz

Abb. 24
Parzellengröße des Chamissoplatz



Parzellenstruktur

Darf man dem Bebauungsplan von 1862 Glauben schenken, dürfte das Gebiet um den Chamissoplatz auf den Besitz der Erben Bergmanns zurückgehen. Die Tiefen der Parzellen in der Arndtstraße variieren zwischen 28,79 m und 35,59m, „Am Chamissoplatz“ zwischen 24,26 m und 36,65 m und in der Willibald Alexisstraße zwischen 18 m und 43 m. Auf Grund der Platzsituation befinden sich unter den Gebäude sieben Eckgrundstücke, die allesamt einen quadratischen Zuschnitt besitzen.

Vor allem die Parzellen in der Willibald-Alexis-Straße mit ihrer relativen großen Tiefe, werden durch Vorderhaus, Seitenflügel und Hinterhausbebauung ausgenutzt.

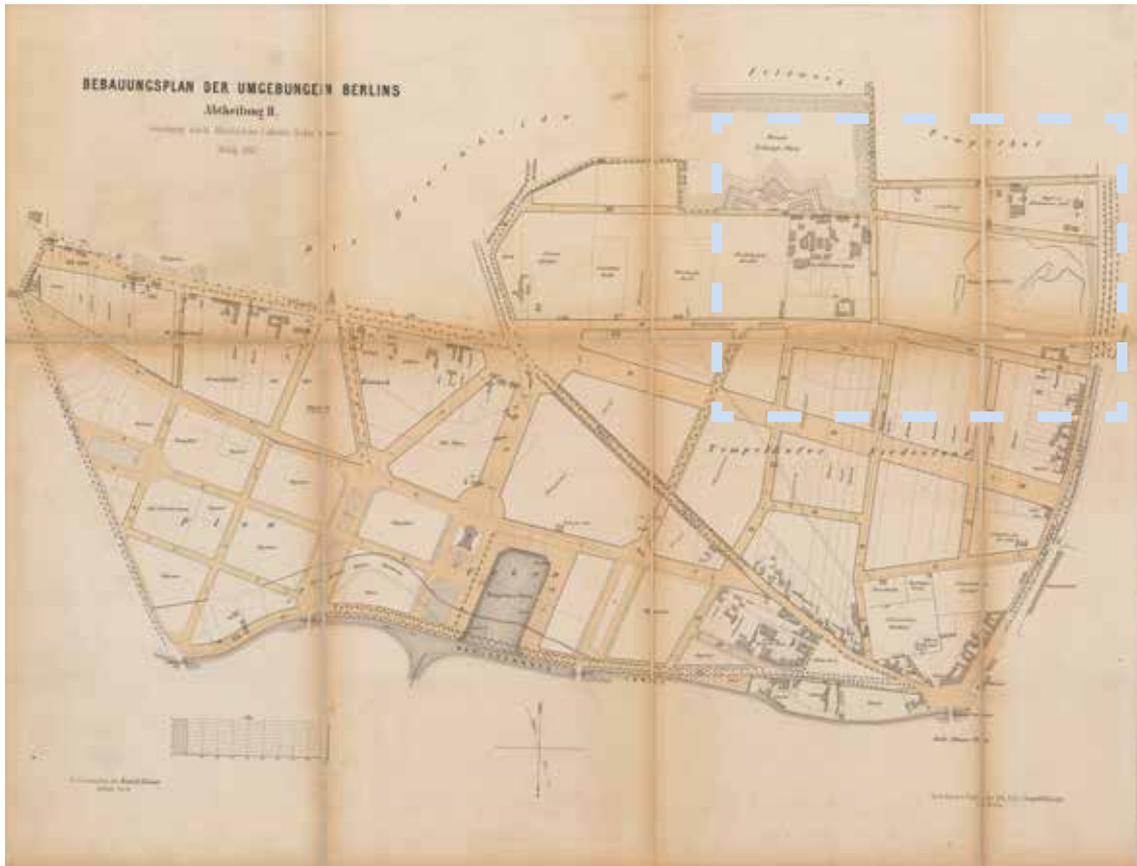


Abb. 25
Hobrechtsplan Abteilung II

Hobrechtsplan 1862

Die Planungen zum Chamissoplatz findet man im Bebauungsplan der Umgebungen Berlins in der Abteilung II aus dem Jahr 1877.



Revisionsplanungen 1862 - 1882

Der Chamissoplatz ist also ein Produkt der späteren Revisionsplanung und verdeutlicht, dass der Hobrechtsplan ein flexibles Planwerk ist. So wird der 13,81 ha große Block in den Revisionsjahren in 6 unterschiedlich große Blöcke unterteilt. Aus dieser Unterteilung entsteht dann auch der heutige Chamissoplatz.



Revisionsplan Stand 1892

Durch die Unterteilung entstehen die Straßen Willibald Alexis Straße, Arndtstraße, Klödenstraße, Kopischstraße, Schenkendorfstraße und Am Chamissoplatz. Die Blockgrößen variieren nun von 0,7 ha bis 5,6 ha und überschreiten mit einer durchschnittlichen Größe von 1,95 ha das Idealmaß der Friedrichsstadt mit 0,8 ha.



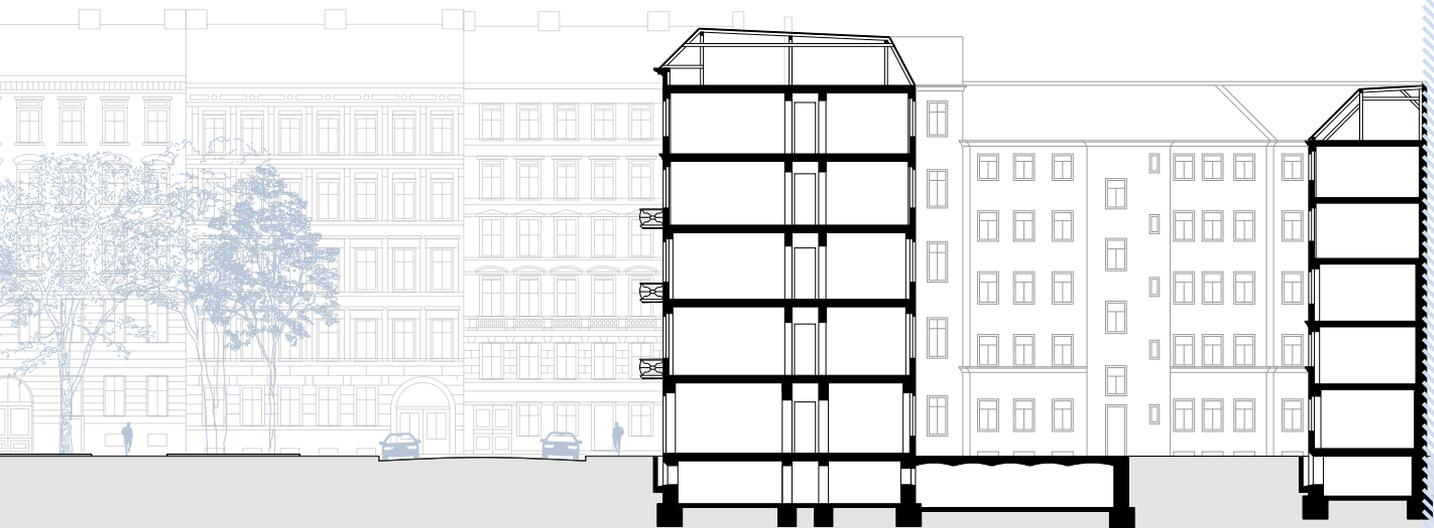


Straßenquerschnitte

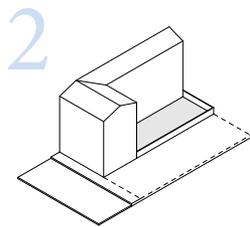
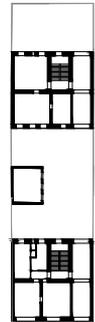
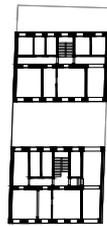
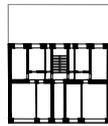
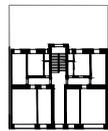
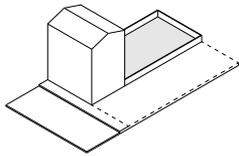
Chamissoplatz

Die Bauten rund um den Chamissoplatz sind in den Jahren 1875 bis 1893 entstanden, wobei die Arndstraße zuerst bebaut wurde. Am Chamissoplatz und die Willibald-Alexisstraße wurden etwa zehn Jahre später bebaut. Nimmt man die an den Chamissoplatz angrenzenden Straßen Arndstraße (18,95 m) und Willibald Alexis Straße (19,0 m) als Referenz her, kann man diese in die Kategorie der Nebenstraßen einordnen. Die Gehsteigbreiten in der Arndstraße weisen Breiten von 3,7 bis 3,8 m auf.

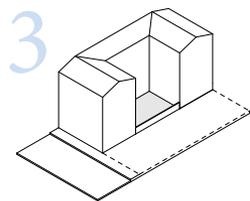
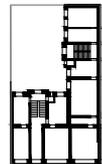
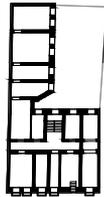
Betrachtet man den Bebauungsplan von 1862 so fällt auch in Abteilung II eine Hierarchisierung der Straßenzüge auf. So sind die großen Prachtsstraßen wie etwa die Tempelhoferstraße (später Belle Alliance Straße, heute Mehringdamm), Fichtestraße, Chaussee, oder etwas Risxdorefer Damm, um nur einige zu nennen, mit Baumalleen versehen.



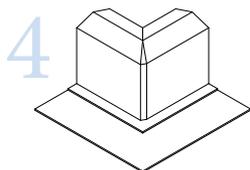
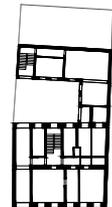
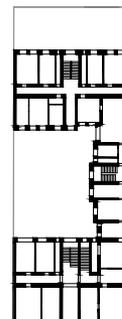
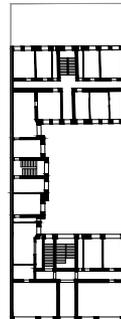
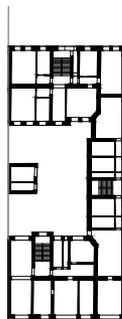
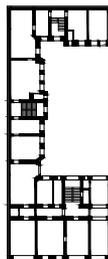
1 Reines Vorderhaus und dahinter freistehendes Gebäude



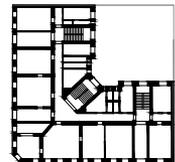
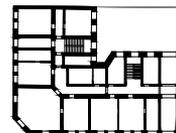
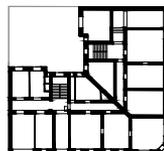
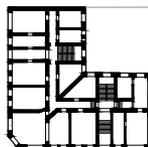
Vorderhaus mit einem Seitenflügel



Vorderhaus mit einem Seitenflügel und Quergebäude



Eckgrundstück



Typologien

Chamissoplatz

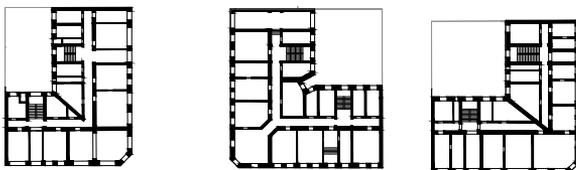
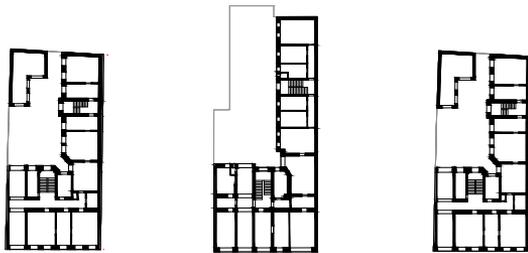
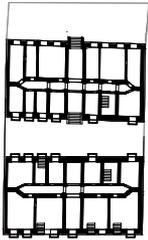


Abb. 27
Bebauungstypologie Chamissoplatz

Am Chamissoplatz



Nr.4	Nr.3	Nr.2	Nr.1
RH 3,30 m	RH 3,90 m	RH 4,0 m	RH 3,90 m

Am Chamissoplatz



Nr.7	Nr.7	Nr.6	Nr.5
RH 3,80 m	RH 3,80 m	RH 4,3 m	RH 4,0 m

Arndtstraße



Nr. 22	Nr. 21	Nr. 20	Nr. 19 & 18	Nr. 17	Nr. 16	Nr. 15	Nr.14
RH 3,30 m	RH 3,29 m	RH 3,48 m	RH 3,45 m	RH 3,35 m	RH 3,30 m	RH 3,14 m	RH 3,30 m

Willibald-Alexis-Straße



Nr. 30	Nr. 29	Nr. 28	Nr. 27	Nr. 26	Nr. 25
RH 4,0 m	RH 3,65 m	RH 3,30 m	RH 3,70 m	RH 3,40 m	RH 3,40 m



Nr. 22	Nr. 21
RH 3,65 m	RH 3,30 m

Erdgeschoss

Chamissoplatz

Abgesehen von den Gebäuden Willibald-Alexisstraße 23 und 24 (an deren Stelle wurde ein Spielplatz errichtet) blieb der Chamissoplatz von Kriegsschäden weitgehend verschont. Die Forschungsobjekte können alle der Gründerzeit zugeordnet werden. Interessant ist aber der Vergleich zwischen der Arndtstraße und den anderen an den Chamissoplatz angrenzenden Straßen – Am Chamissoplatz und Willibald Alexisstraße – da diese deutlich früher bebaut wurden. Ihre Gebäude stammen aus der Zeit zwischen 1875 und 1878, im Gegenzug zum Rest, der in Zeit von 1888 bis 1893 entstanden ist. Dies bedeutet auch, dass am Chamissoplatz zwei verschiedene Bauordnungen zum Tragen kamen. Für die Arndtstraße ist die Bauordnung von 1853 (Mindestraumhöhe von 2,48 m) relevant, für den restlichen Straßenzug die Bauordnung von 1887 (Mindestraumhöhe von 2,80 m).

Bauordnung 1853 relevant:

(Mindestraumhöhe von 2,48 m)

Arndtstraße 15	2,82 m (Mindest RH um 0,34 m überschritten)
Arndtstraße 20	3,08 m (Mindest RH um 0,60 m überschritten)
Arndtstraße Durchschnitt	3,33 m (Mindest RH um 0,85 m überschritten)

Bauordnung 1887 relevant:

(Mindestraumhöhe von 2,80 m)

Am Chamissoplatz 8	3,13 m (Mindest RH um 0,33 m überschritten)
Am Chamissoplatz 6	3,65 m (Mindest RH um 0,85 m überschritten)
Am Chamissoplatz Durchschnitt	3,79 m (Mindest RH um 0,99 m überschritten)

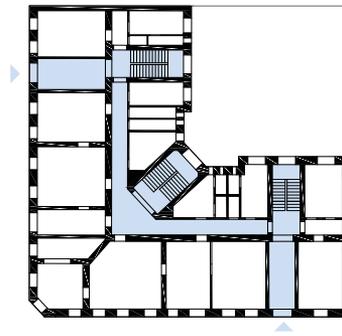
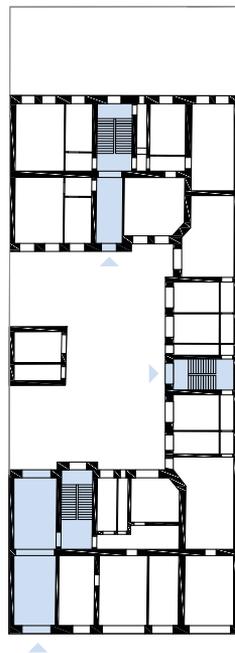
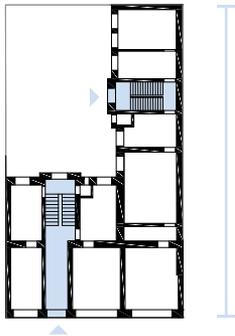
Willibald Alexisstraße 21	2,90 m (Mindest RH um 0,15 m überschritten)
Willibald Alexisstraße 30	3,70 m (Mindest RH um 0,90 m überschritten)
Willibald Alexisstraße Durchschnitt	3,62 m (Mindest RH um 0,82 m überschritten)

Es wurde jeweils die kleinste und die größte lichte Raumhöhe im Erdgeschoß gewählt und der Durchschnitt berechnet. Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass die lichte Raumhöhe in der Arndtstraße die Vorgaben der Bauordnung von 1853 um bis zu 0,85 m überschritt. In den Straßenzügen Am Chamissoplatz und Willibald Alexisstraße wurde die Bauordnung von 1887 um bis zu 0,99 m überschritten. Betrachtet man die durchschnittliche Raumhöhenentwicklung fällt zudem auf, dass die Arndtstraße, die um fast ein Jahrzehnt früher erbaut wurde, durchschnittlich geringere Raumhöhen aufweist.

Am Chamissoplatz 7

Willibald - Alexis - Straße 27

Willibald - Alexis - Straße 30



keine Durchfahrt

Erschließung
mit Durchfahrt

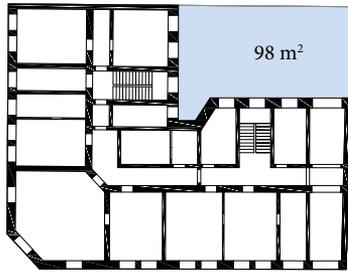
Beispiel für
Dreispanner Erschließung

Erschließung und Permeabilität

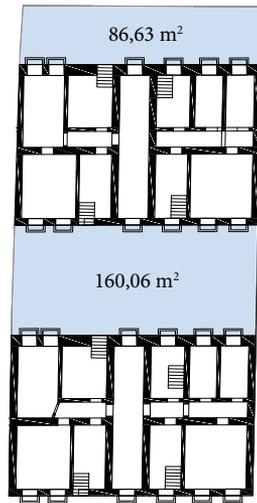
Chamissoplatz

Acht der 27 untersuchten Gebäude am Chamissoplatz werden nicht über eine Durchfahrt erschlossen. Alle acht Gebäude ohne Durchfahrt sind jeweils auf Parzellen, deren Tiefe geringer als rund 31 Meter waren, ab welcher eine Durchfahrt errichtet werden musste. Die interne Erschließung aller Gebäude funktioniert über Zwei- bis Dreispännererschließung. Diese Art von Erschließung unterscheidet sich grundlegend von jener Wiens. In Wien ist das gängige Modell jenes, bei dem alle Wohnungen von einem Erschließungskern mit innenliegendem Laubengang erschlossen werden. Des Weiteren zählen in Berlin geschwungene Treppen zur Minderheit. Dies ist eventuell auch darauf zurückzuführen, dass von geschwungenen Treppen abgeraten wurde, da über diese Lasten nur schwer transportiert werden konnten.

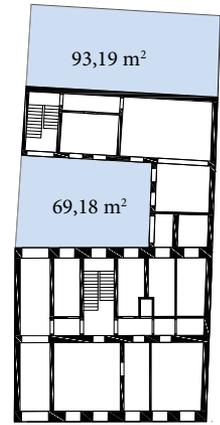
Gebäude, die nach der Bauordnung 1853 errichtet wurden:



Arndtstraße 22

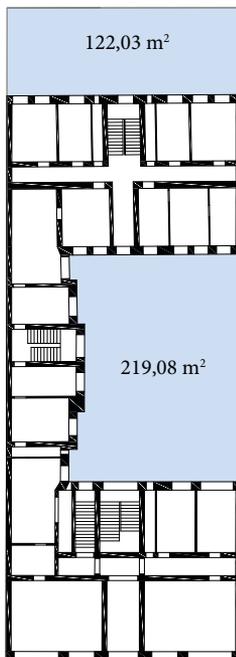


Arndtstraße 17

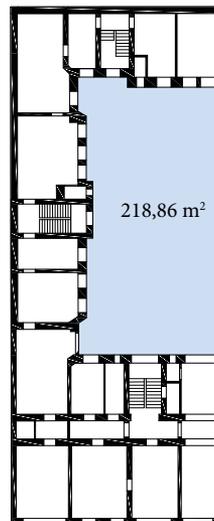


Arndtstraße 15

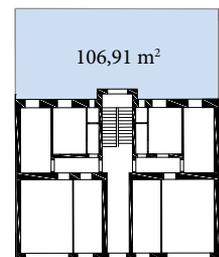
Gebäude, die nach der Bauordnung 1887 errichtet wurden:



Willibald - Alexis - Straße 26



Am Chamissoplatz 6

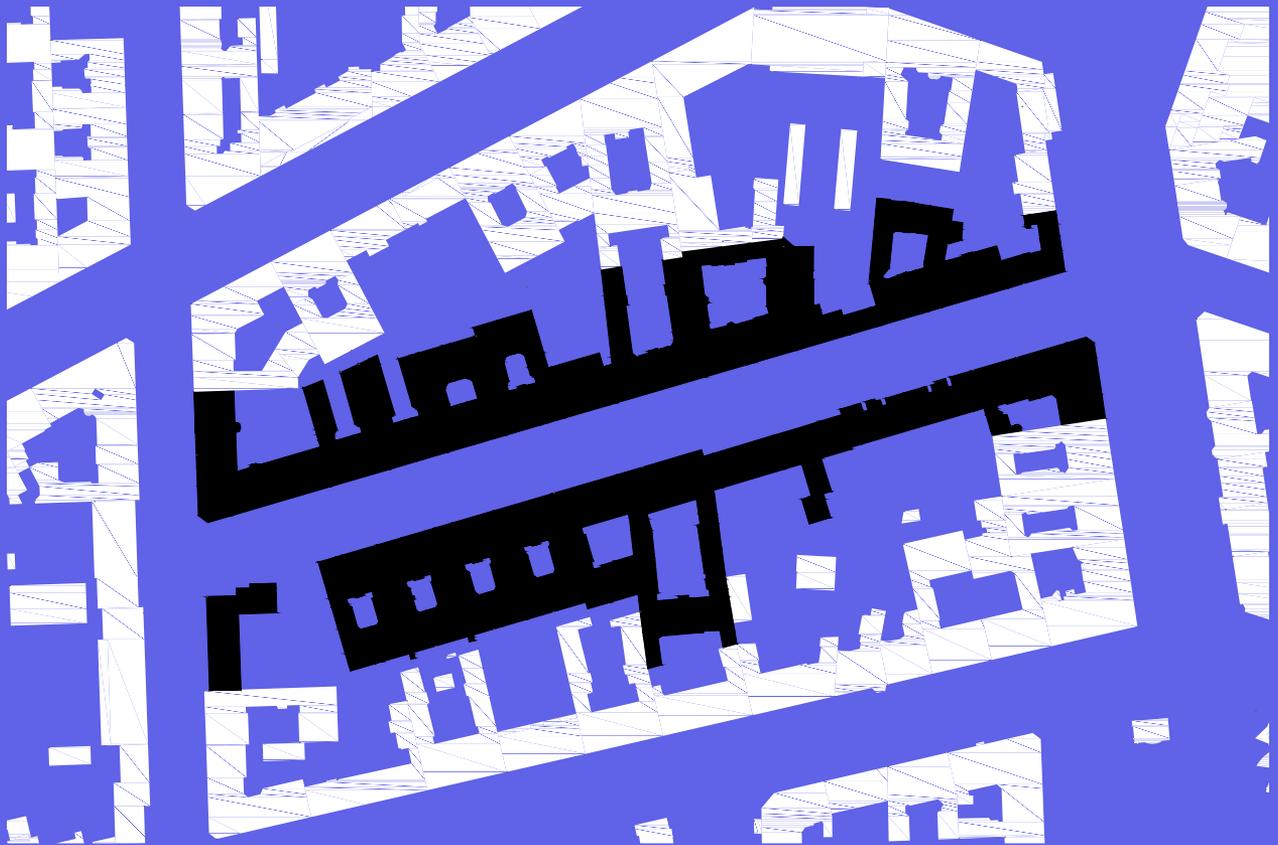


Willibald - Alexis - Straße 29

Innenhöfe

Chamissoplatz

Alle untersuchten Innenhöfe weisen die Mindestanforderungen von 5,3 m x 5,3 m auf. Interessant ist, dass obwohl erst 1887 die Mindestfläche von 27 m² auf 60 m² angehoben wurde, auch jene Innenhöfe, die vor Eintreten der Bauordnung 1887 errichtet wurden, den Richtwert von 27 m² deutlich überschreiten und in einer Größenordnung von 69 m² bis 153 m² liegen.



1 : 2.500



4.88 - 5.33 m
Breite Gehsteig



212 m
Länge Nollendorfstraße



22.57 m
Breite Fahrbahn



23
Anzahl der Häuser



2.50 - 5.30 m
Raumhöhe Erdgeschoß

1850

1887

1900

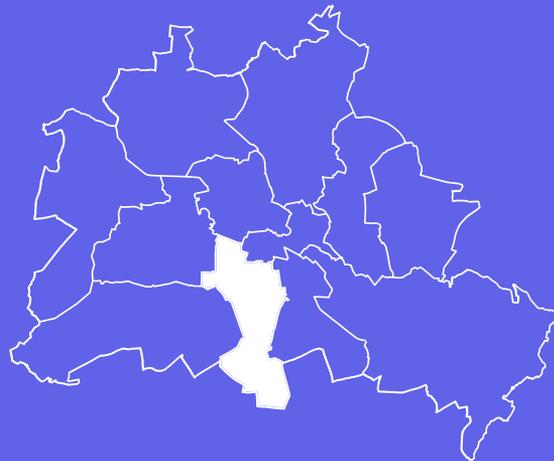
1911

1950

1960

1968

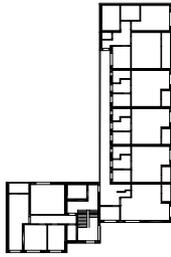
Nollendorfstraße, Schöneberg



Die Nollendorfstraße ist 213 Meter lang und mit ihrem 22 Meter breiten Straßenprofil eine Quartiersstraße in Nebenlage. Mehr zur Straßenhierarchie im Kapitel Urbaner Baustein Straßenquerschnitte. Die Nollendorfstraße findet sich in Abteilung IV. Ähnlich wie der Chamissoplatz ist auch sie keine Planung, die auf Hobrecht zurückgeht. So wurde der 6,14 ha große Block in zwei kleinere Blöcke unterteilt (siehe Kapitel Blockgrößen und Parzellen). Durch diese Teilung entstand erst die Nollendorfstraße. Es handelt sich hierbei um einen gerade verlaufenden Straßenraum, der an beiden Straßenfronten mit einer Bepflanzung ergänzt wird. Typisch ist auch die fast durchgehende „Berliner Traufhöhe“ von 22 Metern. Erwähnenswert sind die Häuser der Nummer 17, 23, 24, 25 und 26, die alle fünf Häuser die gleiche Bauherrschaft Lunz aufweisen und fünf idente Grundrisse erhielten. Die Planung stammt von Lunz.

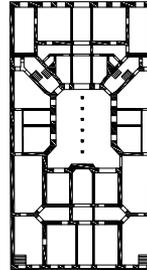
Insgesamt wurden von der Bauaktenkammer Schöneberg 26 Häuser ausgehoben, darunter finden sich sechs Kriegsschäden, die durch Neubauten ersetzt wurden.

Abb. 31
Übersicht Nollendorfstraße



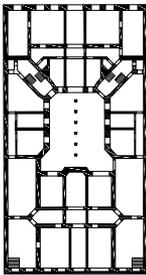
Nollendorfstraße 22

Einreichplan	1966
EG RH	2,70 m
Parzellengröße	1607,57 m ²
Bebaute Fläche	415,92 m ²
Fläche Innenhof	1191,65 m ²



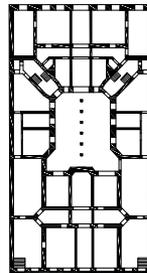
Nollendorfstraße 23

Einreichplan	1.04. 1887
EG RH	5,30 m
Parzellengröße	857,73 m ²
Bebaute Fläche	669,81 m ²
Fläche Innenhof	187,36 m ²



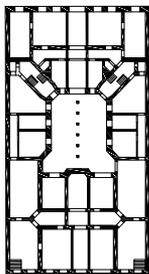
Nollendorfstraße 24

Einreichplan	1.04. 1887
EG RH	5,30 m
Parzellengröße	857,73 m ²
Bebaute Fläche	669,81 m ²
Fläche Innenhof	187,36 m ²



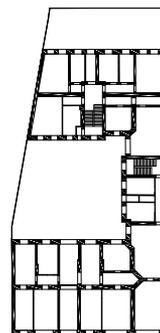
Nollendorfstraße 25

Einreichplan	1.04. 1887
EG RH	5,30 m
Parzellengröße	857,73 m ²
Bebaute Fläche	669,81 m ²
Fläche Innenhof	187,36 m ²



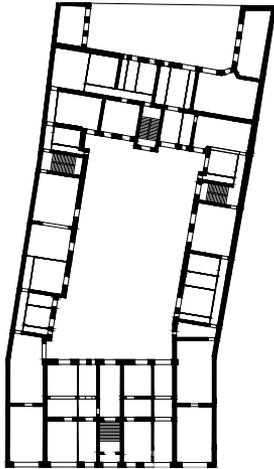
Nollendorfstraße 26

Einreichplan	1.04. 1887
EG RH	5,30 m
Parzellengröße	857,73 m ²
Bebaute Fläche	669,81 m ²
Fläche Innenhof	187,36 m ²



Nollendorfstraße 27

Einreichplan	13.07.1893
EG RH	3,85 m
Parzellengröße	810,18 m ²
Bebaute Fläche	608,11 m ²
Fläche Innenhof	202,07 m ²



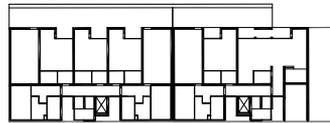
Nollendorfstraße 28

Einreichplan	Mai 1895
EG RH	3,60 m
Parzellengröße	1871,29 m ²
Bebaute Fläche	665,43 m ²
Fläche Innenhof	1205,86 m ²



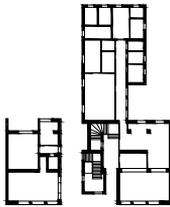
Nollendorfstraße 29-30

Einreichplan	5.12.1963
EG RH	2,50m
Parzellengröße	1407,02 m ²
Bebaute Fläche	280,57 m ²
Fläche Innenhof	1126,45 m ²



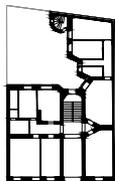
Nollendorfstraße 33-34

Einreichplan	14.12.1966
EG RH	2,70 m
Parzellengröße	1752,61 m ²
Bebaute Fläche	582,97 m ²
Fläche Innenhof	1169,64 m ²



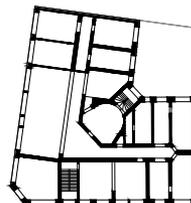
Nollendorfstraße 31 -32

Einreichplan	11.05.1960
EG RH	2,86 m
Parzellengröße	930,50 m ²
Bebaute Fläche	407,45 m ²
Fläche Innenhof	523,05 m ²



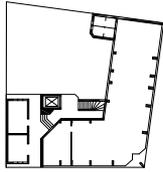
Nollendorfstraße 35

Einreichplan	1892
EG RH	3,87 m
Parzellengröße	350,07 m ²
Bebaute Fläche	92,01 m ²
Fläche Innenhof	258,06 m ²



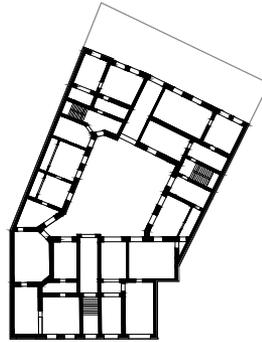
Nollendorfstraße 36

Einreichplan	1894
EG RH	3,90 m
Parzellengröße	625,18 m ²
Bebaute Fläche	541,83 m ²
Fläche Innenhof	83,35 m ²



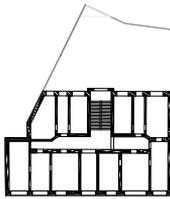
Nollendorfstraße 8

Einreichplan 22.07.1980
 EG RH 3,45 m
 Parzellengröße 435,93 m²
 Bebaute Fläche 272,74 m²
 Fläche Innenhof 163,19 m²



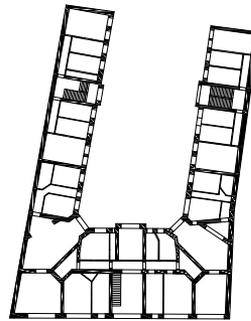
Nollendorfstraße 10

Einreichplan 18.3.1887
 EG RH 3,10 m
 Parzellengröße 857,73 m²
 Bebaute Fläche 702,09 m²
 Fläche Innenhof 155,64 m²



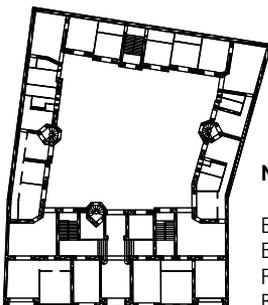
Nollendorfstraße 9

Einreichplan April 1887
 EG RH 3,10 m
 Parzellengröße 463,26 m²
 Bebaute Fläche 316,59 m²
 Fläche Innenhof 146,67 m²



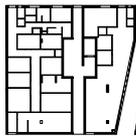
Nollendorfstraße 15

Einreichplan 26.02.1894
 EG RH 3,10 m
 Parzellengröße 1207,07 m²
 Bebaute Fläche 802,87 m²
 Fläche Innenhof 404,83 m²



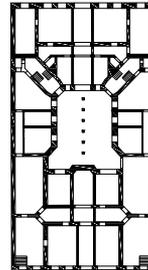
Nollendorfstraße 13 - 14

Einreichplan 7.04.1902
 EG RH 3,10 m
 Parzellengröße 1227,30 m²
 Bebaute Fläche 808,53 m²
 Fläche Innenhof 418,77 m²



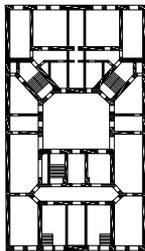
Nollendorfstraße 16

Einreichplan 29.02.1968
EG RH 3,0 m
Parzellengröße 1043,94 m²
Bebaute Fläche 339,42 m²
Fläche Innenhof 704,52 m²



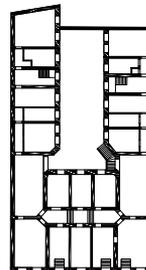
Nollendorfstraße 17

Einreichplan 1.04.1887
EG RH 5,30 m
Parzellengröße 857,73 m²
Bebaute Fläche 669,81 m²
Fläche Innenhof 187,36 m²



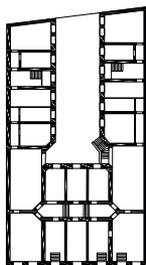
Nollendorfstraße 18

Einreichplan 8.04.1887
EG RH 3,80 m
Parzellengröße 771,66 m²
Bebaute Fläche 135,86 m²
Fläche Innenhof 635,80 m²



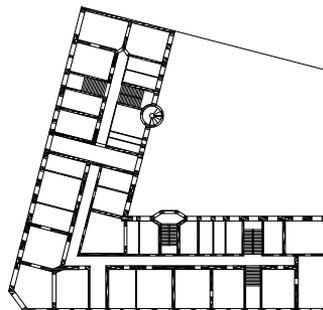
Nollendorfstraße 19

Einreichplan 26.03.1887
EG RH 3,80 m
Parzellengröße 739,62 m²
Bebaute Fläche 554,14 m²
Fläche Innenhof 185,48 m²



Nollendorfstraße 20

Einreichplan 3.02.1888
EG RH 3,80 m
Parzellengröße 745,20 m²
Bebaute Fläche 557,86 m²
Fläche Innenhof 187,34 m²



Nollendorfstraße 21

Einreichplan 7.10.1911
EG RH 3,70 m
Parzellengröße 1530,32 m²
Bebaute Fläche 1003,56 m²
Fläche Innenhof 526,89 m²

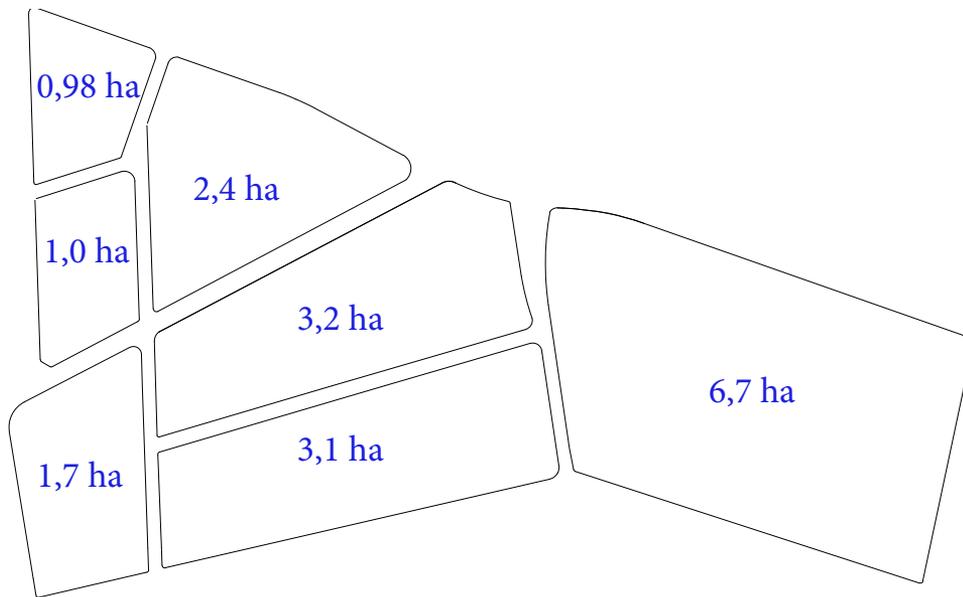


Abb. 32
Blockgrößen Nollendorfstraße

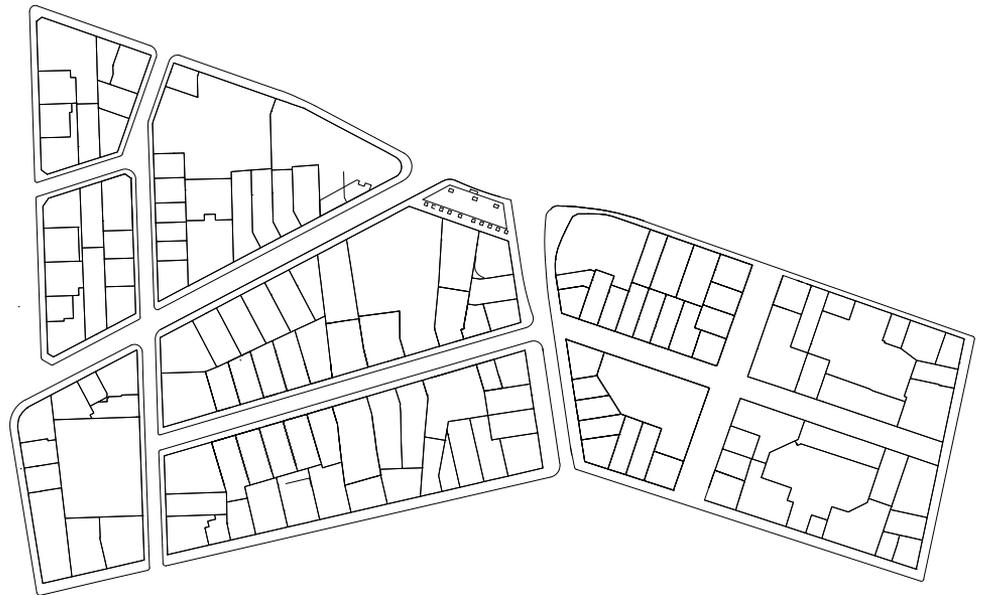
Blockgrößen

Auch die Nollendorfstraße ist ähnlich wie der Chamissoplatz nicht Teil der ursprünglichen Planungen Hobrechts. Sie wird in späteren Revisionen als Teilungsstraße im 7,7 ha großen Block zwischen der Straße 19 und der Straße 20 in der Abteilung IV des Bebauungsplans eingeführt. Somit wird durch die Errichtung der Teilungsstraßen Nollendorfstraße, Eisenacherstraße und „Verl.Kalkreut Straße“ (heutige Gossowstraße) in vier Blöcke unterteilt, deren Größe zwischen 1,7 ha und 3,2 ha variiert. Untersucht man die an die Nollendorfstraße angrenzenden Blöcke, fällt auch hier auf, dass die „Friedrichstädtische“ Vorgabe von 0,8 ha überschritten wurde. So beträgt die durchschnittliche Blockgröße 2,73 ha. Die Änderungen sind zum ersten Mal im Revisionsplan von 1894 ersichtlich.

Parzellen und Blockgrößen

Nollendorfstraße

Abb. 33
Parzellengrößen Nollendorfstraße



Parzellenstruktur

Auf dem Block der heutigen Nollendorfstraße gab es acht Grundstücksbesitzer. Diese waren Rosenkessel, Richenow, Bergemann, Paetel, J.C. Mette, C. Wollmann, L. Hewald und M. Hewald. Im Gegensatz zum Block zwischen Straße 18 und 19 verlief im Block der Forschungsstraße die Parzellierung orthogonal zu ihr.

Die Parzellen, wie sie später bebaut wurden, variieren in ihrer Breite zwischen 20 und 31 m und weisen eine Tiefe von 42 bis 65 m auf und sind überwiegend rechteckige Grundstücke. Die Parzellen werden zum Teil sehr dicht bebaut. So finden sich unter den 26 Häusern acht Gebäude, die die Parzelle mit einem Vorderhaus, zwei Seitenflügeln und einem Hinterhaus relativ dicht ausnutzen.

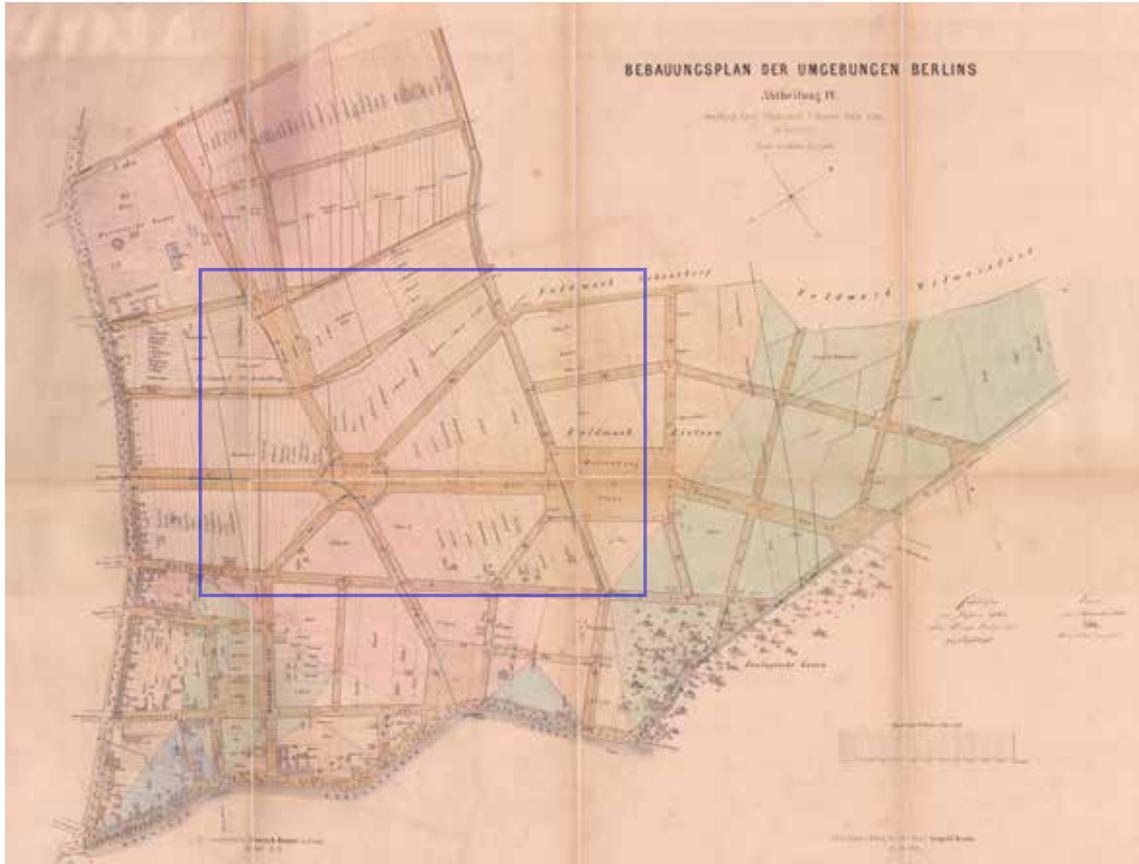


Abb. 34
Hobrechtsplan Abteilung IV

Hobrechtsplan 1862

Auch die Nollendorfstraße ist ähnlich wie der Chamissoplatz nicht Teil der ursprünglichen Planungen Hobrechts. Sie wird in späteren Revisionen als Teilungsstraße im 7,7 ha großen Block zwischen der Straße 19 und der Straße 20 in der Abteilung IV des Bebauungsplans eingeführt.



Revisionsplanung 1862 - 1884

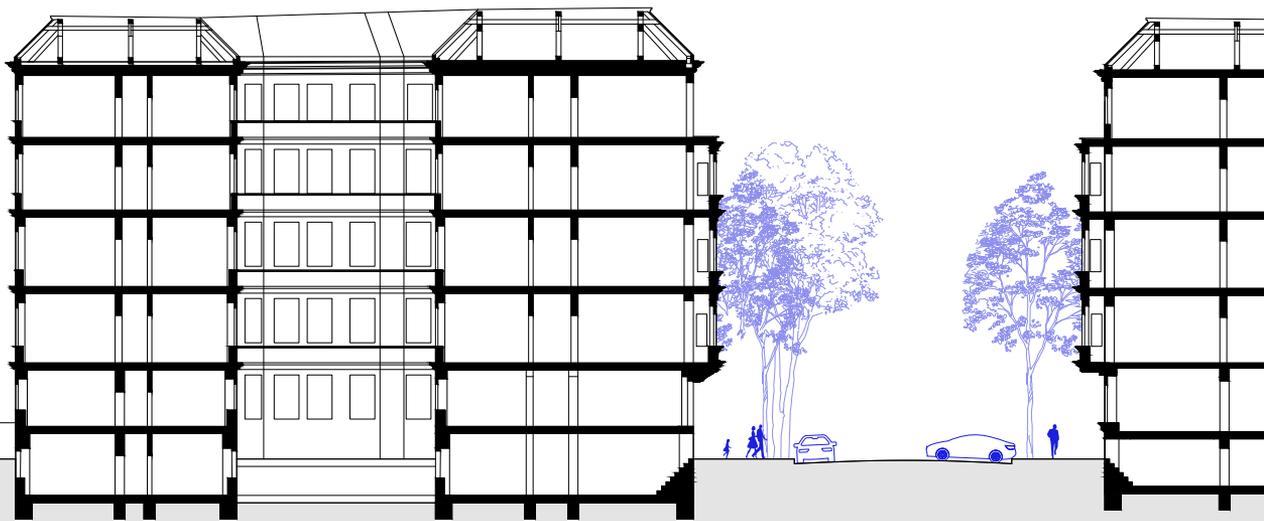
Somit wird durch die Errichtung der Teilungsstraßen Nollendorfstraße, Eisenacherstraße und „Verl.Kalkreut Straße“ (heutige Gossowstraße) in vier Blöcke unterteilt, deren Größe zwischen 1,7 ha und 3,2 ha variiert.



Revisionsplan Stand 1894

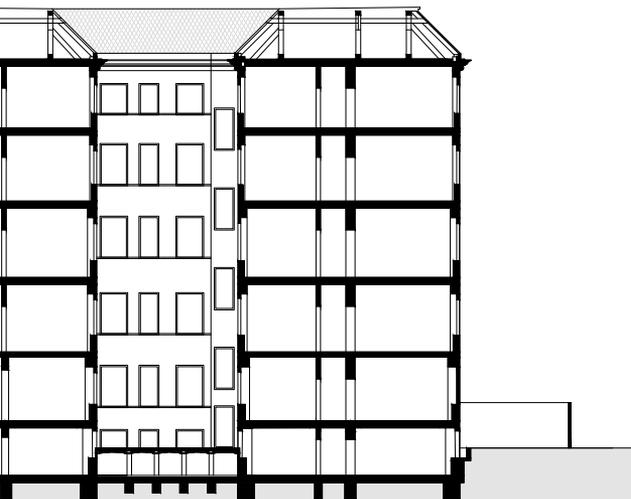
Untersucht man die an die Nollendorstraße angrenzenden Blöcke, fällt auch hier auf, dass die „Friedrichstättische“ Vorgabe von 0,8 ha überschritten wurde. So beträgt die durchschnittliche Blockgröße 2,73 ha. Die Änderungen sind zum ersten Mal im Revisionsplan



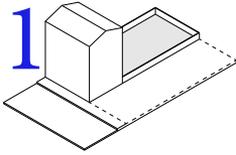


Straßenquerschnitte

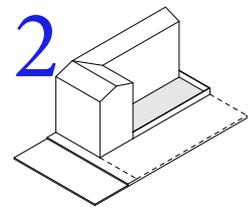
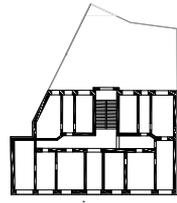
Nollendorfstraße



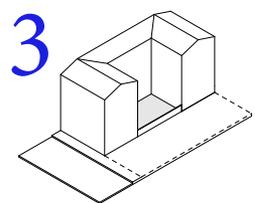
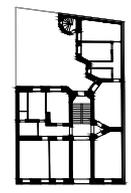
Die Nollendorfstraße ist in den Jahren 1887 bis 1901 entstanden. Ähnlich wie die Straßen rund um den Chamissoplatz ist auch die Nollendorfstraße nach Hobrechts Konzeption mit 22 Metern eine Nebenstraße. Der 22 m breiten Straße stehen gründerzeitliche Gebäude mit einer Traufhöhe von 22 m gegenüber. Der Lichteinfall ist grundsätzlich gewährleistet. Die Nollendorfstraße besitzt aber einen relativ dichten Baumbestand, der zum Teil zu einem Belichtungsmangel im Erdgeschoß führt.



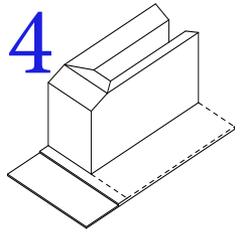
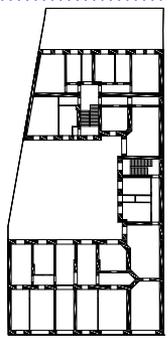
1
Reines Vorderhaus und dahinter freistehendes Gebäude



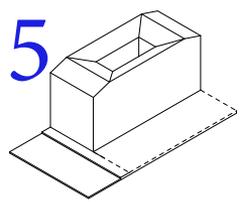
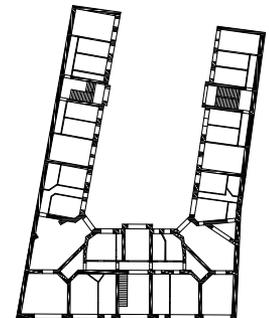
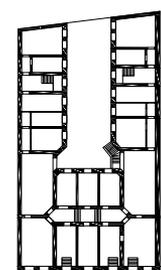
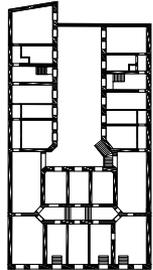
2
Vorderhaus mit einem Seitenflügel



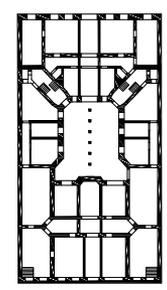
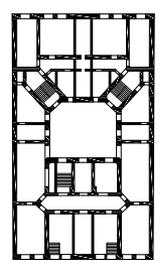
3
Vorderhaus mit einem Seitenflügel und Quergebäude



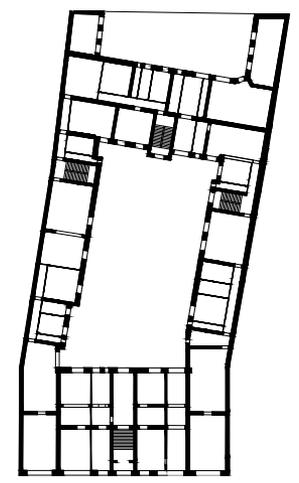
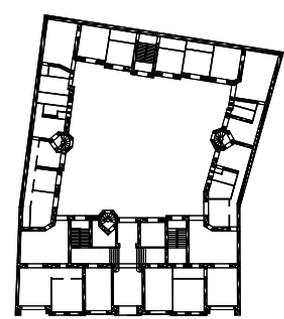
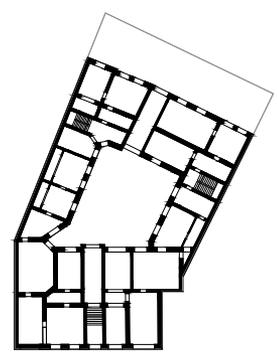
4
Vorderhaus mit zwei Seitenflügel



5
Vorderhaus mit zwei Seitenflügel und Quergebäude



x 5

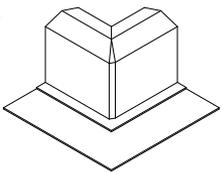


Typologien

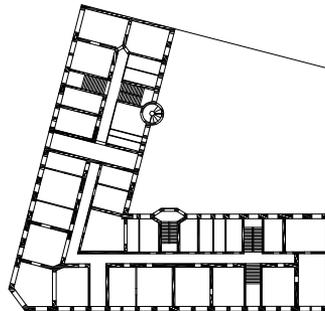
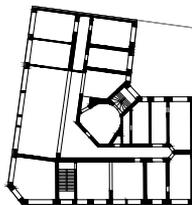
Nollendorfstraße

Abb. 36
Bebauungstypologien Nollendorfstraße

7

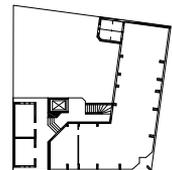
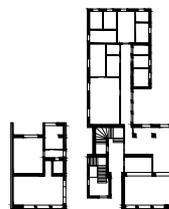
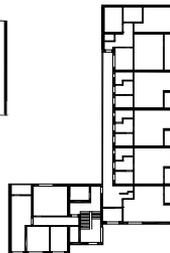
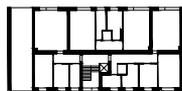
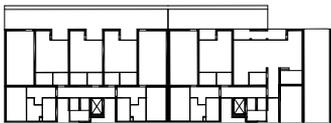


Eckgrundstück



8

Bauten nach 1910





Nr. 21
RH 3,10 m

Nr. 20
RH 3,20 m

Nr. 19
RH 3,80 m

Nr. 18
RH 3,80 m

Nr. 17
RH 5,30 m

Nr. 16
RH 3,0 m



Nr. 36
RH 3,30 m

Nr. 35
RH 3,30 m

Nr. 33 -34
RH 2,52 m

Nr. 31-32
RH 2,86 m

Nr. 29 - 30
RH 2,50 m

Nr. 28
RH 3,60 m

Erdgeschoß

Nollendorfstraße

Die Raumhöhen orientieren sich stark an jenen des Chamissoplatzes, die nach 1887 errichtet wurden. Auffällig sind jene Raumhöhen der Gebäude der Nollendorfstraße 17, 23, 24, 25 und 26, die mit einer lichten Raumhöhe von 4,90 sehr großzügig gestaltet wurden.

Nollendorfstraße 10	3,10 m
Nollendorfstraße 17, 23, 24, 25 und 26	4,90 m (5,30 m)

In der Nollendorfstraße kam es kriegsbedingt zu irreversiblen Gebäudeschäden, die durch Neubauten ersetzt wurden. Diese wurden in den 1960er Jahren errichtet. Auffallend dabei ist, dass die Erdgeschoßhöhen dabei fast ausschließlich auf das in der Bauordnung vorgeschriebene Mindestmaß von 2,50 m zurückgreifen und eine durchschnittliche lichte Raumhöhe von 2,76 m aufweisen. Damit unterschreiten sie die durchschnittliche lichte Raumhöhe (3,72 m) aller Gebäude aus der Gründerzeit dieses Straßenzuges um fast einen Meter.



Nr. 15
RH 3,10 m

Nr. 13 - 14
RH 4,0 m

Nr. 11 - 12
Keine Daten

Nr. 10
RH 3,10 m

Nr. 9
RH 3,60 m

Nr. 8
RH 3,45 m



Nr. 27
RH 3,85 m

Nr. 26
RH 5,30 m

Nr. 25
RH 5,30 m

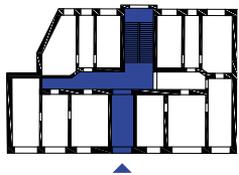
Nr. 24
RH 5,30 m

Nr. 23
RH 5,30 m



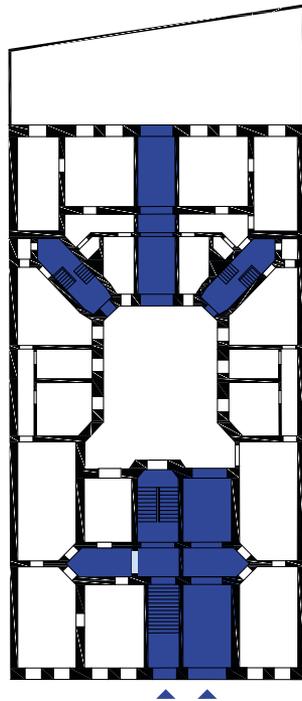
Nr. 22
RH 2,70 m

Nollendorfstraße 9



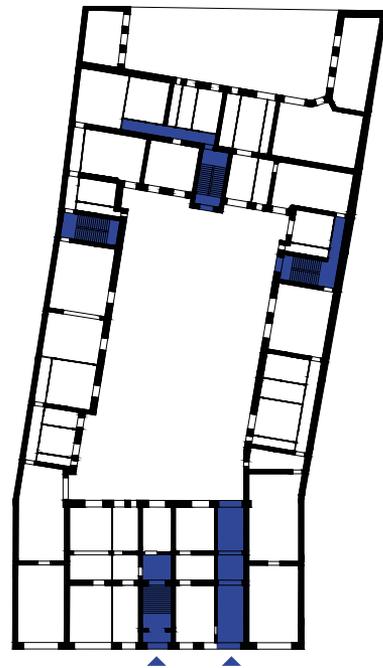
keine Durchfahrt

Nollendorfstraße 17, 23, 24, 24, 26



Erschließung
mit Durchfahrt neben
Haupteingang für Vorderhaus

Nollendorfstraße 28

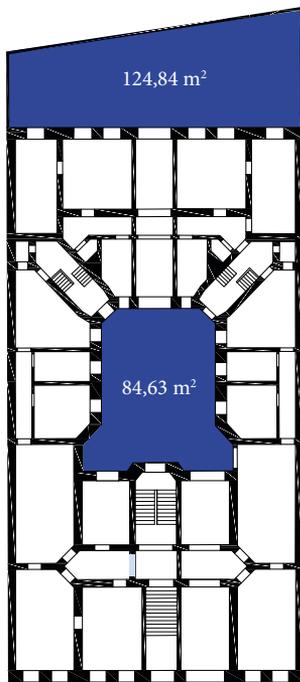


Mehrer Erschließungskerne

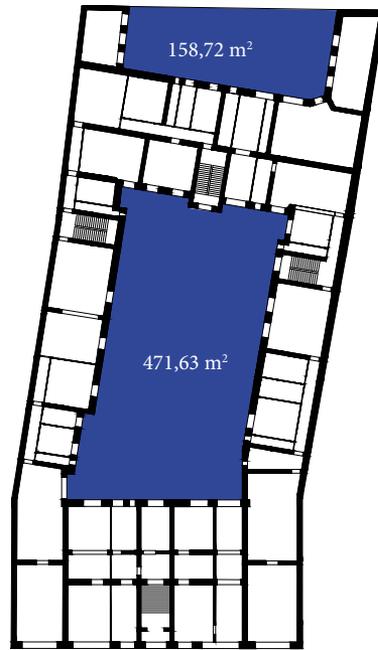
Erschließung und Permeabilität

Nollendorfstraße

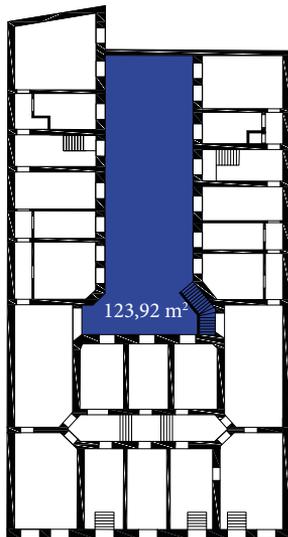
In der Nollendorfstraße sind die Gebäude der Nummern 17, 23, 24, 25 und 26 erwähnenswert, abgesehen davon, dass sie einen identen Grundriss aufweisen. Besonders auffällig ist, dass sie alle zwei Eingänge besitzen. Dies ist angelehnt an Assmanns Empfehlung, den Hauseingang des Vorderhauses von der Durchfahrt zu entkoppeln, um so Zug beziehungsweise ein kaltes Stiegenhaus zu vermeiden.



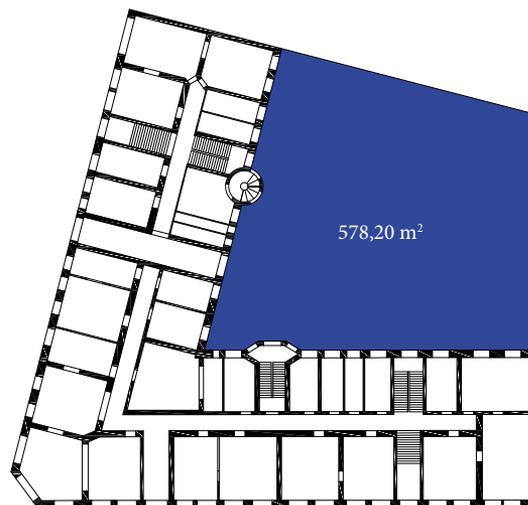
Nollendorfstraße 19



Nollendorfstraße 28



Nollendorfstraße 17, 23, 24, 25 und 26



Nollendorfstraße 21

Innenhöfe

Nollendorfstraße

Auch hier erfüllten die Innenhöfe (alle nach Bauordnung 1887) das Mindestmaß von 60 m². Der kleinste Innenhof überschreitet diese Vorgabe leicht mit 68 m². Der größte Innenhof ist mit fast 412 m² fast sechs Mal so groß.



Urbanes Parterre

Herausforderungen | Potentiale des StadtParterres

Betrachten wir heute das gründerzeitliche StadtParterre in Berlin, so haben wir vor allem Dank Hobrecht, großzügig angelegte Straßenbreiten, selbst in Straßen in Nebenlagen mit 19-22 m. Vergleicht man diese mit Wien, so sehen Straßen in Nebenlagen im Vergleich zu Berlin mit ihren 9-16 Metern wie Straßenschluchten aus.

Selbst 100 Jahre später ist es leicht, Gebäude aus der Gründerzeit zu bespielen, da sie aufgrund ihrer hohen Raumhöhen und variablen Grundrisse nutzungsneutrale Stadthäuser darstellen. Dennoch sieht sich das StadtParterre mit Hürden konfrontiert. Es gilt zu klären, wie man in Zukunft das Thema Mobilität behandeln will. Auch auf die Frage des Klimawandels wird man im StadtParterre reagieren müssen.

In diesem Kapitel sollen das StadtParterre auf seine baulich-räumlichen sowie sozialen Merkmale, sowie auf Defizite und Potentiale untersucht werden. Diese Differenzierung ist an Kriterien aus der Publikation „*Nachhaltige Quartiersentwicklung im Fokus Flexibler Strukturen*“ angelehnt. Die Ausarbeitung der Merkmale des StadtParterres soll dazu helfen, urbane Strategien zu entwickeln.

Zunächst werden allgemein gültige Aussagen zum StadtParterre getroffen, die dann auf den Chamissoplatz, die Nollendorfstraße und das StadtParterre in Wien umgelegt werden.

In der folgenden Graphik werden diese Zahlen auf einen hypothetischen Streifen, der 3 m breit und 25 m lang ist umgelegt:

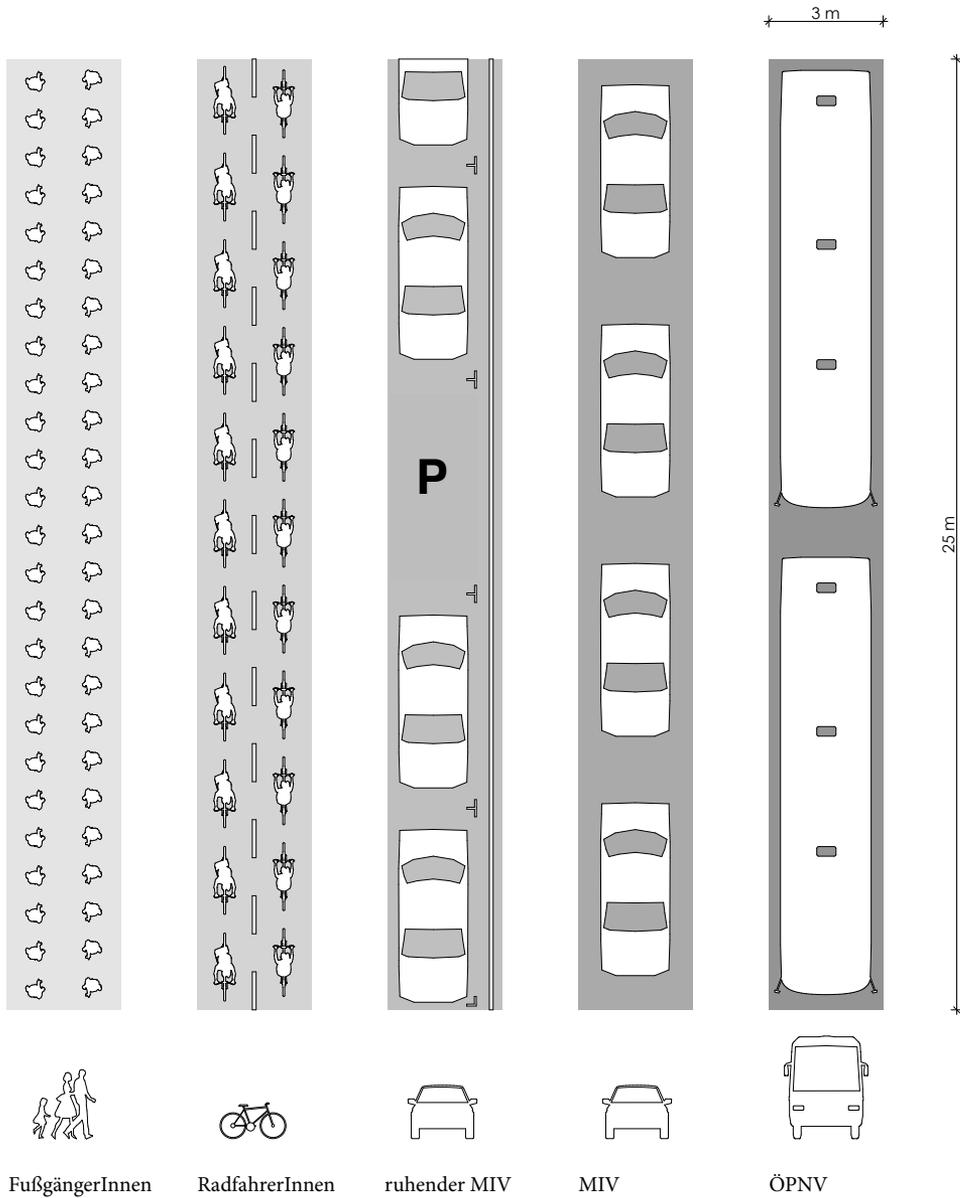


Abb. 38
Flächenverbrauch verschiedener Fortbewegungsmittel

Fahrbahn

Untersucht man wie mit den zur Verfügung stehenden Flächen im Straßenquerschnitt umgegangen wird, so wird deutlich, dass die Spuren der Planung für die „Autogerechte Stadt“ noch heute im StadtParterre ablesbar sind.

Die „*Global Street Guide*“ Publikation von der *National Association of City Transportation Officials* hebt hervor, wie verschwenderisch in autozentrierten Straßenquerschnitten mit der kostbaren Ressource Raum umgegangen wird. Veranschaulicht wird dies, indem aufgezeigt wird, wie viel Platz durch 50 Personen pro Verkehrsmittel vereinnahmt wird. So kommen 50 Fußgänger auf 50 m², 50 Radfahrer benötigen doppelt so viel Platz (100 m²). Transportiert man hingegen die gleiche Anzahl mit einem Bus, werden nur 36 m² in Anspruch genommen. Am gravierendsten fällt der Verbrauch beim Motorisierten Individual Verkehr (MIV) aus, bei einer durchschnittlichen Auslastungsquote von 1,5 Personen pro Auto, was 33 Autos entspricht, liegt der Flächenverbrauch bei 400 m². Nicht außer Acht gelassen werden darf der ruhende Verkehr, ein parkendes Auto beansprucht eine Fläche von 12 m², ein Fahrrad etwa 2 m².¹³⁹

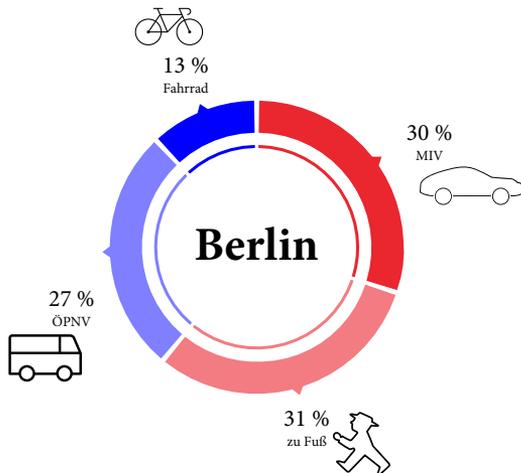
139 vgl. „Global Street Design Guide“ Nacto 2016: S71

Fahrbahn | Berlin

Straßen in Nebenlagen weisen mit Breiten von 22 m vor allem in Vergleich zu jenen Wiens relativ breite Querschnitte auf. Den 22 m breiten Straßen stehen Häuser mit einer Traufhöhe von 22 m gegenüber. Dies bedeutet, dass die Erdgeschoßlokale zumindest straßenseitig ausreichend belichtet werden. (Der nötige Belichtungswinkel von 45 Grad ist gegeben.)

Ein wesentlicher Unterschied zu Wiens Straßen ist auch der Grünanteil, wie etwa die Baumreihen in den Straßen.

Ein Blick auf den Modal Split soll dabei helfen, weitere Stellschrauben zu identifizieren:



Vergleicht man den Modal Splits Berlins¹⁴⁰ mit jenem Wiens so zeigt sich, dass es die größten Verschiebungen zwischen dem ÖPNV und Radverkehr gibt. Der Modal Split Kopenhagens zeigt, dass sich Investitionen in die Radinfrastruktur lohnen, ist er schließlich viermal so groß wie jener Wiens beziehungsweise doppelt so groß wie jener Berlins.



¹⁴⁰ https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet_2013/index.shtml

Abb. 39
Modalsplit Berlin

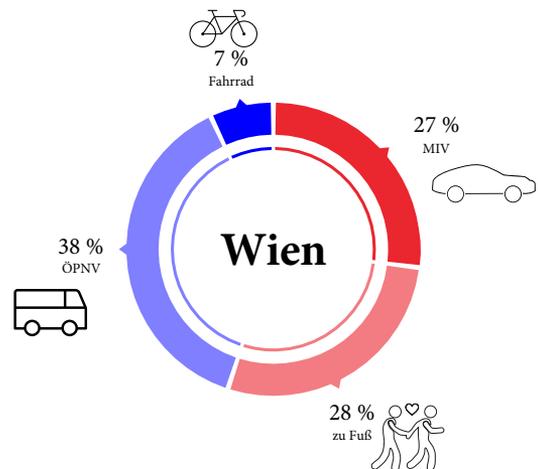
Fahrbahn | Wien



Straßen in Nebenlagen weisen geringere Straßenbreiten auf als in Berlin. Straßen in Nebenlagen sind zwischen 9 und 16 Meter breit. Dies führt oft zu Belichtungsproblemen in der Erdgeschoßzone. Merklich spürbar ist auch der geringe Baumbestand Wiens im Vergleich zu Berlin.



Ein Blick auf den Modalsplit soll dabei helfen, weitere Stellschrauben zu identifizieren:



141 <https://www.fahrradwien.at/radfahren-in-zahlen/radzahlen-2017/>

Abb. 40
Modalsplit Wien

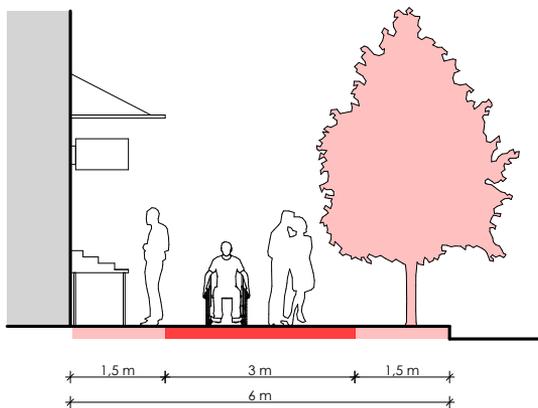
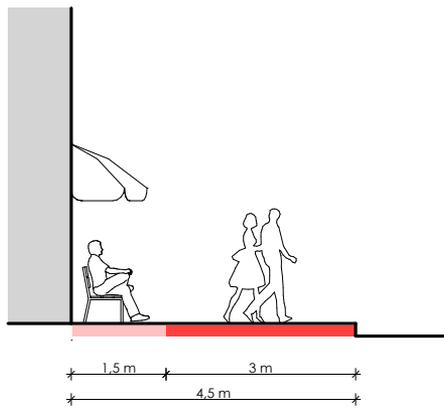
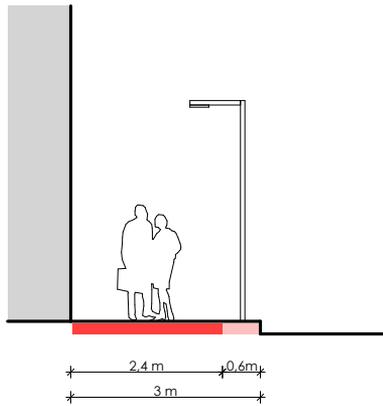


Abb. 41
Gehsteigbespielungen laut NACTO

Gehsteig

141 NACTO steht für National Association of City Transportation Officials und ist eine Nonprofit Organisation, die Großstädten zur Beratung bei verkehrsplanerischen Fragen zur Verfügung stellt. Gemeinsam mit der Global Designing Cities Initiative haben sie 2016 den Global Street Design Guide veröffentlicht, ein Planwerk zur Planung resilienterer Straßen und öffentlicher Räume.

142 NACTO 2016: S80

143 Gehl 2017: S37

Gehsteige spielen eine zentrale Rolle im Funktionieren des Stadt-Parterres. Wohl dienen sie dem Verkehrsfluss von A nach B, aber vor allem auch der sozialen Interaktion und sie müssen auch als erweiterte Fläche mancher Erdgeschoßlokale gelesen werden. Oftmals wird auf ihnen auch städtische Infrastruktur wie Beleuchtung, Müllkübel oder grüne Infrastruktur installiert. Ein harmonisches Zusammenspiel all dieser NutzerInneninteressen kann allerdings nur ab einer gewissen Gehsteigbreite gewährleistet werden.

Der Global Street Design Guide von NACTO¹⁴², untersuchte verschiedene Gehsteigbreiten auf Nutzungsmuster. Dabei sprechen sie von einer Gehsteigbreite von 2,4 m von schmalen Gehsteigen. 2,4 m ist das absolute Minimum, um einen guten Verkehrsfluss von FußgängerInnen zu gewährleisten, jedoch lässt dieses Profil keine andere Nutzungen zu. Und ist somit für ein vitales StadtParterre nicht sonderlich förderlich. Empfohlen werden Gehsteigbreiten ab 4,0 m, weil dadurch neben dem funktionierenden Verkehrsfluss An eignungsflächen etwa für das Erdgeschoß oder ein Grünstreifen ermöglicht werden.¹⁴²

Die Notwendigkeit von ausreichend breiten Gehsteigen, die verschiedene Nutzungen zulassen, unterstreicht auch der Stadtplaner Jan Gehl, verschiedene Nutzungen im öffentlich Raum sind Katalysatoren für soziale Interaktionen, was schließlich dazu führt, dass er automatisch andere Menschen anzieht.¹⁴³

Gehsteig | Berlin

Die Berliner Gehsteige oder Bürgersteige, wie sie in Berlin genannt werden, weisen selbst in Straßen in Nebenlagen Dimensionen von 3,70 - 4,50 m auf. Dies ist auf die breiten Straßenquerschnitte, die auf Hochbreit zurückgehen, zurückzuführen. Sie ermöglichen es, verschiedenen Erdgeschosslökalen Raum vor dem Lokal anzuzeigen. Sondernutzungen müssen bei der zuständigen Behörde (Bezirksamt) genehmigt werden. Dabei werden für das Aufstellen von Waren bis zu einer Tiefe von 1,5 m keine Gebühren eingehoben.¹⁴⁴ Auch das Herausstellen von Tischen und Stühlen vor eigenen Geschäftsräumen muss beantragt werden. Hierbei fallen je nach Größe jährliche Kosten von 200 - 300€ an.¹⁴⁵ Diese Möglichkeit wird von diversen Gewerben und Lokalen stark genutzt. So prägen neben diversen Waren, klassischen Kaffeestühlen und Tischen, vor allem die „Berliner Bierbank“ den Berliner Gehsteig sehr. Dennoch kommt es auch auf den Gehsteigen zu Nutzungskonflikten, da vor allem auch Radfahrende auf den Gehsteig ausweichen.



¹⁴⁴ <https://service.berlin.de/dienstleistung/326868/>

¹⁴⁵ <https://service.berlin.de/dienstleistung/326864/>

Gehsteig | Wien



In Wien hingegen weisen Gehsteige 1,70 - 2,20 m auf.¹⁴⁶ Sie fallen daher in die von NACTO definierte Kategorie der „schmalen Gehsteige“ und lassen abgesehen vom Verkehrsfluss keine andere Nutzung zu.

Der Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien hat in einer Studie die Gehsteigbreiten untersucht. Dabei wird deutlich, dass Wien hier einen großen Aufholbedarf im Vergleich zu Berlin hat. So sind in etwa im 9. Wiener Gemeindebezirk (innerhalb des Gürtels) rund 19% aller Gehsteige kleiner als 2,0 m; Im 18. Wiener Gemeindebezirk (außerhalb des Gürtels) sind rund ein Drittel aller Gehsteige kleiner als 2,0 m.¹⁴⁷ Dies zeigt, dass Wiens Gehsteige wenig Raumreserven aufweisen, um neben der Verkehrsfläche, Flächen für An eignungsprozesse zur Verfügung zu stellen.

¹⁴⁶ Psenner 2012: S26

¹⁴⁷ <https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehr-splanung/Institut/Kompetenzfelder/Fussverkehr/Bezirksvergleich.pdf>

Beispiel einer „aktiven“ Fassade:



Beispiel in Berlin

Beispiel einer „passiven“ Fassade:



Beispiel in Wien

Permeabilität

Die Permeabilität der Fassade stellt eine zentrale Rolle im Gefüge des StadtParterres dar. Sie ist es, die den Austausch zwischen dem öffentlichen Raum und der halböffentlichen beziehungsweise privaten Nutzung des Erdgeschoßes darstellt. Dabei fungiert das Erdgeschoß als Schnittstelle zwischen den verschiedenen Ebenen. Hierbei entstehen verschiedene Übergänge und Vernetzungen. Diese müssen vor allem architektonisch und städtebaulich gelöst werden.¹⁴⁸

148 Zoller 2014: S8

Jan Gehl definiert für die Permeabilität der Fassaden fünf Kategorien¹⁴⁹:

149 Städte für Menschen – Jan Gehl S277

1. aktiv
 Kleine Einheiten, viele Türen (15 – 20 Türen auf 100 Meter)
 Vielfältige gemischte Nutzungen
 Keine Fensterlosen und nur wenige passive Fassaden
2. freundlich
 Relativ kleine Einheiten (10 – 14 Türen auf 100 Meter)
 Etliche verschiedene Nutzungen
 Einige fensterlose und passive Fassaden
3. gemischt
 Große und kleine Einheiten (sechs bis zehn Türen auf 100 Meter)
 Etliche fensterlose und passive Fassaden
4. langweilig
 Großformen (nur zwei bis fünf Türen auf 100 Meter)
 Kaum unterschiedliche Nutzungen
 Viele Fensterlose oder reizlose Bauten
5. passiv
 Großformen (zwei oder gar keine Türen auf 100 Meter)
 Keine offensichtliche gemischte Nutzung
 Fensterlose oder passive Fassaden

Zur Ausformulierung der Fassadengestaltung kritisiert Angelika Psenner in ihrer Pilotstudie auch aktuelle Tendenzen. So werden Fensteröffnungen – etwa von Supermarktketten – verklebt beziehungsweise verspiegelt, was dazu führt, dass der Austausch zwischen Innen und Außen nicht mehr gegeben ist und somit das zusammenhängende StadtParterre in seine Einzelteile zerfällt.¹⁵⁰

150 vgl. Psenner, Angelika: Pilotstudie S89

Permeabilität | Berlin

In Berlin wird durch die Aneignung des Gehsteiges von ErdgeschoßbesitzerInnen der Austausch zwischen Innen und Außen noch einmal betont. Es kommt zu einer Inszenierung der Schnittstelle zwischem dem Gehsteig und des Lokals.



Permeabilität | Wien



Faktoren, welche die Permeabilität der Fassaden hemmen sind etwa die Verklebung der Scheiben, wie dies bei diversen Supermarktketten oder Anbieter von Lagerflächen geschieht. Aber Auch der Einbau von Mikrogaragen – geregelt durch die Stellplatzverpflichtung¹⁵¹ – beeinträchtigt das Funktionieren des StadtParterres. Durch das Errichten von Garagen entsteht meist eine monotone, passive Fassade, die keinen Austausch mehr zwischen Innen und Außen zulässt. Dies führt dazu, dass FußgängerInnen an unattraktiven Fassaden entlang gehen. Durch dieses Versiegeln verliert das Parterre seine Durchlässigkeit.¹⁵²



¹⁵¹ vgl. Psenner 2012: S104

¹⁵² vgl. Psenner 2012: S103





Erdgeschoß

153 Burmeister, Rodenhäuser,
2016 S109

Die Erdgeschoßzone stellt einen neuralgischen Punkt im StadtParterre dar. Ihr Funktionieren trägt wesentlich zum Funktionieren des StadtParterres bei. Gründerzeitliche Gebäude stellen mit ihren hohen Raumhöhen und nutzungsneutralen Grundrissen optimale Voraussetzungen für diverse (Um-)Nutzungen dar. Ein belebtes Erdgeschoß mit einem breit gefächerten Angebot an Nutzungen stellt den Inbegriff des urbanen Lebens dar.¹⁵³

154 ebenda

Ein Vorteil der Grundrisse gründerzeitlicher Architektur ist deren Kleinteiligkeit. Diese sind vor allem für ein resilientes StadtParterre von Vorteil, da durch Ausfall kleiner Einheiten und kleinskaliger Raumnutzungen (z.B.: Leerstand einzelner Erdgeschoßlokale), es zu keinem Totalausfall kommt.¹⁵⁴



Erdgeschoß | Berlin

Im Vergleich zu Wien haben Berliner Erdgeschoße den Vorteil, dass ihnen oftmals eine Aneignungsfläche direkt zur Verfügung steht. Dies führt dazu, dass die Schnittstelle zwischen dem Gehsteig und der halböffentlichen Erdgeschoßzone mit diversem Stadtmobiliar inszeniert wird und so den Zusammenhang zwischen dem bebauten und unbebauten Raum darstellt.



Erdgeschoß | Wien



Ein gravierender Nachteil gegenüber Berlin ist das Stellplatzregulativ, welches es erlaubt, Mikrogaragen im Wiener Stadtpar terre einzubauen. Diese Regelung gibt es in Berlin nicht, was dazu führt, dass in Wien durch den Einbau von Mikrogaragen monotone Fassaden und unternutzte Erdgeschoße entstehen.





Innenhöfe

Sowohl in Berlin und Wien variiert die architektonische Gestaltungsqualität von Innenhöfen stark. Mit Abstellflächen für Abfallcontainer und für Fahrräder, bieten sie oft kaum Aufenthaltsqualitäten. Auch bei der Bodengestaltung wird zumeist auf Asphalt zurückgegriffen, was dazu führt, dass die Flächen komplett versiegelt sind. Dies ist vor allem in Anbetracht der Sekunddärfolgen wie etwa Starkregenereignisse des Klimawandels kritisch zu sehen. Innenhöfe zu entsiegeln und sie mit versickerungsfähigen Oberflächen zu gestalten, um so Überschwemmungen zu vermeiden, muss daher eines der obersten Gestaltungsprinzipien sein.¹⁵⁴

Innenhof | Berlin

Anhand der Forschungsstraßen wird deutlich, dass die Innenhöfe historisch gesehen eine wesentliche Rolle für das Funktionieren des StadtParterres hatten. Aus den Originalplänen wird deutlich, dass sie über Treppen und Türen mit angrenzenden Räumen wie dem Kellergeschoß, Souterrain oder Erdgeschoß verbunden waren. Vielmals findet man heute aber eher trist gestaltete, versiegelte Flächen vor. Oft zeigt sich, dass Innenhöfe zu Restflächen verkümmert sind und außer Abstellflächen für Mülltonnen und Fahrräder kaum Aufenthaltsqualität bieten. Maßnahmen, die den Klimawandel abfedern sollen, werden im Berliner Stadtentwicklungsplan vorgesehen.¹⁵⁵

¹⁵⁵ https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/klima/klimaanpassung_broschuere.pdf



Innenhof | Wien



Angelika Psenner zeigt mit ihrer Pilotstudie auf, dass auch in Wien – ähnlich wie in Berlin – Innenhöfe Bestandteil des StadtParterres waren. „Das historische StadtParterre war ein in sich verzweigter, absechslungsreicher, intensiv genutzter und deshalb spannender Raum.“¹⁵⁶

Auch in Wien zeichnet sich dahingehend ein ähnliches Bild ab wie in Berlin, dass Innenhöfe zu Restflächen degradiert wurden. Abstellflächen für Müllcontainer, Fahrräder und versiegelte Flächen prägen das Gestaltungsprinzip.



156 Psenner 2012: S102





Stadtnatur

Hitzetage und Starkregenfälle sind längst keine Seltenheit mehr. Es führt kein Weg daran vorbei, Voraussetzungen für ein klimafittes StadtParterre zu schaffen. Vor allem durch eine gezielte Freiraumplanung können Maßnahmen gesetzt werden, die den Klimawandel oder die Folgen des Klimawandels etwas abschwächen. So führt Licka aus, dass der innerstädtische Grünflächenanteil um zehn Prozent erhöht werden sollte, da so durch die Effekte der Verschattung und Verdunstung das Mikroklima um vier Grad reduziert werden könnte.¹⁵⁷ Dennoch müsse man bedenken, dass nur qualitativ hochwertige Grünflächen zur Verbesserung des Mikroklimas beitragen.¹⁵⁸

¹⁵⁷ Drlik, Lička in Freiraum findet Stadt: S46

¹⁵⁸ Drlik, Lička in Freiraum findet Stadt: S47

Stadtnatur | Berlin

Prognosen zufolge könnte im Jahr 2100, bedingt durch den Klimawandel, ein ähnliches Klima herrschen wie heute in Zaragoza (Spanien). Dies hat zur Folge, dass die Gestaltung öffentlicher Räume maßgeblich durch Temperaturanstieg, veränderte Niederschlagsmengen und dem Eintreten von extremen Wetterbedingungen beeinflusst werden wird.¹⁵⁹ Berlins hoher Grünanteil ist auf die Planungen Lennés beziehungsweise Hobrechts zurückzuführen, wie dies schon eingangs näher erläutert wurde. Ähnlich wie in Wien kommen auch in Berlin Oberflächenmaterialien zum Einsatz, die den Effekt der Hitzeinseln verstärken. Die Stadt Berlin sieht aber in ihrem Stadtentwicklungsplan Maßnahmen vor, die zur Klimaanpassung der Stadt beitragen. Auf Ebene des StadParterres umfasst dies etwa die Begrünung von Fassaden, Dächern und Höfen, das Versickernlassen und Speichern von Regenwasser, die Entsiegelung unbebauter Grundstücksbereiche, das Begrünen von Straßen oder die Vermeidung städtebaulicher Barrieren für den Luftaustausch.¹⁶⁰



¹⁵⁹ https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/klima/klimaanpassung_broschuere.pdf

¹⁶⁰ vgl. Heitele, Zillich S19

Stadtnatur | Wien



Im Wiener StadtParterre werden Oberflächenmaterialien eingesetzt, die angesichts des Klimawandels nicht tragbar sind. So tragen versiegelte Flächen wie asphaltierte Straßen und Gehsteige, aber auch versiegelte Innenhöfe ebenso wie das Fehlen von Vegetation zur Entstehung von Hitzeinseln bei.¹⁶¹ Auch im Wiener Stadtentwicklungsplan, dem STEP 2025, werden Strategien formuliert, um Hitzeinseln einzudämmen. Dabei wird der Fokus auf ausreichende Begrünung, Beschattung und Begrünung, adäquate Materialwahl aber auch Begrünungsmaßnahmen bei Gebäuden vorge schlagen.¹⁶²

¹⁶¹ Drlik, Lička in Freiraum findet Stadt: S45

¹⁶² STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien 2014: S119



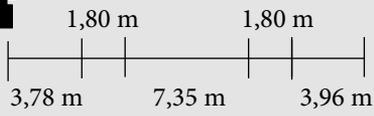
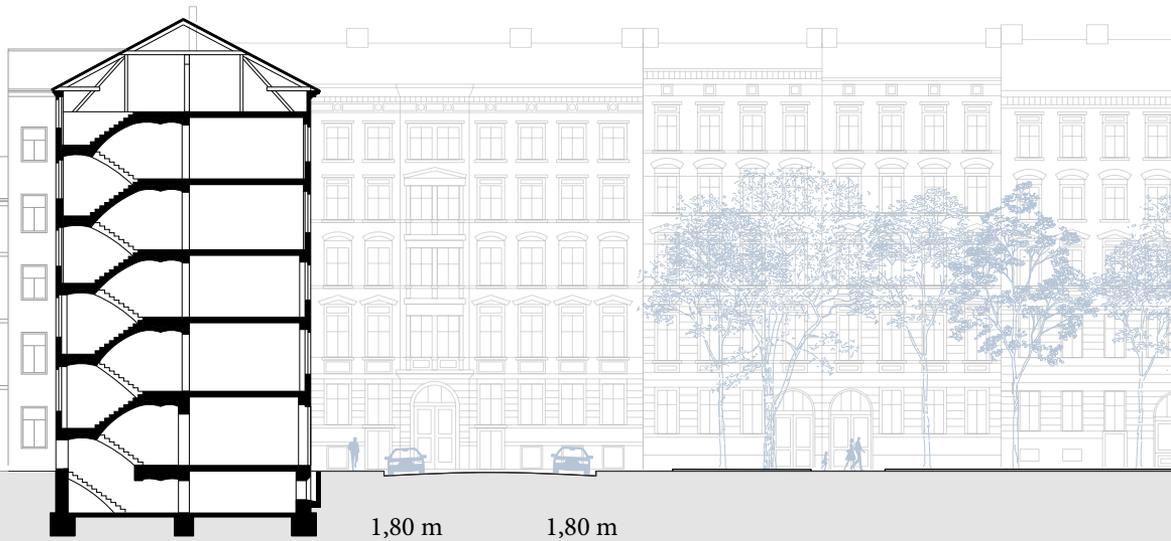
Chamissoplatz

Der Chamissoplatz ist Teil des Bergmannkiez und liegt im Ortsteil Kreuzberg. Nicht unweit vom Chamissoplatz im Süden befindet sich der ehemalige Flughafen Tempelhof, der heute als Naherholungsgebiet genutzt wird. Im Kontrast zur belebten Bergmannstraße, die auch als Versorgungsstraße dient, zieht der Chamissoplatz mit seiner vorwiegenden Wohnnutzung im Erdgeschoß wenig Menschen an. Bei den an den Chamissoplatz angrenzenden Straßen kann als von Straßen in Nebenlagen gesprochen werden.

Sowohl der Straßenbelag als auch die Gehsteige sind mit Kopfsteinpflasterung ausgeführt.

In der Mitte des Platzes findet sich ein angelegter Park mit einer großen Kinderspielplatzfläche.





Straßenraum des Chamissoplatzes

Folgende Straßen wurden am Chamissoplatz untersucht:

Im Norden des Platzes ein Abschnitt der Arndtstraße mit einer Länge von 18,93 m. Die Gehsteige sind zwischen 3,77 m und 3,85 m breit. In der Arndtstraße wurden neun Häuser untersucht.

Im Osten des Platzes der Straßenzug „Am Chamissoplatz“ mit vier Häusern und einer Länge von 86 m. Der Gehsteig ist hier 4,13 m breit. Am Samstag findet hier immer ein Wochenmarkt statt. Dieser belebt das Viertel und ist ein gutes Beispiel dafür, wie Straßen anders genutzt werden können.

Im Süden wurde ein 184,23 m langer Abschnitt mit zehn Häusern der „Willibald-Alexis Straße“ erforscht. Zwei dieser zehn Häuser wurden jedoch im Zweiten Weltkrieg zerstört.

Und im Westen liegt „Am Chamissoplatz“ mit vier Häusern, einer Länge von 83 m und einer Gehsteigbreite von 3,84m.

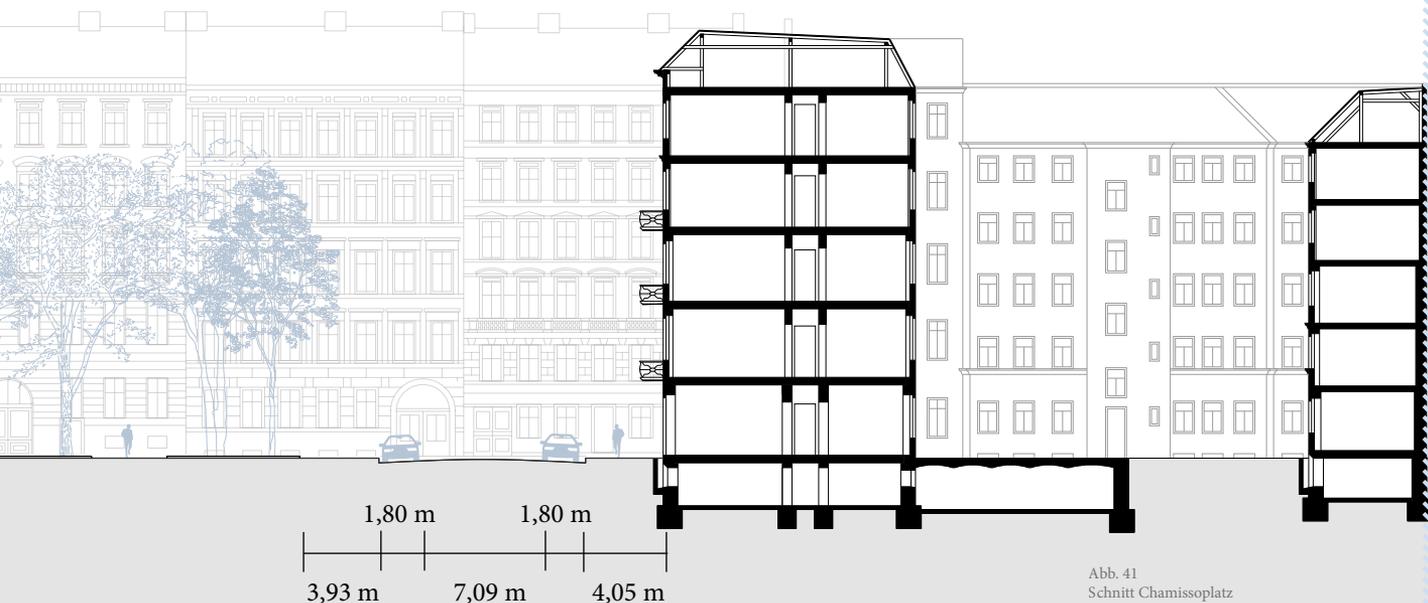
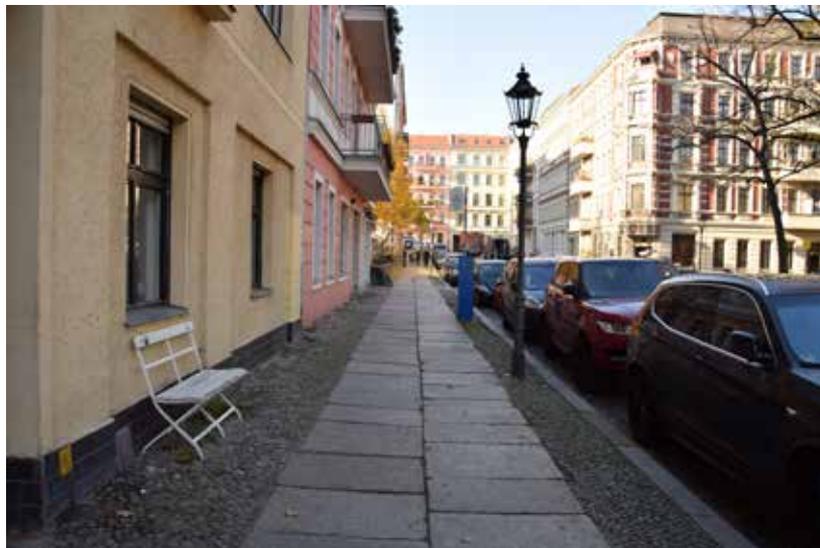


Abb. 41
Schnitt Chamissoplatz



Gehsteige rund um den Chamissoplatz

Die Gehsteigbreiten rund um den Chamissoplatz variieren zwischen 3,77 m und 4,13 m und lassen daher neben dem Verkehrsfluss auch Aneignungsprozesse zu. Im Vergleich zur Nollendorfstraße finden auf den Gehsteigen rund um den Chamissoplatz weniger Aneignungsprozesse statt. Sie dienen trotz ihrer Breite fast ausschließlich dem Verkehrsfluss. Dies ist vor allem auf die Wohn- und Büronutzung zurückzuführen. Aber selbst die Lokale in den Häusern Chamissoplatz 1, 4 und 6 beziehungsweise Willibald-Alexis-Straße 25, 27 und 28 haben im Untersuchungszeitraum September bis November 2018 keine Aneignungsprozesse vorgenommen.



Am Chamissoplatz



Am Chamissoplatz



Arndtstraße



Willibald-Alexis-Straße

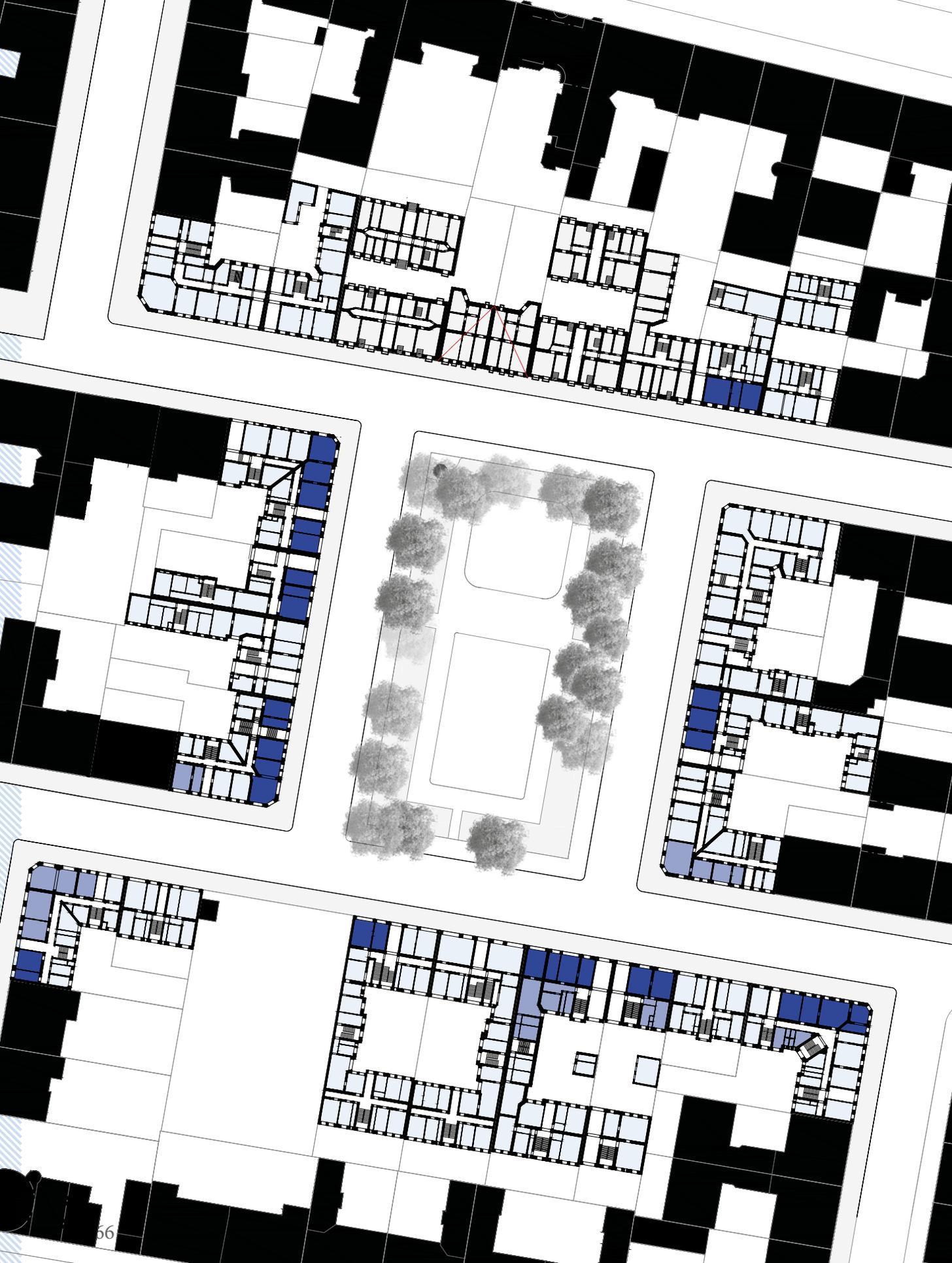


Abb. 42
Fassadenansichten Chamissoplatz

Im Zuge der Feldforschung wurden auch die Fassaden erforscht. Hierbei wurden Straßenpanoramen erstellt. Mit diesen Straßenpanoramen soll die Permeabilität der Fassaden überprüft werden. Im Vergleich zu Wien fällt auf, dass es keinen Einbau von Mikrogaragen gibt und die gründerzeitlichen Fassaden sehr durchlässig und kleinteilig sind. Dieser Austausch zwischen innen und außen wird jedoch nicht so stark inszeniert wie in der Nollendorfstraße, wo Gewerbetreibende, die Flächen vor ihrem Gassenlokal bespielen.



Abb. 43
Fassadenansichten Chamissoplatz



Erdgeschoß am Chamissoplatzes

Leider konnte die historische Nutzung im Zuge dieser Forschung nicht verifiziert werden. Die Pläne der Bauaktenkammer lassen jedoch gewisse Aufschlüsse zur historischen Nutzung zu. So dürfte vor allem in den Souterrain Lokalen der Arndtstraße ein stärkerer Austausch zwischen Innen und Außen stattgefunden haben. Heute sind zwar noch Öffnungen zur Straße, ein Austausch der Souterrain Lokale – wie etwa in der Nollendorfstraße – findet aber nicht mehr statt. Die meisten dieser Souterrainlokale wurden zu Keller- oder Lagerflächen umgewandelt. Die Wohnnutzung dominiert das Erdgeschoß rund um den Chamissoplatz. Lediglich samstags wird der östliche Straßenabschnitt „Am Chamissoplatz“ zu einem Wochenmarkt umfunktioniert, belebt das Quartier und fungiert als Attraktor.

Am Chamissoplatz 1	Restaurant G wie Goulash
Am Chamissoplatz 2	Atelier - Keramikwerkstatt
Am Chamissoplatz 3	Wohnnutzung
Am Chamissoplatz 4	Rekorder Galerie und Café / Restaurant Richmond
Am Chamissoplatz 5	Wohnhilfe Chamissoplatz / Wohnnutzung
Am Chamissoplatz 6	Frisörsalon Paul Sisters
Am Chamissoplatz 7	Cafe Richmond
Am Chamissoplatz 8	Wohnnutzung
Arndstraße 14	Hochparterre Wohnnutzung
Arndstraße 15	Restaurant Heidelberger Krug
Arndstraße 16	Hochparterre Wohnnutzung
Arndstraße 17	Hochparterre Wohnnutzung
Arndstraße 18	Hochparterre Wohnnutzung
Arndstraße 19	Hochparterre Wohnnutzung
Arndstraße 20	Hochparterre Wohnnutzung
Arndstraße 21	Hochparterre Wohnnutzung
Arndstraße 22	Wohnnutzung
Willibald-Alexis-Straße 21	Wohnnutzung
Willibald-Alexis-Straße 22	Wohnnutzung
Willibald-Alexis-Straße 23	Kriegsschaden, Spielplatz
Willibald-Alexis-Straße 24	Kriegsschaden, Spielplatz
Willibald-Alexis-Straße 25	Restaurant: Peter Schelmihl
Willibald-Alexis-Straße 26	Wohnnutzung
Willibald-Alexis-Straße 27	Restaurant: Pastarium Berlin
Willibald-Alexis-Straße 28	Feinkostgeschäft: Alpine Feinkost
Willibald-Alexis-Straße 29	Wohnnutzung
Willibald-Alexis-Straße 30	Wohnnutzung

Abb. 43
Nutzungsstrukturanalyse Chamissoplatz



Innenhöfe rund um den Chamissoplatz

163 Senator für Bau- und
Wohnungswesen: Broschüre

Der Chamissoplatz wurde in den späten 1970er Jahren zum Sanierungsgebiet erklärt. Sanierungsträger war die GEWOBA. Ziele der Sanierung waren Schließung vorhandener Baulücken, Sanierung der Altbauten, Abriss von Hinterhäuser und Seitenflügel, sowie Schaffung von Grünräumen unter weitgehender Beibehaltung der Bevölkerungsstruktur.

Im Zuge dieser Sanierungsmaßnahmen wurden auch manche Höfe rund um den Chamissoplatz umgestaltet. So wurden teilweise Seitenflügel abgetragen, um bessere Belichtungsverhältnisse zu schaffen, aber auch um Freiflächen zu schaffen. Dabei wurde darauf geachtet, Höfe zu entsiegeln.¹⁶³

Eine Analyse der Innenhöfe ergab, dass sich die Aufenthaltsqualitäten der Innenhöfe unterscheiden. Jene, die im Zuge der Sanierungsmaßnahmen Umgestaltungen haben, weisen deutlich höhere Aufenthaltsqualitäten auf. Dennoch gibt es auch Innenhöfe, die nur zum Abstellen von Müllcontainern und Fahrrädern dienen.



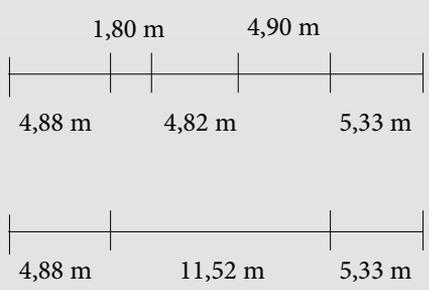
Nollendorfstraße

Die Nollendorfstraße liegt nur unweit vom Nollendorfplatz im Bezirk Schöneberg. Der Nollendorfplatz ist gut an das Öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Hier treffen die Ubahn-Linien U1, U2, U3 und U4 aufeinander, sowie die Busse 106, 187, M19, N1, N2 und N26. Die Nollendorfstraße ist orthogonal zur Maaßenstraße. Diese wurde Ende 2015 zu einer Begegnungszone umfunktioniert. Es wurden Maßnahmen gesetzt, um den MIV zu reduzieren, die Sicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität zu steigern.¹⁶⁴

164 https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/begegnungszone_maassenstrasse.shtml

Auch wie der Chamissoplatz kann die Nollendorfstraße als eine Straße in Nebenlage kategorisiert werden. Trotz ihrer Nebenlagenfunktion ist die Erdgeschoßzone durchaus belebt. Im Gegensatz zum Chamissoplatz ist die Straße asphaltiert und die Gehwege sind gepflastert. Der Straßenraum wird durch eine beidseitige Baumreihe ergänzt.





Straßenraum der Nollendorfstraße

Die Nollendorfstraße ist 316 m lang und 21,73 m breit. Der 21,73 m breiten Straße steht eine fast durchwegs gründerzeitliche Bebauung mit einer Traufhöhe von 22 m gegenüber. Grundsätzlich wäre die Belichtung gewährleistet, auf Grund der beidseitigen Baumreihen kommt es allerdings zur Verschattung, was dazu führt, dass die Erdgeschoße teilweise nicht ausreichend belichtet werden können.

Die Flächen des 21,73 m breiten Straßenprofils sind wie folgt, verteilt

Gehsteig mit 4,88 m

Fahrbahn mit 11,52 m

Gehsteig mit 5,33 m

Die Fahrbahn wird in beide Richtungen befahren. Auf der Straßenseite von Maaßenstraße nach Eisenacherstraße sind Parkstreifen für Längsparker vorgesehen, in die andere Richtung sind Parkstreifen für 90 Grad Parker vorgesehen. Vor allem der 90 Grad Parkstreifen fungiert als wesentliche Barriere und hindert den Austausch



Abb. 44
Schnitt Nollendorfstraße



Gehsteige der Nollendorfstraße

Die Gehsteige sind mit einer Breite von 4,88 m – 5,33 m gut dimensioniert. Sie lassen neben dem Verkehrsfluss auch andere Nutzungen zu. Dies wird in der relativ belebten Straße deutlich. Die diversen gewerblichen Nutzungen der Souterrain-/ und Erdgeschoßlokale eignen sich den Raum vor dem jeweiligen Lokal an. Dies geschieht hier viel stärker als am Chamissoplatz. Diese Wechselwirkung zwischen innen und außen wird durch Mobiliar verstärkt und macht so zusätzlich auf die verschiedenen Nutzungen aufmerksam.



Permeabilität der Nollendorfstraße

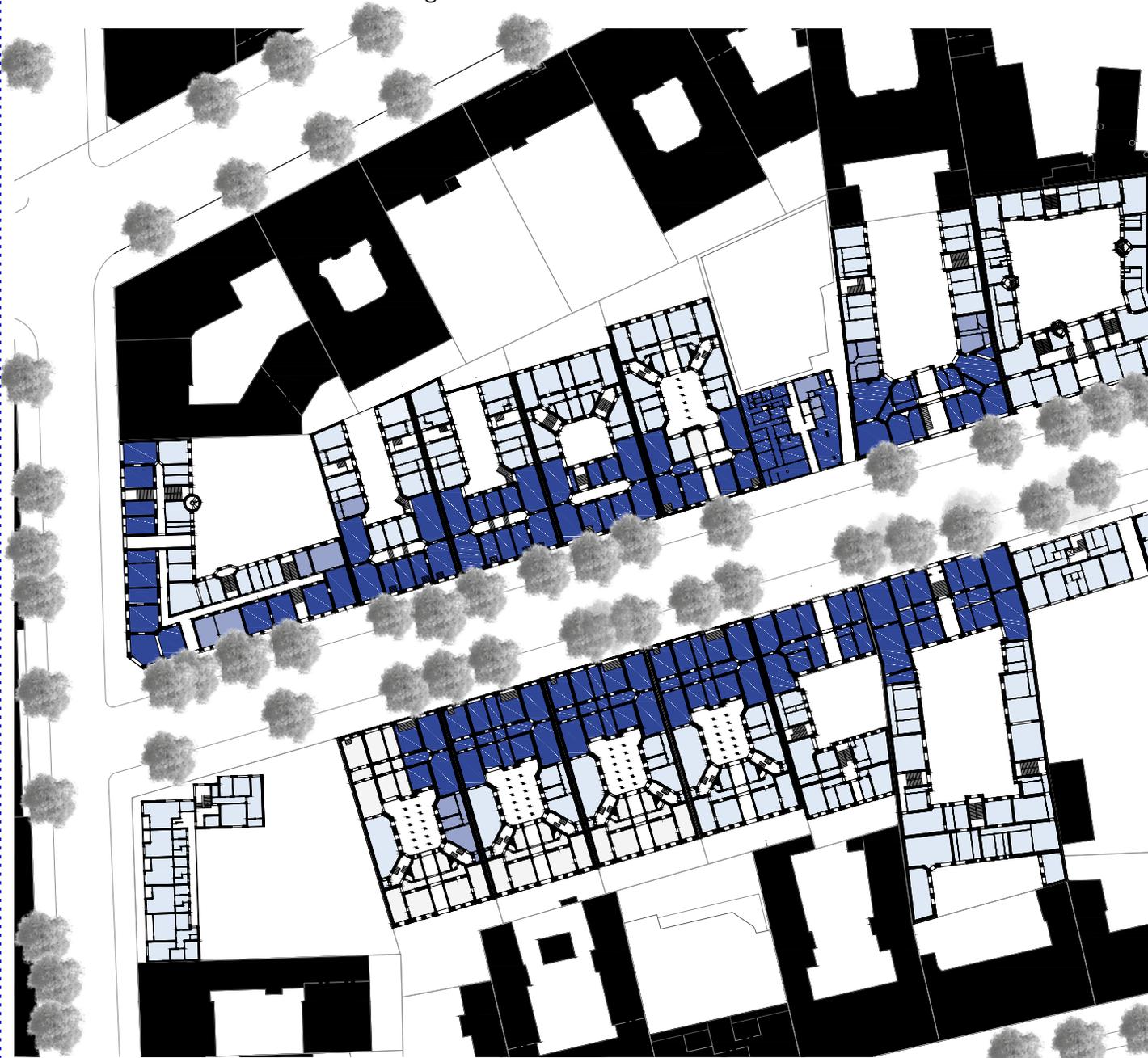
Mittels erstellten Straßenpanoramen wurde auch in der Nollendorfstraße die Durchlässigkeit der Fassaden überprüft. Hier fällt auf, dass Gründerzeit Gebäude eine durchlässige Fassade mit zahlreichen kleinteiligen Öffnungen besitzen. Souterrainlokale inszenieren die Schnittstelle in dem sie den Raum vor dem Souterrainlokal aneignen.

Negativ fallen die Neubauten aus den 1970er Jahren auf, die im Erdgeschoß eine Wohnnutzung aufweisen. Bei diesen Fassaden findet kein Austausch mit dem öffentlichen Raum statt. Dies fällt aber insgesamt wenig ins Gewicht, da die Nollendorfstraße trotz ihrer Nebenlage eine relativ hohe Bespielung des Erdgeschoßes vorweisen kann.



Abb. 45
Permeabilität Nollendorfstraße

Betrachtet man die Nollendorfstraße auf der Ebene der Nutzungsstruktur, fällt zunächst auf, dass sie trotz ihrer Nebenlage ein vitales StadtParterre aufweist. Vor allem aber fällt die äußerst hohe Auslastung der Souterrain Lokale auf. Am Chamissoplatz wurden die Souterrainlokale etwa zu Lager- und Kellerflächen umfunktioniert. In der Nollendorfstraße sind die subjektiven Leerstände fast nicht erwähnenswert. Abgesehen vom Funktionsmix an Wohnen und Gewerbe ist die Dichte an Massage- und Fitnessstudios hoch.



Erdgeschoß der Nollendorfstraße



Nollendorfstraße

- 8. Bäckerei: Hofpisterei
- 9. Souterrain: subjektiver Leerstand Hochparterre: Wohnen
- 10. Spätkauf / Wohnen / W- Der Imbiss
- 11 -12. (Galerie – keine Daten der Bauakten verfügbar)
- 13 – 14. Souterrain: Subj. Leerstand Hochparterre Wohnen
- 15. Frisör: Haarwerkstatt / Weinbar Vinoy y Más / Interiorstudio
- 16. Massagestudio: Praxis Breuer
- 17. ST: BücherWelt/ GeoArt Galerie HP: Wohnen3
- 18. ST: Fahrradgeschäft
- 19. ST: Fog you Geschäft
- 20. Tierarztpraxis, Centro Delfino
- 21. Le Soleil Berlin/ Saigon food/ Antiquitäten Hekmeck Kneipe
- 22. Wohnen
- 23. ST: GYM HP: Wohnen
- 24. ST: Berlin Relaxed MassageStudio/ The Temple Tattoo Studio
- 25. ST: EMS - Fitnessstudio
- 26. ST: Massagezentrum / Bodyworker
- 27. Lokal: Stageer Lee / Subjektiver Leerstand
- 28. Modengeschäft: Fräulein Anders/ Reisebüro Flugreise/
Laserskin/ dbeads concept store
- 29 - 30. Wohnen
- 31 - 32. Wohnen/ Lokal: Mmaach
- 33 – 34. Wohnen
- 35. ST: Galerie HP: Wohnen
- 36. Bücher – Der Buchladen, GOLDelse; Boyz-r-us/ Spätkauf

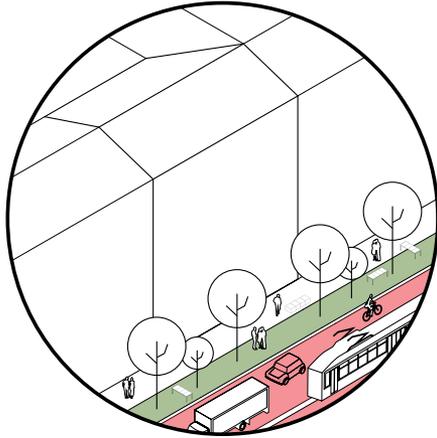
Abb. 46
Nutzungsstrukturanalyse Nollendorfstraße



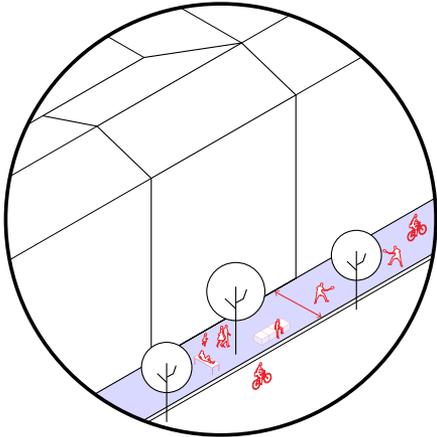
Innenhöfe der Nollendorfstraße

Die Aufenthaltsqualitäten der Innenhöfe variieren stark. So sind etwa die Innenhöfe der Gebäude Nollendorfstraße 22 und 34 Parkplätze. Je nach Bebauungsgrad und Ausnutzung der Parzelle wird eine Belichtung über dem Innenhof gewährleistet oder nicht. So sind etwa die Dimensionen der Innenhöfe der seriell entstandenen Gebäude 17, 23, 24, 25 und 26 mit 7,35 m mal 9,0 m zu klein bemessen, um eine ausreichende Belichtung zu gewährleisten.

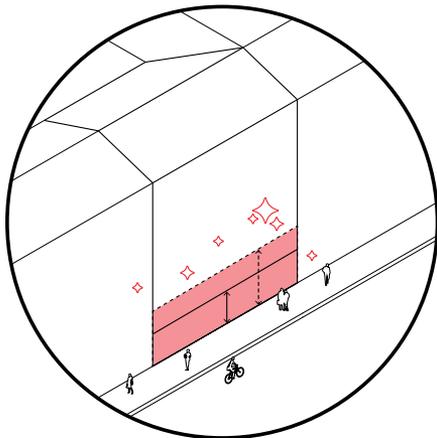
StadtParterre als Mulimodaler Raum



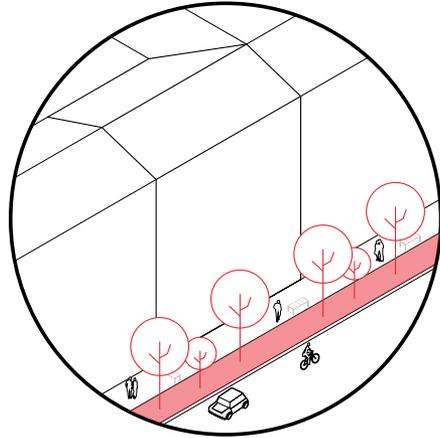
Adaptiver Gehsteig



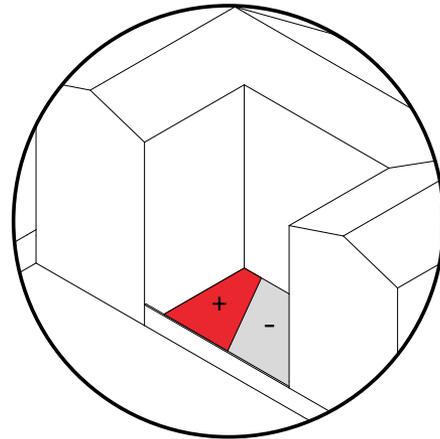
Adaptives Erdgeschoss



StadtParterre als Ökosystem



Attraktive Innenhöfe



Urbane Vision

Urbane Strategien

Nach dieser eingehenden Analyse unternimmt dieses letzte Kapitel einen Versuch, Urbane Visionen für ein resilientes StadtParterre zu entwickeln. Hierbei muss nochmal darauf aufmerksam gemacht werden, dass das Funktionieren des StadtParterres auf dem Zusammenspiel verschiedenster Kräfte basiert, was wiederum aber auch bedeutet, dass die Verbesserung einzelner neuralgischer Punkte andere Kräfte befruchten kann.

StadtParterre als Multimodaler Raum

Chamissoplatz

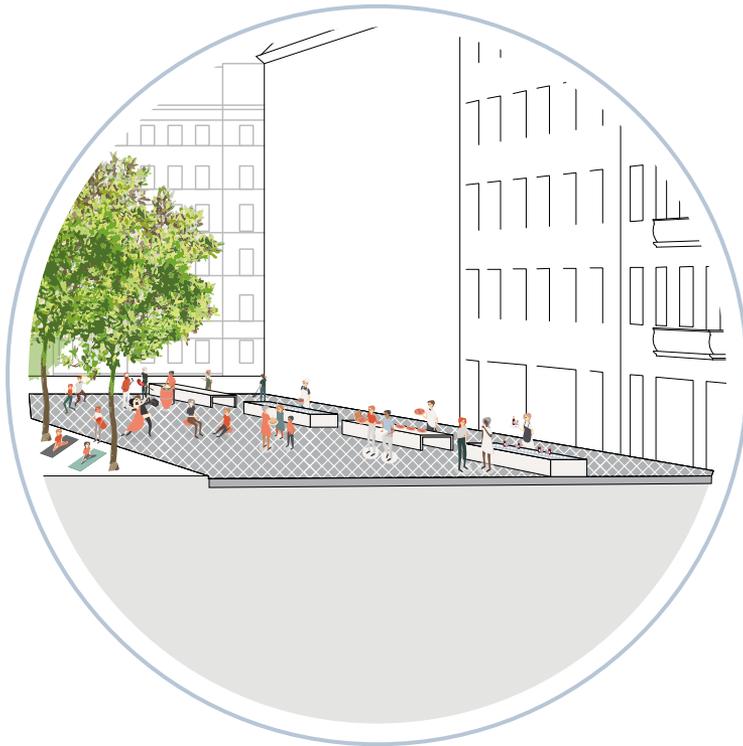


Abb. 47
Multimodaler Raum Chamissoplatz

Der Chamissoplatz ist Nebenlage und bietet sich für eine Verkehrsberuhigung an. Dies unterstützt die Aufenthaltsqualität, schützt schwache Verkehrsteilnehmer und gewinnt Freiräume für die Bevölkerung zurück.¹⁶⁵ Deutlich wird eine Rekonfiguration des StadtParterres immer samstags, wenn im östlichen Teil des Platzes ein Ökomarkt stattfindet. Dieser belebt den Platz und fungiert als Attraktor.

Außerdem befinden sich rund um den Platz keine Fahrradabstellanlagen.

165 vgl. Heitele, Zillich S19

Abb. 48
Multimodaler Raum Nollendorfstraße



In der Nollendorfstraße wirkt vor allem der 90 Grad Parkstreifen als starke Barriere zwischen den beiden Straßenseiten. Auch wenn die Negativfolgen des ruhenden Verkehrs durch die bereits vorhandenen breiten Gehsteige und die Baumreihen einigermaßen abgefedert werden, sollte in einem ersten Schritt der 90 Grad Parkstreifen in einen Längsparkstreifen umgewandelt werden. Die gewonnene Fläche kann in einen Radweg umfunktioniert werden oder dem Gehsteig zugespielt werden. Ersteres wird auf Grund der bereits vorhandenen Gehsteigbreite von bis zu 5,33 m Metern als dringlicher angesehen. Des Weiteren sollte überlegt werden, ob die verkehrsberuhigte Zone rund um die Maaßenstraße nicht weiter in die Nollendorfstraße gezogen werden sollte.

Adaptiver Gehsteig

Chamissoplatz

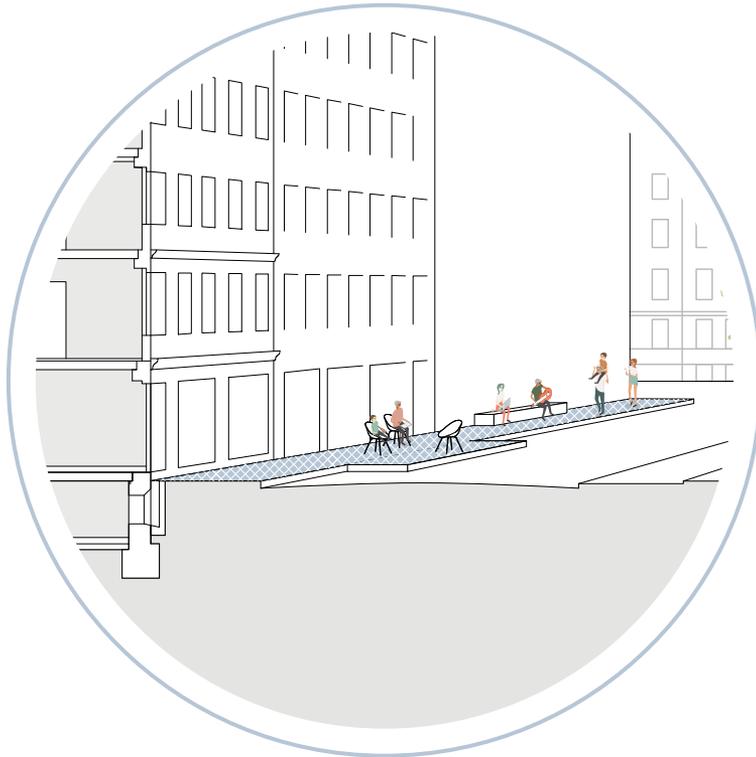


Abb. 49
Adaptiver Gehsteig Chamissoplatz

In subjektiven Beobachtungen wurde festgestellt, dass rund um den Chamissoplatz trotz ausreichend breiter Gehwege weniger Aneignungsprozesse stattfinden als in der Nollendorfstraße. Um Interaktionen im öffentlichen Raum anzuregen, kann empfohlen werden, Sitzmöglichkeiten zu installieren, die zum Verweilen einladen.

Abb. 50
Adaptiver Gehsteig Nollendorfstraße



Die Gehsteigbreiten von 4,88 m bis 5,33 m bieten genug Platz, um neben der Gewährleistung des Verkehrsflusses genügend Raum für diverse Aneignungsprozesse zu bieten.

Aufgewertet könnten die Gehsteige mit Sitzmöglichkeiten ähnlich wie dies schon in der verkehrsberuhigten Maßenstraße passiert. Der ruhende Verkehr (vor allem die 90 Grad Parker) wirkt wie eine starke Barriere. Diese Barriere könnte etwa durch Parklets aufgebrochen werden. Diese können entweder von den zahlreichen Erdgeschoßlokalen bespielt werden oder dringend benötigte Sitzmöglichkeiten bereitstellen.

StadtParterre als Ökosystem

Chamissoplatz

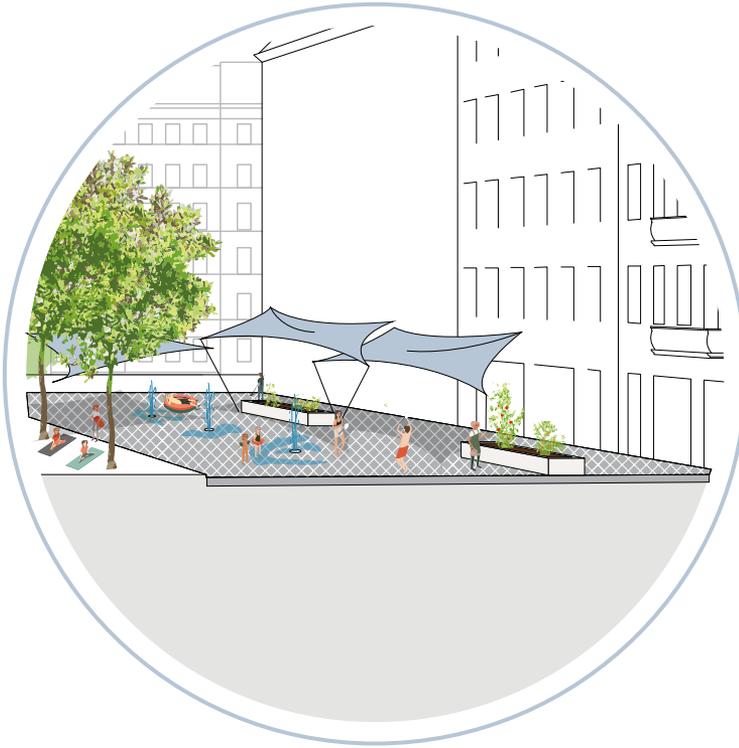
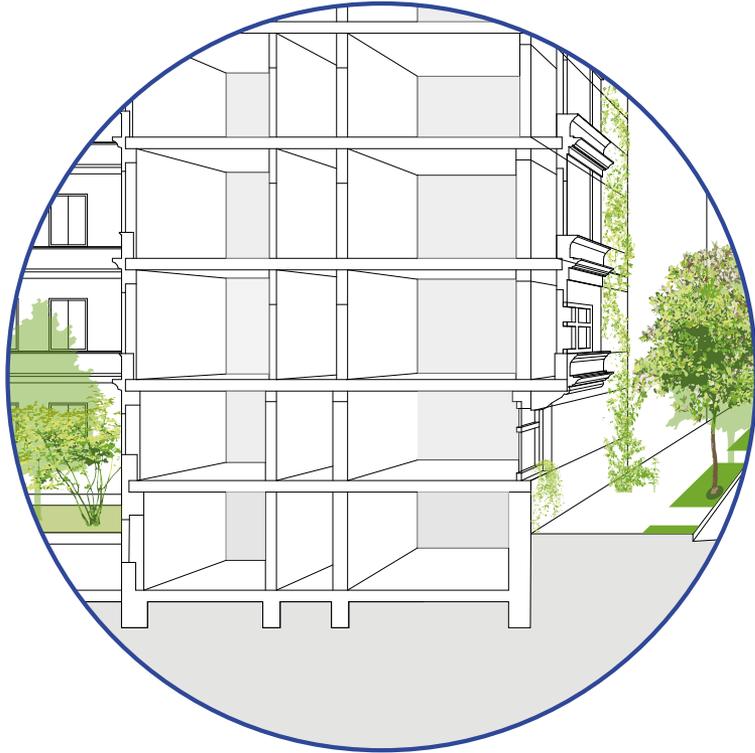


Abb. 51
StadtParterre als Ökosystem Chamissoplatz

Der Baumbestand rund um den Platz ist relativ hoch. Großes Potential wird bei der Bereitstellung von Versickerungsflächen gesehen.

Abb. 52
StadtParterre als Ökosystem Nollendorfstraße



Die Nollendorfstraße hat einen relativ großen Baumbestand. Punktuell kann über eine Baum-Nachverdichtung nachgedacht werden. Entstickte Fassaden und Fassaden aus den 1960er Jahren könnten begrünt werden, um so das Mikroklima zu verbessern.

Adaptives Erdgeschoß

Chamissoplatz

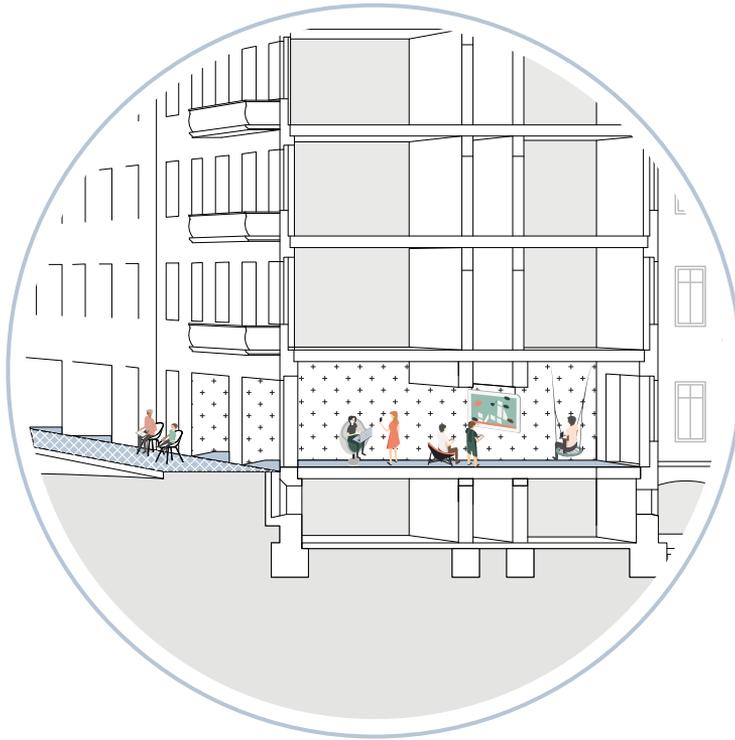
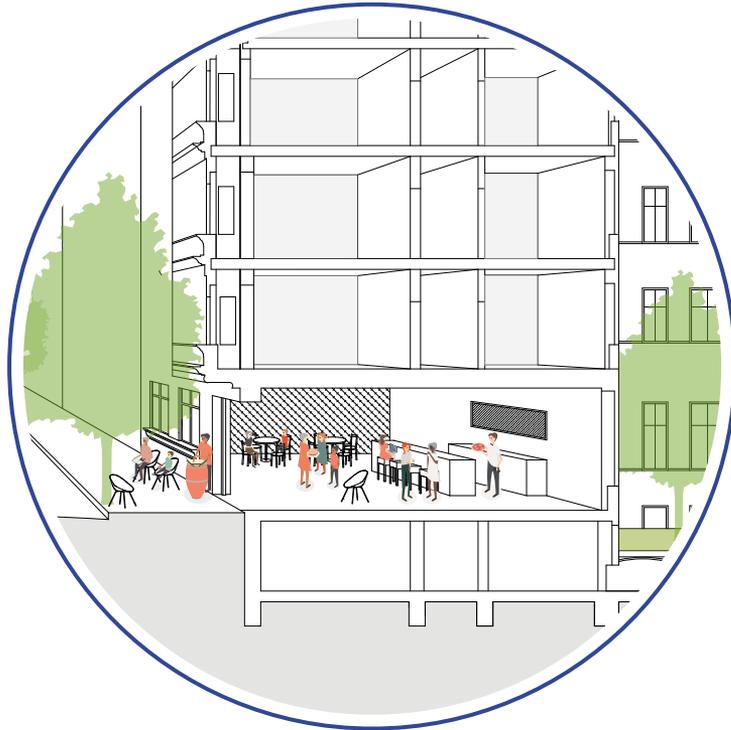


Abb. 53
Adaptives Erdgeschoß Chamissoplatz

Die straßenseitig, erschließbaren Souterrainlokale der Arndtstraße haben Potentiale, reaktiviert zu werden. Hier dient die Nollendorfstraße als positives Beispiel für eine funktionierende Bespielung dieser. Nutzungen dieser können im Sinne der Kreuzbergmischung¹⁶⁶ Raum für Coworking Spaces oder Makerspaces bieten oder als Gegenpol zur nahe gelegenen Bergmannstraße, die unter zunehmender ‚Gastronomisierung‘ leidet, Flächen für konsumfreie Nutzungen andeuten. Um solche Initiativen zu fördern braucht es Anreize für potentielle Mieter dieser Lokale. Eventuell können durch Förderungen die Mieten reduziert werden. Eine Bespielung dieser Lokale und in Folge des Gehsteiges wäre aus Sicht des StadtParterres von Vorteil.

166 Burmeister, Rodenhäuser, 2016 S108

Abb. 54
Adaptives Erdgeschoß Nollendorfstraße



In der Nollendorfstraße wird vor allem an den Neubauten der 1960er Jahre deutlich, dass sie nicht die Voraussetzungen für ein adaptives Erdgeschoß liefern. Mit ihren geringen Raumhöhen eignen sie sich fast ausschließlich nur für eine Wohnnutzung. Obwohl die Nollendorfstraße ein eher vitales Stadtgewebe vorweist, sollte auch angedacht werden den geringen Leerstand, der vorhanden ist, zu reaktivieren. Dies kann etwa über das Modell der Zwischennutzung funktionieren. Ein Quartiersmanagement könnte hier eine vermittelnde Rolle zwischen Vermietern und Mietern einnehmen. Dies unterstreicht auch das Forschungsprojekt „Perspektive Erdgeschoß“.¹⁶⁷

Adaptive Innenhöfe

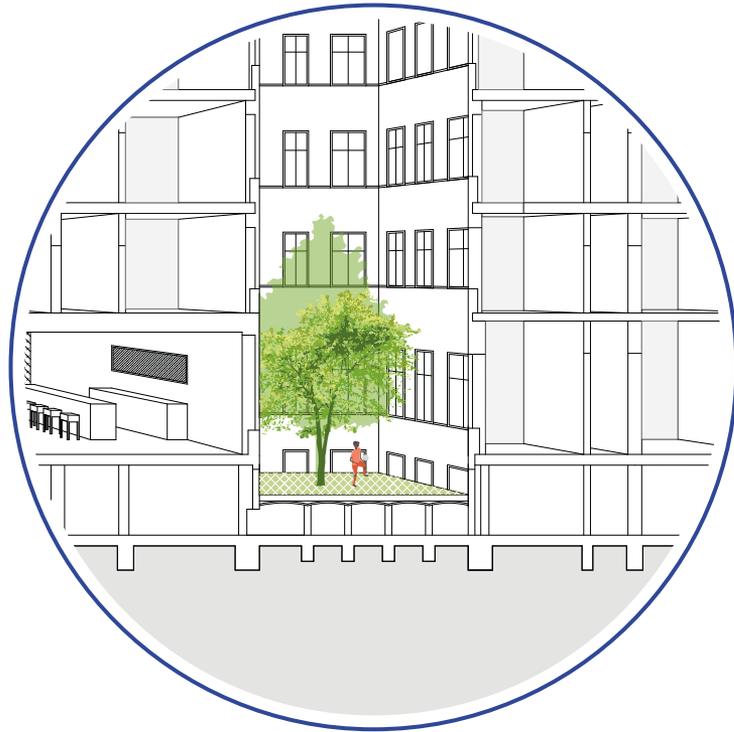
Chamissoplatz

Abb. 55
Adaptiver Innenhof Chamissoplatz



Am Chamissoplatz muss differenziert werden zwischen Innenhöfen, die in den 1980er Jahren Sanierungsmaßnahmen erfahren haben und denen, die unangetastet blieben. Letztere weisen im Vergleich deutlich geringerer Aufenthaltsqualitäten auf und sind meist nur Restflächen für Müllcontainer und Fahrradabstellflächen. Teil der urbanen Strategie muss es sein, Innenhöfe als gleichwertigen Teil des StadtParterres anzusehen. Nur so kann ein Aufwertungsprozess von einer Restfläche hin zu einem vollwertigen Aufenthaltsraum gestartet werden. In der ersten Konzeptionsphase sollte also darüber nachgedacht werden, ob der Innenhof Teilen des Erdgeschoßes zugeschaltet werden können, um so Synergien zu schaffen. Man kann den Innenhof aber auch als privaten Freiraum für die BewohnerInnen sehen.

Abb. 56
Adaptives Innenhof Nollendorfstraße



Potential bieten vor allem auch die derzeit großen Flächen der Innenhöfe Nollendorfstraße 22 und 34. Diese werden aktuell als Parkplätze genutzt. Diese großen versiegelten Flächen begünstigen bei warmen Sommertagen den Hitzeinseleffekt. Hier kann angedacht werden, diese zu entsiegeln und durch versickerungsfähige Flächen zu ersetzen, um so auch Starkregenfällen gewappnet zu sein.¹⁶⁸ Diese Maßnahme ist besonders wichtig, bedenkt man, dass eine Erhöhung des Grünraumanteils in der Stadt um zehn Prozent schon eine Abkühlung um vier Grad bewirkt.¹⁶⁹

168 vgl. Drlik, Lička S49

169 vgl. Drlik, Lička S46

Was kann Wien von Berlin lernen?

StadtParterre als Multimodaler Raum

Was die Flächenverteilung im öffentlichen Raum angeht, unterscheidet sich Wien kaum von Berlin. In beiden Städten wird dem Auto noch viel öffentlicher Raum zugesprochen.

StadtParterre als Ökosystem

Berlin hat ihren hohen Grünanteil in Straßenzügen Planern aus der Gründerzeit zu verdanken. In Wien ist die Situation eine andere. Viele Straßenzüge sind gänzlich ohne Baumreihen. Angesichts der bevorstehenden Klimakrise ist der Baummangel in den Straßen Wiens ein schlechtes Vorzeichen für ein resilientes StadtParterre. Als Anpassungsstrategie an den Klimawandel wäre es dringend notwendig, Straßenzüge zu begrünen, und so vegetative und konstruktive Beschattungsvorkehrungen zu treffen.¹⁷⁰

170 vgl. Drlik, Lička S47

Adaptive Innenhöfe

Ähnlich wie in Berlin sollte überprüft werden, wo versiegelte Flächen entsiegelt werden können, um so einerseits Versickerungsflächen zu schaffen und den Hitzeinseleffekt zu reduzieren.¹⁷¹

171 vgl. Drlik, Lička S45

Adaptiver Erdgeschoß

Wie schon im Kapitel der Herausforderungen erläutert, stellen Mikrogaragen im Wiener StadtParterre eine große Barriere dar. Abgesehen davon, dass sie die Nutzungsvielfalt beeinträchtigen, entstehen durch sie montone, passive Fassaden. Diese stehen in starkem Kontrast zu den durchlässigen Fassaden in den Forschungsstraßen. Auch im Zuge von Stadtspaziergängen in anderen Stadtteilen konnten keine Einbauten von Mikrogaragen festgestellt werden.

Deshalb wird angeraten, das Stellplatzregulativ aufzulösen.

Adaptiver Gehsteig

Vergleicht man die in Wien typischen Gehsteigbreiten von 1,50 m bis 2,50 m mit jenen Berlins, vor allem jenen, der Forschungsstraßen (3,77 m bis 5,33 m) wird deutlich, dass Wien hier enormen Aufholbedarf hat. Vor allem wenn man in Betracht zieht, dass der Global Design Street Guide, Gehsteigbreiten bis 2,50 m nur als Träger des Verkehrsflusses definiert.¹⁷² Hier ist eine Stellschraube, um das Zusammenspiel der urbanen Bausteine des StadtParterres zu verbessern. Eine Verbreiterung der Gehsteige ist nicht nur zur Steigerung der Sicherheit für FußgängerInnen notwendig, sondern dient auch dazu, dass Aneignungsprozesse stattfinden können.

¹⁷² vgl. Nacto 2016: S80





Abb. 57
Urbane Vision

Conclusio

„Funktioniert das StadtParterre, funktioniert die Stadt.“ Dieses schon eingangs erwähnte Zitat von Stadtplanungsforscherin Angelika Psenner soll hier am Ende der Arbeit nochmals als Aufforderung verstanden werden. Um dieses Funktionieren zu verstehen, braucht es Grundlagen zum StadtParterre an sich.

Die akribische Auseinandersetzung über das Entstehen des StadtParterres in Berlin hat gezeigt, in welcher Wechselwirkung die urbanen Regulative der Bauordnungen und die Stadterweiterungspläne Schmidts, Lennés und Hobrechts zueinander stehen. Einmal mehr wurde erörtert, dass der Hobrechtsplan als Summe einer lang andauernden Planungsgenese und dem Zusammenwirken verschiedenster Akteure gesehen werden muss. Berlin hat seine typischen Straßenprofile von 22 Metern in Nebenlagen dem Hobrechtsplan zu verdanken. Sie ermöglichen breite Gehsteige, auf welchen abgesehen von der Verkehrsfunktion für FußgängerInnen, diverse Aneignungsprozesse zugelassen werden können. Dies trägt so zu einem diversen StadtParterre bei. Diese breiten Straßenprofile führen jedoch auch dazu, dass sich der Berliner Stadtgrundriss wesentlich stärker ausbreitet. So kann Wien auf Grund seiner schmälere Straßenbreiten von durchschnittlich 9 bis 16 Metern¹⁷³ als kompaktere Stadt bezeichnet werden. Diese Kompaktheit schlägt sich schließlich auch im Verkehrsaufkommen nieder.

173 vgl. Psenner 2012: S6

In der Untersuchung ging auch hervor, dass in Berlin die Grünraumplanung in der Gründerzeit schon einen hohen Stellenwert genoss. Der Baumbestand in Berlins Straßen, der zum Teil auf die Gründerzeit zurückgeht, ist heute ein wichtiger Bestandteil für das Mikroklima. Hier hat Wien enormen Aufholbedarf und muss Straßenbegrünungen forcieren.

Die Arbeit mit den Originaldaten der Bauaktenkammer Kreuzberg und Schöneberg war unabdingbar, um parzellenscharfe Aussagen treffen zu können. Insbesondere konnten dadurch die nutzungsstrukturellen Unterschiede zwischen Berlin und Wien elaboriert werden.

So funktioniert das interne Erschließungssystem Berlins über mehrere Zwei- bis Dreispänner. In Wien leitete sich das gängige Erschlie-

Bungssystem von den Pawlatschen ab. Es wird also nur ein Erschließungskern mit innenliegender Laubengangerschließung benötigt. Aus den Bauakten ging auch hervor, dass das Berliner StadtParterre ein in sich verzweigtes System war und diverse Erdgeschoßlokale eine direkte Verbindungstreppe zu Kellergeschoßen hatten. Diese Situation ist eine ähnliche wie in Wien, wie aus Angelika Psenners Pilotstudie hervorgeht.¹⁷⁴

Sowohl der Chamissoplatz als auch die Nollendorfstraße können als vitales StadtParterre bezeichnet werden. Wie sich aber in den Nutzungsstrukturanalysen gezeigt hat, weist die Nollendorfstraße ein diverseres Angebot an Nutzungen als der Chamissoplatz vor. Die Untersuchung der Fassaden mittels Straßenpanoramen zeigte, dass vor allem in der Nollendorfstraße die Fassaden der Neubauten zum Teil weniger durchlässig sind als jene der Gründerzeitarchitektur.

Im Zuge dieser Arbeit konnte die historische Nutzung des Berliner StadtParterres nicht verifiziert werden. In einer Folgestudie wäre es interessant zu sehen, wie sich die historischen Nutzungsstrukturanalysen von den heutigen unterscheiden und was daraus gelernt werden kann. Des Weiteren wurden die Zusammenhängenden Grundrissaufnahmen in 2D erstellt. Ein interessanter Aspekt wäre es, die beiden Forschungsstraßen in 3D zu modellieren, was noch detaillierter Erkenntnisse hervorbringen könnte.

Um in Zukunft ein resilientes StadtParterre zu ermöglichen, müssen günstige Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dies kann aber nur gelingen, wenn es genaue Kenntnisse über die (Nutzungs-)Struktur des StadtParterres gibt. Urbane Strategien müssen immer in Wechselwirkung der anderen Systemkomponenten gedacht werden.

Der Gedanke des StadtParterres als zusammenhängendes System von Straßenraum, Erdgeschoß und Innenhof muss wieder stärker in den Vordergrund gerückt werden. Nur so können qualitativ wertvolle Aufenthaltsräume geschaffen werden.

Jovis

HERAUSFORDERUNG ERDGESCHOSS GROUND FLOOR INTERFACE

A

Dollf-Bonekämper / Million / Pahl-Weber

Das Hobrechtsche Berlin

66

Universitätsbibliothek der
Technischen Universität V

ENTLEHNT

Städtebau

Das Berliner Mietshaus 1740-1862

J.E. Geist
A. Küppers

Das Johann-Friedrich
Das Berliner Mietshaus

06
02
003

Das Berliner Mietshaus 1862-19

J.E. Geist
K. Küppers

1

Wien in der liberalen Ära

A

Hoffmann-Axthelm

Das Berliner Stadthaus

9

A

Bodenschatz Städtebau in Berlin

1

C.H.Beck

W. Ribbe
Geschichte
Berlins
Zweiter Band

C.H.Beck

W. Ribbe
Geschichte
Berlins
Erster Band



ISLAND
PRESS

Global Street
Design Guide



NACTO

CITY AS LOFT

gta

EPEN ZWISCHEN HÄUSERN

JAN
GEH

Anhang



Literaturverzeichnis

Berliner Bauordnung

Bobek, Hans, Lichtenberger, Elisabeth: Wien - Bauliche Gestalt und Entwicklung sei der Mitte des 19. Jahrhunderts, Wien, 1978

Bodenschatz, Harald: Städtebau in Berlin: Schreckbild und Vorbild für Europa, Berlin, 2013

Braum, Michael; Schröder Thies: Freiraum – Wie findet Freiraum Stadt? Fakten, Positionen, Beispiele, Basel, 2010

Burmeister, Klaus; Rodenhäuser, Ben: Stadt als System – Trends und Herausforderungen für die Zukunft urbaner Räume, München, 2016

Czeike, Felix: Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte, Wien, 1978

Dolff-Bonekämpfer, Gabi; Million, Angela; Pahl-Weber, Elke: Das Hobrechtsche Berlin: Wachstum, Wandel und Wert der Berliner Stadtentwicklung, Berlin, 2018

Düspohl, Martin: Kleine Kreuzberggeschichte, Berlin, 2012

Fiebig, Karl-Heinz; Hoffmann-Axthelm, Dieter; Knödler-Bunte, Eberhard: Kreuzberger Mischung: Die innerstädtische Verflechtung von Architektur, Kultur und Gewerbe, Berlin, 1984

Furhop, Daniel: Verbieter das Bauen! Eine Streitschrift, München, 2015

Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin, 2018

Geist, Johann Friedrich; Küvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1740-1862, Band 1, München, 1984

Geist, Johann Friedrich; Küvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1862-1945, Band 2, München, 1984

Geist, Johann Friedrich; Küvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus 1945-1989, Band 3, München, 1984

Glaser, Daniel: Freie Räume - Strategien für den Wiener Block, Wien, 2011

Hegemann, Werner: Das steinerne Berlin, Berlin, 1963

Hoffmann-Axthelm, Dieter: Das Berliner Stadthaus, Geschichte und Typologie 1200 bis 2010, Berlin, 2010

Kaltenbrunner, Robert; Jakubowski, Peter: Die Stadt der Zukunft, Berlin, 2018

Lampugnani, V; Stühlinger, H; Tubbesing, M: Atlas zum Städtebau: Band 1: Plätze, München, 2018

Lampugnani, V; Stühlinger, H; Tubbesing, M: Atlas zum Städtebau: Band 2: Straßen, München, 2018

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung: Masterplan Gründerzeit, Wien, 2018

Mayer, Amelie-Theres; Schwehr, Peter; Bürgin, Matthias: Nachhaltige Quartiersentwicklung im Fokus flexibler Strukturen, Luzern, 2011

Melinz, Gerhard; Zimmermann Susan: Blütezeit der Habsburgermetropolen: Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918), Wien, 1996

NACTO, National Association of City Transportation Officials: Global Street Design Guide, New York City, 2016

Offterding, Dieter; Schultmeyer, Helmut: Grundrisstypologie der gründerzeitlichen Bebauung in Wien, Wien, 1975

Piccinato, Giorgio: Städtebau in Deutschland 1871 – 1914: Genese einer wissenschaftlichen Disziplin, Braunschweig, 1983

Psenner, Angelika: Das Wiener Gründerzeit-Parterre: eine analytische Bestandsaufnahme, Wien, 2011

Raith, Erich: Stadtmorphologie - Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten, Wien, 1998

Ribbe, Wolfgang (Hrsg.): Geschichte Berlins, Bd. 1. TITEL, München, 1987

Ribbe, Wolfgang (Hrsg.): Geschichte Berlins, Bd. 2. Von der Märzrevolution bis zur Gegenwart, München, 1987

Scheffler, Karl: Berlin ein Stadtschicksal, Berlin, 2015

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung: STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien, Wien, 2014

Stöwer, Bernd: Geschichte Berlins, München, 2010

Wien: Bauordnung für die k.k. Reichshauptstadt- und Residenzstadt Wien. Gesetz vom 17. Jänner 1883, 1884

Onlinequellen

<https://www.bauwelt.de/themen/bauten/Neue-Berliner-Mischung-Wohnen-Gewerbe-Produktion-Stadtstruktur-Wohnraum-Senat-Nutzungsmischung-Marquez-Deadline-Augustin-und-Frank-Cityfoerster-EM2N-2662929.html> (abgerufen am 21.04.2019)

<https://www.zeit.de/wirtschaft/2018-11/hobrecht-plan-berlin-bebauung> (abgerufen am 21.04.2019)

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet_2013/index.shtml (abgerufen am 27.03.2019)

<https://www.fahrradwien.at/radfahren-in-zahlen/radzahlen-2017/> (abgerufen am 21.01.2019)

144 <https://service.berlin.de/dienstleistung/326868/> (abgerufen am 25.11.2018)

145 <https://service.berlin.de/dienstleistung/326864/> (abgerufen am 25.11.2018)

https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/klima/klimaanpassung_broschuere.pdf (abgerufen am 10.04.2019)

Abbildungsverzeichnis

Abb. 4 Historische und aktuelle Postkartenserien der „Edition Kreuzberger Ansichten“
Serie 9: Gneisenaustraße Nr. 930

Abb. 5 Historische und aktuelle Postkartenserien der „Edition Kreuzberger Ansichten“
Serie 9: Gneisenaustraße Nr. 901

Abb. 6 Historische und aktuelle Postkartenserien der „Edition Kreuzberger Ansichten“
Serie 9: Gneisenaustraße Nr. 970

Abb. 7 Landesarchiv Berlin

Abb. 8 Landesarchiv Berlin; bearbeitet durch Kodydek

Abb. 9 Landesarchiv Berlin

Abb. 10 Landesarchiv Berlin; bearbeitet durch Kodydek

Abb. 11 Landesarchiv Berlin

Abb. 12 Landesarchiv Berlin; bearbeitet durch Kodydek

Abb. 13 Landesarchiv Berlin

Abb. 25 Landesarchiv Berlin; bearbeitet durch Kodydek

Abb. 38 NACTO S71; bearbeitet durch Kodydek

Abb. 39 NACTO S80; bearbeitet durch Kodydek

Icons Berlin/Wien bearbeitet durch Kodydek Quelle: Noun project
Isometric Drawing bearbeitet durch Kodydek: www.toffu.co

Alle anderen Abbildungen und Illustrationen sind das Werk des Autors.

Danksagung

Mein innigster Dank geht an....

... Angelika Psenner

für den regen, fachlichen Austausch, die konstruktive Unterstützung und für das großartige Mentorship der letzten Jahre.

... Florian Hutterer, Felix Bentlin, Christian Kloss und

Prof. Elke Pahl-Weber von der TU Berlin
für die herzliche Aufnahme und schöne Zeit am Institut,
für den fachlichen Input und für die Unterstützung während des
Arbeitsprozesses.

... TU Wien

für die Ernennung des KUWI
(kurzfristige wissenschaftliche Aufenthalte im Ausland) Stipendium

... Kathi, Niko und Tommy

für unsere schönen Erlebnisse und Momente während des Studiums,

... Marina, Philipp und Sabrina

für eure Unterstützung, fachlichen Inputs und schönen Panamá Erinnerungen.

... Bernie

fürs Korrekturlesen.

... Kathrin und Christian,

die mir stets als Vorbild dienen.

... und besonders Mama und Papa,

die mir immer eine Stütze waren und mich bedingungslos unterstützt haben.