

DIPLOMARBEIT

Symbiose in städtischer Dichte

**Über das Weiterbauen gründerzeitlicher Blockstrukturen
und die Kommunalisierung des Bodens**

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

Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Christian Kühn und
Univ.Ass. Dipl. -Ing. Fabian Wallmüller
E253-01 Abteilung Gebäudelehre und Entwerfen
Institut für Architektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

verfasst von
Justus Ullmann
11726247

Wien, am 02.11.2021

Abstrakt

A strong population influx and limited space pose far-reaching challenges for cities, because high-quality living space has to be preserved or newly created. This also accounts for the city of Vienna: The current population forecast of Vienna predicts a growth rate of more than half a million for the next three decades. Due to the population influx, it can be assumed that the Gründerzeit block development will continue in the districts located west of the Gürtel. In principle, this is desirable, because these areas are already integrated into the existing infrastructure and further building here saves enormous resources compared to new living areas. It also contributes to the sustainability goals of the City of Vienna. At the same time, the grid plans west of the Gürtel have deficiencies, especially as concerns the public space. This is due to the fact that here public space mainly consists of traffic areas but falls short of meeting the requirements of an inwardly growing city. Vienna's Gründerzeit buildings already reflect the developments of an inward-growing city. Further building could be especially possible here if, contrary to the assumed individual apartment or house owner's interests, housing plots are considered beyond the individual owner's plot.

This poses the question, how can further qualitative building take place in the Gründerzeit areas. In order to address this question, for a section of the 16th district of Vienna, a new traffic concept, a plan for the transformation of public space, a concept for the communalisation of land and a concept on how to further develop the Gründerzeit blocks were developed.

Kurzfassung

Starker Zuzug und begrenzte Flächen stellen die Städte vor weitreichende Herausforderungen, denn qualitativ hochwertiger Lebensraum soll erhalten bzw. geschaffen werden. Auch die Stadt Wien bleibt davon nicht verschont: Die aktuelle Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Wien, sagt für die nächsten drei Dekaden ein Wachstum von über einer halben Million voraus. Durch den Zuzug ist davon auszugehen, dass in den Bezirken westlich des Gürtels ein Weiterbauen der gründerzeitlichen Blockbebauung erfolgen wird. Dies ist grundsätzlich erstrebenswert, denn diese Areale sind bereits in die bestehende Infrastruktur eingebunden und Bauen im Bestand spart gegenüber Neubauarealen enorme Ressourcen ein und dient somit den Nachhaltigkeitszielen der Stadt Wien. Zugleich weisen die Rasterplanungen westlich des Gürtels insbesondere im öffentlichen Raum Mängel auf. Der öffentliche Raum fungiert dort hauptsächlich als reine Verkehrsfläche und wird den Anforderungen einer nach innen wachsenden Stadt nicht gerecht. Die gründerzeitliche Bebauung Wiens spiegelt bereits die Entwicklungen einer nach innen wachsenden Stadt wider. Ein Weiterbauen könnte aber vor allem dann gelingen, wenn, entgegen der einzelnen Eigentümerinteressen, über die einzelne Parzelle hinausgedacht wird.

Es stellt sich daher die Frage, wie ein qualitatives Weiterbauen der gründerzeitlichen Blockbebauung erfolgen kann. Um diese Frage zu beantworten, wurde für einen Ausschnitt des 16. Bezirk wird ein neues Verkehrskonzept, ein Entwurf für die Transformation des öffentlichen Raums, ein Bodenkzept für die Kommunalisierung des Bodens sowie ein Entwurf, der zeigt wie ein Weiterbauen der gründerzeitlichen Blockbebauung erfolgen kann, vorgestellt.



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

Symbiose in städtischer Dichte

Über das Weiterbauen gründerzeitlicher Blockstrukturen und die Kommunalisierung des Bodens

Einleitung	8
Städtisches Wachstum und Ressourcen	11
Wo soll Wien wachsen?	13
Leerstand, Haushalts- und Wohnungsgrößen	16
Zugang zu geförderten Wohnungen	24
Wert des Bestands	25
Dichte und Nachverdichtung –	
Begrifflichkeiten eines Zahlenverhältnisses,	
der Definition, Wertung und Wahrnehmung	39
Bezugsgrößen und Beengung	40
Qualität durch städtischer Dichte	49
Nachverdichten oder Weiterbauen	54
Vor der Haustür	57
Gesetzliches Erbe – War früher alles besser?	57
Nutzungsgerechtigkeit und Blech	63
Erfolgreich unattraktiv – mögliche Auswege	65
Transformation des öffentlichen Raums	79
Fotografische Annäherung	80
Monotoner öffentlicher Raum – eine Bestandsaufnahme	92
Reaktivierung des öffentlichen Raums	98
Das Innere und das Weiterbauen	109
Im Inneren	110
Über das Weiterbauen und seine Begleiterscheinungen	120
Eigentum an Grund und Boden	129
Hans Bernoulli: Kommunalisierung – Städtebau – Architektur	144
Weiterbauen durch Kommunalisierung des Bodens	155
Wie die Kommunalisierung des Bodens gelingen kann	157
Prozess: Kommunalisieren und Weiterbauen	161
Symbiont	175
Abbildungsverzeichnis	210
Literaturverzeichnis	211

Einleitung

Metropolenregionen stehen vor einem gravierenden Dilemma, durch das gleichzeitige Aufkommen von starkem Bevölkerungsanstieg und begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen. Trotz dessen soll qualitativ hochwertiger Lebensraum erhalten und auch geschaffen werden.

Durch die starke Zersiedelung werden in Österreich täglich 13 Hektar Land verbaut – das liegt weit über dem Zielwert von 2,5 Hektar. Eine gravierende Folge ist das damit steigende Ausmaß der Bodenversiegelung, welches klimatische Auswirkungen wie Überschwemmungen nach sich ziehen kann. Damit einher geht ein hoher Ressourcenverbrauch, dieser steht jedoch den Nachhaltigkeitszielen Österreichs entgegen.

Der städtische Raum kann allgemein als Chance begriffen werden, den Fehlentwicklungen des hohen Bodenverbrauchs entgegenzuwirken. Gegenüber dem zersiedelten Raum ist der städtische Raum umweltfreundlicher und ökonomischer. Gleichzeitig deuten die Prognosen für die nächsten Jahre ein stetiges Wachstum der Metropolregion Stadt Wien an: Derzeit leben ca. 1,8 Millionen Menschen in Wien, bis 2027 sollen es bereits 2 Millionen sein, im Jahr 2048 voraussichtlich 2,2 Millionen, ein Anstieg von 15%. Hier wird deutlich, dass in Wien mehr Wohnraum benötigt wird, um der größer werdenden Bevölkerung ausreichend Platz bieten zu können. Wien antwortet unter anderem auf diese Nachfrage mit Wohnbauprojekten, die aus Neubauten auf oft ehemals öffentlichem und vermeintlich nicht mehr benötigtem Boden entstehen. Baugrund für großflächige Neubauareale innerhalb der Stadt ist schon heute knapp. Wenn sich großangelegte Neubauareale zukünftig außerhalb des Stadtzentrums befinden, werden diese enorme Erschließungskosten verursachen.

Da die Verfügbarkeit von unbebautem Boden bzw. von Flächen, die durch Umwidmung geschaffen werden können, endlich ist und sich dem Ende zuneigt, besteht die einzige Möglichkeit eine zukunftsfähige Lösung zu finden, darin Alternativen jenseits der Errichtung von Neubauquartieren zu suchen. Das heißt städtisches Wachstum wird zunehmend dort geschehen, wo bereits bauliche Strukturen bestehen, und damit wird das Weiterbauen des Bestands an Bedeutung gewinnen. Durch das Weiterbauen wird auch die Bevölkerungszahl innerhalb der Stadt anwachsen. Mit dieser Entwicklung ist der Begriff der Dichte eng verknüpft. Die Fragen wann Dichte zu Beengung führt und wie städtische Dichte positive Auswirkungen haben kann, sind für diese Diplomarbeit von besonderem Interesse. Denn es darf bei Weiterbauen

nicht nur um die Quantität von Wohnraum, sondern muss vor allem auch um die Qualität von Lebensraum gehen.

Leitend für diese Diplomarbeit waren die Fragen, wie kann in den gründerzeitlichen Gebieten weitergebaut werden, um auf die bestehenden Ressourcen, wie Gebäude und Infrastruktur, zurückzugreifen. Außerdem wie innerstädtischer bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden kann. Des Weiteren bin ich der Frage nachgegangen, inwieweit die derzeitige Nutzung des öffentlichen Raums für eine wachsende Stadt dienlich ist. Zudem habe ich mich damit auseinandergesetzt, welche Auswirkungen das rein gewinnorientierte Weiterbauen sowie die rein ertragsmaximierende Nutzung von Immobilien und Boden auf die Stadt haben. Abschließend war für mich von besonderem Interesse, wie ein Weiterbauen erfolgen kann, sodass ein Mehrwert für die dort heute und zukünftig lebenden Menschen entsteht – ein Ort, der über die reine Nutzung als Wohn- und Arbeitsstätte hinausgeht, und dem Quartier sowie der Stadt dient.

In dieser Diplomarbeit wird für einen Ausschnitt des 16. Bezirk ein neues Verkehrskonzept, ein Entwurf für die Transformation des öffentlichen Raums, ein Bodenkonzzept für die Kommunalisierung des Bodens sowie ein Entwurf, der zeigt wie ein Weiterbauen der gründerzeitlichen Blockbebauung erfolgen kann, vorgestellt. Zunächst widme ich mich der Thematik des städtischen Wachstums und dessen benötigten Ressourcen. Ich gehe den Fragen nach, wo städtisches Wachstum in Wien stattfinden wird, befasse mich mit dem Problem des Leerstandes und gehe auf die Haushalts- und Wohnungsgrößen in Wien ein. Anschließend wird der Wert des Bestandes besprochen. Im nächsten Kapitel behandle ich das Thema der Dichte und Nachverdichtung, bespreche Faktoren, die Beengungsgefühle begünstigen sowie Faktoren, die dem entgegenwirken können. Im Anschluss werden Qualitäten besprochen, die erst durch städtische Dichte entstehen können. Folgend setze ich mich mit dem öffentlichen Raum auseinander und bespreche Mängel und Potenziale. Aufbauend auf den vorherigen Untersuchungen wird ein Entwurf für den öffentlichen Raum, am Beispiel eines Ausschnittes im 16. Wiener Gemeindebezirk, vorgestellt. Im folgenden Abschnitt widme ich mich der Nutzung der Innenhöfe sowie dem derzeitigen Weiterbauen der gründerzeitlichen Blockstruktur und dessen Folgen. Daraus ergibt sich die Besprechung der Eigentumsrechte am Boden, da diese sich maßgeblich auf die Nutzung und das Weiterbauen auswirken. Aufbauend auf den Ideen von Hans Bernoulli wird ein Konzept zur Kommunalisierung des Bodens vorgestellt. Zum Schluss zeige ich einen Entwurf, der durch die Kommunalisierung des Bodens ein qualitatives Weiterbauen der gründerzeitlichen Blockstruktur ermöglicht.

Städtisches Wachstum und Ressourcen

Dieses Kapitel befasst sich mit den Zusammenhängen zwischen Zersiedelung und Bodenverbrauch sowie dem damit verbundenen Energie- und Ressourceneinsatz. Dahingehend werden Potenziale, die der städtische Raum bietet, besprochen. Chancen, die in Neubautätigkeiten, Bestandsgebäuden sowie Leerstand liegen werden in Verbindung mit Prognosen des Bevölkerungswachstums von Wien erörtert. Darüber hinaus wird auf die Verteilung und Inanspruchnahme von Wohnraum in Relation zur Haushaltsgröße eingegangen. Weitergehend erfolgt eine kurze Betrachtung des geförderten Wiener Wohnbaus und abschließend wird auf den Wert des Bestandes eingegangen.

Österreich ist von starker Zersiedelung geprägt, ein Flächenfraß zieht sich durch das Land. Im Jahr 2019 wurden in Österreich täglich 13 Hektar Land verbaut, während der Zielwert bei 2,5 Hektar lag und weiterhin liegt.¹ Ein hoher Grad an Bodenversiegelung ist die Folge. Begleitet wird dies von umfangreichen Investitionen in Infrastruktur, die durch den Flächenfraß benötigt und unterhalten werden muss. In der Summe ergibt sich ein teurer und hoher Ressourcenverbrauch, der den Nachhaltigkeitszielen des Staates entgegensteht. Durch die Bodenversiegelung steigen Überschwemmungsrisiken, die Lebensmittelversorgungssicherheit sinkt und Effekte der klimatischen Veränderung werden beschleunigt.² Gleichzeitig macht das Wachstum der Metropolregionen die Zersiedelung und den damit verbundenen hohen Bodenverbrauch außerhalb der Stadt unverständlich.³ Der städtische Raum kann allgemein als Chance begriffen werden, den Fehlentwicklungen des hohen Bodenverbrauchs entgegenzuwirken. Gegenüber dem zersiedelten Raum ist der städtische Raum umweltfreundlicher und ökonomischer.⁴

Energieverbrauch und Personen pro Hektar bedingen sich gegenseitig. Der Architekt und Hochschullehrer Manfred Hegger, der im Bereich des nachhaltigen und energieeffizienten Bauens forschte, stellte dazu fest: „Dicht besiedelte Städte verfügen über einen bis zu Faktor acht reduzierten

- 1 „Bodenverbrauch neuerlich gestiegen.“ ORF, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://oesterreich.orf.at/stories/3042206/>.
- 2 Vgl. Jürgen-Klaus Bauer et al., *Dritter Österreichischer Baukulturreport: Szenarien und Strategien 2050*, 1. Auflage (Wien: Bundeskanzleramt Österreich, 2017), 27.
- 3 Vgl. „„Ohne Zuwanderung würde Österreich schrumpfen.““ ORF, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://orf.at/v2/stories/2007566/2007572/>.
- 4 Vgl. Manfred Hegger et al., *Energie Atlas: Nachhaltige Architektur* (München: Institut für internationale Architektur-Dokumentation, 2007), 27.

Energieverbrauch.“⁵ Weitergehend hält Hegger fest: „Die notwendige technische Infrastruktur ist nur bei dichter Besiedelung auf Dauer zu garantieren.“⁶ In Städten kann der Energieverbrauch durch kompakte Bauformen, die besser genutzte Infrastruktur sowie kurze Wege, die sich durch Nähe ergeben, reduziert werden. Daher rentieren sich Investitionen in das System Stadt finanziell und auch ökologisch. Städtisches Wachstum bietet gegenüber der Zersiedelung die Chance Energie- und Ressourcenverbräuche deutlich zu senken.

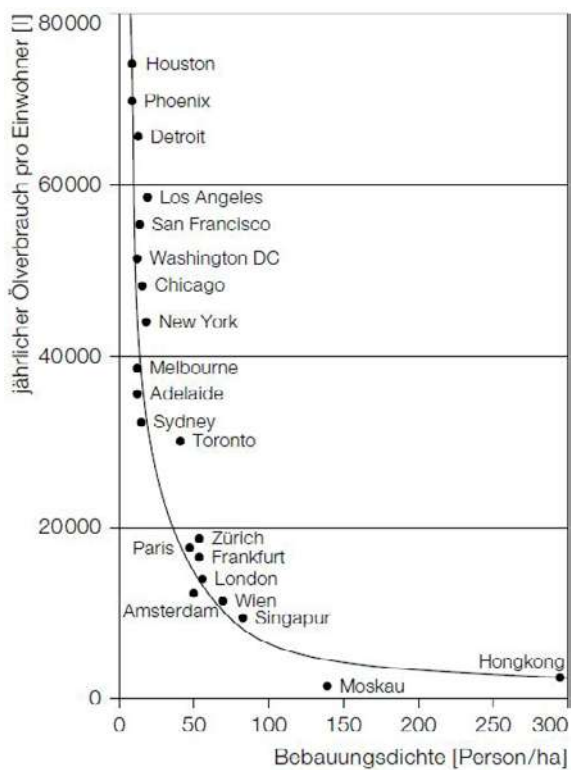


Abb. 1
Wechselbeziehung zwischen Ölverbrauch und
Bebauungsdichte
Energie Atlas, Nachhaltige Architektur, Hegger,
Fuchs, Stark, Zeumer, Hsg. Institut für internationale
Architektur-Dokumentation GmbH & Co. KG, München,
2007, erste Auflage, S.63

5 Hegger et al., *Energie Atlas*, 63.
6 Ebd., 27.

Wo soll Wien wachsen?

Wien wächst – Derzeit leben ca. 1,8 Millionen Menschen in Wien, bis 2027 sollen es bereits 2 Millionen sein, im Jahr 2048 voraussichtlich 2,2 Millionen. Dies bedeutet einen Anstieg der Bevölkerung von ca. 15% gegenüber dem Ausgangsjahr 2018.⁶ Der Anstieg beruht auf Zuziehenden, einem Geburtenüberschuss gegenüber den Sterbefällen sowie einem Anstieg der Lebenserwartung insgesamt.⁷ Die derzeitige Prognose sieht das größte Bevölkerungswachstum von jeweils über 16 Prozent in den Bezirken Brigittenau, Simmering und Donaustadt voraus.⁸ Für den kleinen Gemeindebezirk Brigittenau, in dem derzeit ca. 85.000 Menschen leben, wird von einer Zunahme der Bevölkerung um ca. 21.000 Menschen ausgegangen.⁹ Ein Großteil der erwarteten Zuwächse wird vor allem auf das Neubaugebiet Nordwestbahnhof zurück geführt. Bis zum Jahr 2033 soll dort Wohnraum für ca. 16.000 Menschen entstehen.¹⁰ Ähnliches gilt für die erwarteten Zuwächse des Bezirks Donaustadt, denn die Entstehung des Stadtteils Seestadt Aspern soll zu einem starken Bevölkerungsanstieg führen. Auch in Floridsdorf wird die Bevölkerungszahl aller Voraussicht nach vor allem durch Neubauten stark ansteigen.¹¹ Der erwartete Bevölkerungsanstieg der drei genannten Bezirke lässt sich somit insbesondere auf die Schaffung von Wohnraum durch Neubauten zurückführen.

Auf dem Areal des Nordbahnhofs sind nicht mehr benötigte Flächen der ÖBB freigeschaltet worden. Mittlerweile sind die Flächen an ein Immobilienkonsortium veräußert worden, was einen Zugriff auf den innerstädtisch gelegenen Grund für die Stadt selbst zukünftig kaum noch möglich macht.¹² Das Sonnwendviertel entsteht auch auf nicht mehr benötigten Flächen der ÖBB. Der Boden wurde in Bauflächen zum Arbeiten und Wohnen umgewidmet, insgesamt sollen 5.500 Wohnungen entstehen.¹³ Der Stadtteil Seestadt Aspern wird ebenfalls auf frei gewordenem Grund gebaut, dem stillgelegten

- 7 Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik, *Wien in Zahlen Bevölkerungsprognose 2018* (2018), zuletzt geprüft am 13.10.2020, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bev-prog-2018-zus.pdf>, 12–15.
- 8 *Wien wächst: Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken; Wien 2014 - 2044, Wiener Gemeindebezirke 2014 - 2034, Wiener Zählbezirke 2014 - 2024*, Statistik-Journal Wien 2014,1 (Wien: Magistrat der Stadt Wien, MA 23, Wirtschaft, Arbeit und Statistik, 2014), 46,64,68.
- 9 Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik, *Wien in Zahlen Bevölkerungsprognose 2018*, 46.
- 10 Stadt Wien, „Auf dem Weg zurück zur Zwei-Millionen-Stadt – die Entwicklung der Wiener Bevölkerung.“ Zuletzt geprüft am 30.11.2020, <https://wien1x1.at/site/bev-entwicklung-3/>.
- 11 *Wien wächst*, 66.
- 12 „ÖBB verkauften Nordbahnhofgelände.“ ORF, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2739879/>, vgl.
- 13 Gebietsbetreuung Stadterneuerung, „Wohnen im Sonnwendviertel: Bauprojekte.“ Zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.gbstern.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubaugebieten/stadtteilmanagement-sonnwendviertel/bauprojekte/>.

Flugfeld Aspern. Das Areal umfasst 240 Hektar und zählt zu den größten städtischen Entwicklungsgebieten Europas.¹⁴ Mit dem Projekt entsteht östlich der Donau, am Stadtrand Wiens eine Satellitenstadt. Durch die Lage werden umfangreiche Erschließungsmaßnahmen erforderlich. So sind allein bis 2028 Erschließungskosten für U-Bahn, Straßen und technische Infrastruktur von 725 Million bilanziert.¹⁵

Für alle drei Standorte gilt, dass große zusammenhängende Flächen zur Verfügung stehen und Städtebau und Stadtentwicklung auf freiem Feld betrieben werden können. Die Verfügbarkeit derart großer Flächen, besonders im innerstädtischen Bereich, welche durch Umwidmung geschaffen werden, gehen jedoch zu Neige. Gleichzeitig ist die Verfügbarkeit von unbebautem Bauland gering, in Wien liegt deren Anteil bei vier Prozent.¹⁶ Hier zeigt sich deutlich, dass nach Lösungen jenseits des Baus von Neubauquartieren gesucht werden muss. Städtische Wachstum wird zunehmend dort geschehen, wo bereits bauliche Strukturen bestehen, und damit wird das Weiterbauen des Bestands an Bedeutung gewinnen.¹⁷

Für die genannten Bezirke in denen große Neubauquartiere entstehen, lässt sich allein über die geplante Wohnungsanzahl eine grobe Zuwachsrate der Einwohnerzahl abschätzen. Die weitere Verteilung der ansteigenden Bevölkerungszahl im Stadtgebiet lässt sich hingegen nur bedingt voraussagen. So weist eine Analyse der Arbeiterkammer darauf hin, dass die Vorhersagen des Bevölkerungsanstiegs je Bezirk sehr unterschiedlich ausfallen können und zudem abhängig von der methodischen Umsetzung der Analyse sind. Als Beispiel werden Vorhersagen der Österreichischen Raumordnungskonferenz und der MA 23 für den 15. Bezirk angeführt: Während die Österreichischen Raumordnungskonferenz für die Jahre 2014 bis 2030 ein Wachstum von 19.5% prognostizierte, geht die MA 23 von einem Bevölkerungsanstieg von 4% bis zum Jahr 2035 aus.¹⁸ Die unterschiedlichen Prognosen überraschen nicht, denn der 15. Bezirk verfügt derzeit über keine großzügigen freien Bauflächen, eventuell werden Flächen entlang des Westbahnhofs durch die Reduzierung

- 14 Vgl. „aspern Die Seestadt Wiens.“ Stadt Wien, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/>.
- 15 „Bericht des Rechnungshofs: Erschließung Seestadt Aspern“ (Rechnungshof, 2015) (unveröffentlichtes Manuskript, 05.10.2020), https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Erschliessung_Seestadt_Asperrn.pdf, 102.
- 16 Vgl. Gabu Heindl und Elisabeth Kittl, „Bodenpolitik: Für leistbares städtisches Wohnen.“ Zuletzt geprüft am 04.02.2021, http://www.gabuheindl.at/media/bodenpolitik_fuer_leistbares_staedtisches_wohnen_heindl_kittl_2019.pdf, 10.
- 17 Vgl. Margarete Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen! Potenziale der Nachverdichtung in einer wachsenden Stadt: Herausforderungen und Bausteine einer sozialverträglichen Umsetzung*, Stadtpunkte Nr 25 (Wien: AK Wien, 2018), 1.
- 18 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 8.

der Gleisanlagen zu nutzbarem Bauland, vielleicht aber auch nicht.¹⁹ Damit bleibt die Vorhersage des Bevölkerungsanstiegs auch abhängig von möglichem Baulandgewinn, dieser kann derzeit jedoch nicht als gesichert angesehen werden.

Neben dem Areal entlang der Gleisanlagen besteht die Möglichkeit, dass Wohnraum durch gezielte Anreize neu verteilt und so effizienter genutzt und/oder im Bestand weiter gebaut wird. Der bestehende Wohnraum des 15. Bezirks kann jedoch bereits jetzt, hinsichtlich der Wohnnutzfläche pro Kopf als gut genutzt bezeichnet werden. Der Quadratmeteranteil an Wohnfläche pro Kopf liegt mit 32m² bereits unter dem Durchschnitt von 38m² in Wien.²⁰ Daher könnten Neuverteilungen nur geringe Gewinne herbeiführen, um einer steigenden Bevölkerungszahl Wohnraum zu bieten. Möglichkeiten bietet daher vor allem das Weiterbauen des Bestands. Hier bestehen häufig Abhängigkeiten von Eigentümerinteressen: 22% der Gebäude des 15. Bezirks gehören Körperschaften des öffentlichen Rechts, davon entfallen allerdings Gebäude, die nicht zur Wohnnutzung bestimmt sind (z.B. Schulen, Ämter, usw.).²¹ Der Großteil, 78 Prozent, der nutzbaren Wohngebäude befinden sich in privater Hand und unterliegen damit privaten Interessen. Die Handlungsräume der Stadt in derartigen Eigentumsverhältnissen Wohnraum zu schaffen, können folglich als begrenzt eingestuft werden, da wenig Bauland verfügbar ist und die Stadt über einen beschränkten Anteil an Wohngebäuden zum Weiterbau verfügt. Daher lässt sich für Bezirke, in denen die Stadt über wenig Bauland und Gebäude verfügt, nur bedingt eine Prognose des Wachstums voraussagen. Die öffentliche Hand kann jedoch indirekt steuernd eingreifen, durch das Schaffen von Anreizen zur Weiterentwicklung von untergenutzten Grundstücken, oder z.B. durch die Erhöhung der zulässigen Bebaubarkeit.

In Bezirken, die allgemein nicht durch große Neubauprojekte Wohnraum generieren können, bietet der Bestand das größte Potenzial, das es zu nutzen gilt. Schätzungen der Arbeiterkammer Wien gingen im Jahr 2018 davon aus, dass allein in Wien 9.300 Dächer ausbaufähig seien und darin ein Potential von ungefähr 23.000 Wohnungen läge.²² Die Entwicklungsmöglichkeiten können insgesamt vielfältig ausfallen, je nach örtlichen Gegebenheiten, Eigentümerinteressen und rechtlichen Beschränkungen und reichen vom

19 Vgl. ebd., 57.

20 Statistik Austria – Gebäude- bzw. Häuser- und Wohnungszählung 1981, 1991 und 2001. Registerzählung 2011

21 Statistik Austria, „Gebäude 2011 nach dem Eigentübertyp des Gebäudes und politischen Bezirken.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/gebaeude/>.

22 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 66.

Ersatzneubau über Erweiterung, Aufstockung sowie Umnutzung bis hin zu Neuverteilungen. Als sinnvoll kann vor allem gelten, dort zu bauen, wo auf die bestehende Infrastruktur zurückgegriffen werden kann.

Leerstand, Haushalts- und Wohnungsgrößen

In Wien schlummert ein verborgenes Potenzial, welches entscheidend dazu beitragen kann, Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Bevor Neubaubauten geschaffen werden, muss zunächst gelten, dass bestehende Immobilien besser zu nutzen sind. Im Jahr 2018 galten 920.00 Wohnungen in Wien als bewohnt.²³ Eine Erhebung der Stadt Wien aus dem Jahr 2015 ergab, dass allein 10.000 Wohnungen längerfristig nicht vermietet werden und über zweieinhalb Jahre leer stehen. Hinzu kommen 25.000 Wohnungen, die mindestens drei Wochen und maximal zweieinhalb Jahre leer stehen.²⁴ Stellt man der Anzahl von 10.000 längerfristig leer stehenden Bestandswohnungen die Summe von 11.000 Wohneinheiten, die in Seestadt Aspern mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 5 Mrd. Euro entstehen sollen gegenüber, drängt sich die Frage auf, ob die Ressourcen des vorhandenen bebauten Raums ausreichend genutzt werden.²⁵ Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sich auch fünf Jahre später an diesem Umstand nichts geändert haben dürfte. So berichtet Der Standard zu Beginn des Jahres 2020, dass seitens der Stadt bisher nichts bezüglich des Leerstandes geschehen sei. Weiterhin bliebe unklar, welche Wohnungstypen vom Leerstand betroffen seien und außerdem unter welchen Eigentümerverhältnissen Leerstand besonders häufig vorkomme.²⁶

Lösungsansätze finden sich in anderen europäischen Städten, so gibt es bspw. in Berlin das Zweckentfremdungsgesetz. Als Zweckentfremdung von Wohnraum gilt: Leerstand, Abriss sowie die Umwandlung in Gewerbe-

- 23 Stadt Wien, „Gebäude und Wohnungen – Statistiken.“ Zuletzt geprüft am 09.02.2021, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/gebäude/>.
- 24 Franziska Zoidl, „10.000 Wohnungen stehen in Wien langfristig leer.“ Der Standard, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000021362439/10-000-wohnungen-stehen-in-wien-langfristig-leer>.
- 25 Ingrid Spörk, „aspern+ Die Seestadt Wiens.“ aspern+ stadtteil management, zuletzt geprüft am 09.10.2020, https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/uploads/aspern_Seestadt_Facts_Figures%20Oktober%202018.pdf.
- 26 Vgl. Franziska Zoidl, „Leerstandsabgaben, Gesetzesänderungen: Was tun gegen Wohnungsleerstand?“ Der Standard, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000117609499/leerstandsabgaben-gesetzesänderungen-was-tun-gegen-wohnungsleerstand>.



Abb. 2
Leerstand - Haus im 12. Bezirk
eigene Aufnahme
Hier rührt sich bereits seit
mindestens zwei Jahren nichts.
Sowohl das Erdgeschoss, wie auch
ein Großteil der oberen Geschosse
steht leer.



Abb. 3
Fenster mit zerbrochenen Scheiben
eigene Aufnahme
Vermutlich befindet sich hinter
diesem Fenster eine leerstehende
Wohnung im 16. Bezirk.

raum oder Ferienwohnungen.²⁷ Brügge hingegen kämpft gegen ungenutzten Raum mittels einer Leerstandsteuer, die bei nicht erfolgter Vermietung jährlich ansteigt.²⁸ In Hamburg sind sogar temporäre Enteignungen möglich, so berichtet die Frankfurter Allgemeine Zeitung:

„Im Präzedenzfall Anfang 2017 entzog der Bezirk Mitte einem Eigentümer vorübergehend sechs Wohnungen, die er mehr als fünf Jahre leer stehen ließ; Aufforderungen, diese zu vermieten, sowie Strafzahlungen ignorierte er. Die Wohnungen wurden einem Treuhänder übergeben, der sie saniert und vermietet. Erst dann erhält der Eigentümer seine Immobilie zurück und eine satte Rechnung: Die Kosten für die Sanierung muss er tragen, an die neuen Mietverträge bleibt er gebunden.“²⁹

Auch in dem 1986 verabschiedeten Mietrechtsgesetz Österreichs sind Regelungen festgehalten, die Leerstand entgegenwirken sollen. So sind Vermietende nach sechsmonatigem Leerstand verpflichtet, den nicht eingenommenen Mietzins als Einnahme in der Hauptmietzinsabrechnung verbuchen. Darüber hinaus müssen die Betriebskosten des Leerstandes von den Eigentümern getragen werden. Als weiteren Anreiz Leerstand zu vermeiden, entfällt bei Wohnungen, die zuvor nach freier Vereinbarung vermietet werden durften, dieses Recht nach sechsmonatigem Leerstand des Objekts.³⁰ Zum Einen stellt sich die Frage, wer bzw. wird kontrollierte? Es stellt sich außerdem die Frage, warum sollten Vermietende nicht angeben, dass die Wohnung durch sie selbst genutzt wird, denn so würde der Mietzins von der Einnahme zur Ausgabe und die Gefahr, dass die Wohnung nicht mehr nach freier Vereinbarung vermietet werden könnte, ebenso gebannt. Fraglich ist auch, wie zukünftige Mietende in Erfahrung bringen sollen, ob die Wohnung länger leer stand und daher nicht mehr nach freier Vereinbarung vermietet werden darf. Vor allem Wohnungen, die nicht nach freier Vereinbarung vermietet werden

- 27 Zweite Änderung der Ausführungsvorschriften über das Verbot der Zweckentfremdung, ZwVbG, Landesverwaltungsamt Berlin, 12 Amtsblatt für Berlin 1739 (22.03.2019), zuletzt geprüft am 09.10.2020, https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/zweckentfremdung_wohnräum/download/Amtsblatt-Berlin_Ausfuehrungsvorschriften-22-03-2019.pdf.
- 28 Johan Coens, „Leegstand: L'occupation - Leerstand - Vacancy.“ Zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.brugge.be/folder-leegstand>.
- 29 Anne-Christin Sievers, „Darf ich meine Wohnung leerstehen lassen?“ *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 24.06.2018, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wohnen/haus/welches-recht-gilt-fuer-den-leerstand-von-wohnungen-15631770.html>.
- 30 Brezina und Brigitta, „Mietrecht.“ In *Mehr Markt oder mehr Staat im Wohnungswesen? Reformperspektiven für die österreichische Wohnungspolitik* (Wien, Köln: Böhlau, 1991), 158.

dürfen, treffen die gesetzlichen Maßnahmen kaum. Bei mindestens 10.000 Wohnungen, die längerfristig leer stehen scheinen die gesetzlichen Anreize des Mietrechtsgesetzes zu gering zu sein, um dies zu verhindern. Hinzu kommt, dass Immobilien teilweise als Kapitalspeicher genutzt werden, dies bedeutet: Immobilien werden nicht zwangsläufig dafür erworben, um diese anschließend selbst zu nutzen, zu vermieten, oder das Grundstück anderweitig zu bebauen, sondern lediglich, um Kapital in diesen zu speichern. Ein Interesse der Nutzung besteht damit nicht zwangsläufig.³¹ Dahingehend kann das bestehende Gesetz kaum Wirkung entfalten, steigende Grundstückspreise in Wien machen Verluste durch Leerstand unwahrscheinlich, somit fehlt dann der Anreiz zur Nutzung.

Es zeigt sich, dass unterschiedliche Ansätze möglich sind, um längerfristigem Leerstand entgegenzuwirken und Wohnungen wieder einer Vermietung zuzuführen. Gesetzliche Maßnahmen, die Leerstand entgegenwirken, können als Teilaspekt angesehen werden, um auf ansteigenden Wohnraumbedarf zu reagieren und den vorhandenen Raum besser zu nutzen. Jedoch handelt es sich hierbei um ein juristisches wie auch politisches Thema und nicht um ein architektonisches.

Die Altersverteilung der Stadtbevölkerung wandelt sich, da der Anteil junger und alter Menschen wächst. Für ältere Menschen ist die Angebotslage am Wohnungsmarkt nicht genügend, vor allem in Großwohnsiedlungen älteren Baujahrs, die hauptsächlich aus Familienwohnungen bestehen, fehlen für ältere Menschen Anreize zum Umzug. Die Haushaltsgröße der älteren Bewohner*innen hat sich über die Jahre durch den Auszug der Kinder verkleinert. Häufig bleiben diese dann als Ein- oder Zweipersonenhaushalt in den Familienwohnungen wohnen. Unbefristete und günstige Mietverträge halten sie dort. Für einen Umzug und eine Verkleinerung der Wohnverhältnisse besteht kaum ein Anreiz, da dies häufig mit höheren Mieten und befristeten Mietverträgen einhergeht. Die geringe Wohnmobilität führt zu einer geringeren Einwohner*innendichte in Gebieten, in denen der Anteil der älteren Menschen am größten ist.³² Damit verbunden ist eine erhöhte Inanspruchnahme von großen Wohnflächen durch ältere Menschen.

Ein weiteres Problem zeigt sich hinsichtlich der Wohnungsgrößen in Neubauarealen und der Anzahl an Personen je Haushalt insgesamt. In Neubauarealen ist der Wohnungsmarkt von größeren Wohnungen bestimmt.

31 Vgl. Saskia Sassen, „Die Stadt - ein Gemeingut?“ In *Boden für alle*, hrsg. v. Karoline Mayer et al. (Wien, Zürich: Architekturzentrum Wien; Park Books, 2020), 89.

32 Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 18-23.

Diese haben zum großen Anteil zwischen 60m² und 90 m². Betrachtet man ganz Wien, liegen die meisten Wohnungen im Bereich zwischen 45m² und 90m². Im Bestand kommen kleinere Wohnungen häufiger vor. Daher könnte vermutet werden, dass der Bedarf an größeren Wohnungen für größere Haushalte gestiegen ist. Das Gegenteil ist jedoch der Fall. Hauptsächlich wächst der Anteil der Einpersonenhaushalte. Allein zwischen 1991 und 2015 ist deren Anteil von 36 Prozent auf 45 Prozent gestiegen. Aufgrund dessen scheint gerade in Neubauarealen am Bedarf vorbeigebaut zu werden. Die Betrachtung der Ein- und Zweipersonenhaushalte ist bei der Beurteilung der Wohnungslage entscheidend. Zusammengenommen machen diese beiden Haushaltsgrößen 74 Prozent der Haushalte in Wien aus.³³ Eine erhebliche Auswirkung hat der große Anteil an Einpersonenhaushalten. Im Schnitt hat ein Einpersonenhaushalt eine Wohnungsgröße von über 60m². Demgegenüber liegt in Wien die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf bei 38m².^{34,35} Einpersonenhaushalte beanspruchen also viel Wohnraum.

Während der Anteil der Einpersonenhaushalte angestiegen ist, hat die Anzahl der Wohnungen, die bis zu 45m² messen, und damit als gut geeignet für Einpersonenhaushalte gelten können, abgenommen.³⁶ Die Inanspruchnahme von viel Wohnfläche durch Einpersonenhaushalte muss daher nicht nur mit dem Wunsch nach großen Wohnungen zusammenhängen, sondern auch mit der Angebotslage, die nicht genügend kleine Wohnungen bietet. Gleichzeitig dürfte die Nachfrage nach kleinen Wohnungen ansteigen, denn die Ausgaben für die Miete steigen stärker als das Einkommen.³⁷ Dies lässt erwarten, dass zum einen die Nachfrage nach geförderten Wohnungen ansteigt und zum anderen besonders bei Einpersonenhaushalten, die Nachfrage nach kleineren Wohnungen wächst. Weitergehend kann an dieser Stelle die These aufgestellt werden, dass aufgrund der bestehenden Wohnungsgrößen viel Potenzial im Bestand vorhanden ist und insbesondere durch Bestandsanpassungen, viele Wohnungen für den Bedarf an Kleinwohnungen gewonnen werden könnte.

Das Potenzial, lässt sich durch ein fiktives Rechenbeispiel verdeutlichen: Wenn die 379.995 Einpersonenhaushalte aus dem Jahr 2015, statt der durchschnittlich über 60m² Wohnfläche im Schnitt 38m² wie der Durchschnitt Wiens

33 Vgl. Gustav Lebhart, *Wien im Querschnitt der Zeit: Ergebnisse aus der Registerzählung 2011, Teil 1: Gebäude- und Wohnungszählung*, Statistik Journal 2015,2 (Wien: Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik, 2015), 39-40.

34 Ebd., 38.

35 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 26.

36 Vgl. Lebhart, *Wien im Querschnitt der Zeit*, 39.

37 Vgl. Der Standard, „Schere geht auseinander: Wohnkosten steigen viel stärker als Einkommen.“ Zuletzt geprüft am 27.08.2021, <https://www.derstandard.at/story/2000075171214/schere-geht-auseinander-wohnenkosten-steigen-viel-staerker-als-einkommen>.

zur Verfügung gehabt hätten, ständen zu diesem Zeitpunkt über 8 Millionen Quadratmeter freie Wohnfläche zur Verfügung.³⁸ Anders ausgedrückt würde dies bedeuten, dass sich aus dieser Fläche bei einer durchschnittlichen Wohnfläche von 38m² pro Kopf, Wohnraum für über 200.000 Menschen ergeben würde. Im Jahr 2015 lag die Bevölkerungszahl Wiens bei ca. 1,8 Millionen.³⁹ Damit hätte allein die zur Verfügung stehende Fläche, die aus einer Neuverteilung der Einpersonenhaushalte bzw. baulichen Anpassungen im Bestand hervor gegangen wäre, den Wohnflächenbedarf bis zum Jahr 2027 abdecken können, ohne dass eine einzige neue Wohnung durch Neubau, Aufstockung oder Erweiterung geschaffen worden wäre.⁴⁰ Dies ist mehr Wohnraum als in den drei großen Stadterweiterungsgebieten zusammen geschaffen wird. Natürlich handelt es sich hierbei um ein simples Rechenbeispiel. Es zeigt jedoch in den Grundzügen auf, dass in den bestehenden Strukturen mehr Potenzial steckt, als vielleicht zunächst vermutet, geht man doch eher davon aus, dass in Städten, die von starkem Zuzug betroffen sind, der Wohnraum gut genutzt wird.

Im Gebäudebestand zeichnen sich allein durch mögliche Neuverteilungen und Umbauten große Nutzungsgewinne bzw. Wohnungsgewinne ab. Dahingehend sind groß angelegte Stadterweiterungen und Neubauareale kritisch zu sehen. Die Zahlen der Wohnungsgrößen und Haushaltsgrößen lassen doch die Vermutung zu, dass insgesamt viel Wohnraum zur Verfügung steht und auch ohne Neubauareale durch Neuverteilung im Bestand, dessen Umbau und Weiterbau, der Wohnraumbedarf gedeckt werden könnte. Ein Ansatz könnte sein, Bestandswohnungen so umzugestalten, dass Anreize und Angebote für Einpersonenhaushalte entstehen, in Gemeinschaftswohnungen umzuziehen. Clusterwohnungen als Hybrid aus Kleinwohnung und Gemeinschaftswohnung könnten ebenso ein Angebot darstellen, oder Bestandswohnungen zu teilen und so größere Wohnungen in Kleinwohnungen umzuwandeln. Dadurch könnte die Inanspruchnahme von viel Wohnfläche durch Einpersonenhaushalte gesenkt werden und die Wohnflächen der Stadt insgesamt effizienter genutzt werden. Ebenso gilt es das Angebot für ältere Menschen zu verbessern und diesen Alternativen zur Familienwohnung anzubieten.

38 Vgl. Lebhart, *Wien im Querschnitt der Zeit*, 38.

39 Statistik Austria, „Wiener Bevölkerungsstand.“ Statistik Austria, zuletzt geprüft am 18.11.2020, <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/>.

40 Stadt Wien, „Bevölkerungsprognose - Statistiken.“ Zuletzt geprüft am 27.08.2021, <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/>.



Abb. 4
Haushaltsgrößen und
Leerstand in Wien
eigene Darstellung;
Datenbasis: Arbeiterkammer Wien,
Der Standard



Abb. 5
Angebotslage am Wiener
Wohnungsmarkt;
eigene Darstellung;
Datenbasis: Statistik Journal,
Arbeiterkammer Wien

Zugang zu geförderten Wohnungen

Die Stadt Wien selbst ist seit Anfang des 20. Jahrhunderts im sozialen Wohnungsbau tätig und schafft Wohnraum. Jedoch baute sie in einer Phase von 2004 bis 2018 keinen Gemeindebau, obwohl die Einwohnerzahl der Stadt anstieg.⁴¹ Während derzeit wieder Neubauprojekte umgesetzt werden, hat die Stadt in der Zwischenzeit mit dem Weiterbau von bestehenden Gemeindebauten begonnen und Wohnraum durch Aufstockung von Bauten der Nachkriegszeit geschaffen. Diese weisen ähnliche bauliche Strukturen auf und versprechen eine einfache sowie übertragbare Umsetzung von Aufstockungen.⁴² Ungefähr 220.000 Gemeindewohnungen sind im Besitz der Stadt.⁴³ Hinzu kommen ca. 200.000 geförderte Wohnungen von gemeinnützigen Bauvereinigungen.⁴⁴ Als Zugang für beide Wohnformen gilt das Wiener Wohnticket, welches Grundvoraussetzung, um eine günstige geförderte Wohnung vermittelt zu bekommen. Das Wohnticket setzt dabei unter anderem voraus: Zwei Jahre Hauptwohnsitz in Wien, mit Meldung an derselben Adresse.⁴⁵ Der erwartete Bevölkerungsanstieg entsteht durch Zuzug und einem Geburtenüberschuss gegenüber der Sterberate.⁴⁶ Somit ist der Bevölkerungsanteil der Zuziehenden geraume Zeit vom geförderten Wohnbau ausgeschlossen. Die Zuziehenden werden mittelfristig auf den privaten Wohnungsmarkt angewiesen sein, da auch nach zweijähriger Meldung am selben Hauptwohnsitz und bestehendem Anspruch auf eine geförderte Wohnung mit Wartezeiten von eineinhalb bis zwei Jahren zu rechnen ist. Aufgrund des prognostiziertem Bevölkerungsanstiegs wird die Wartezeit vermutlich noch deutlich zunehmen.^{47,48} Der geförderte Wohnbau bietet somit nur einem Teil der Stadtbewohner*innen eine mögliche Wohnform an, von dem insbesondere Zuziehende geraume Zeit nicht profitieren werden.

- 41 Martin Putschögl und Franziska Zoidl, „Neue Gemeindewohnungen läuten neue Ära im Wiener Wohnbau ein.“ *Der Standard*, 04.11.2019, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000110640682/neue-gemeindewohnungen-laeuten-neue-aera-im-wiener-wohnbau-ein>.
- 42 Vgl. Marietta Adenberger, „Dachgeschoße: Viel Luft nach oben im Gemeindebau.“ Zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000090977973/dachgeschos-se-viel-luft-nach-oben-im-gemeindebau>.
- 43 Lukas Kapeller, „Hauptstadt des bezahlbaren Wohnens: Im internationalen Vergleich gilt Wien als mieterfreundlich, weil die Politik den sozialen Wohnungsbau nie verscherbelt hat. Doch die Stadt steht zunehmend vor Problemen.“ *Die Zeit*, 28.03.2017, vgl., zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2017-03/wohnen-wien-preise-gentrifizierung-probleme/seite-2>.
- 44 Vgl. „Strengerer Zugang zu Gemeindebau.“ ORF, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2716666/>.
- 45 „Wiener Wohn-Ticket.“ Wohnberatung Wien, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://wohnberatung-wien.at/wiener-wohn-ticket/allgemeines>.
- 46 Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik, *Wien in Zahlen Bevölkerungsprognose 2018*.
- 47 ORF, „Strengerer Zugang zu Gemeindebau“.
- 48 Vgl. Der Standard, „Wiener Wohn-Ticket: Zuzügler müssen länger warten.“ Zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000041084033/wiener-wohn-ticket-zuzuegler-muessen-laenger-warten>.

Wert des Bestands

In diesem Kapitel wird untersucht, welche Bestandsgebiete von besonderem Interesse für das Weiterbauen der Stadt sind. Das Weiterbauen im Bestand gilt allgemein als nachhaltig, da die Bauten bereits in die bestehende Infrastruktur eingebunden sind und auf diese zurückgegriffen werden kann. Zum anderen prägt der Bestand den Charakter der Stadt und trägt zur Ortsidentität bei. Darüber hinaus wurden bereits umfängliche Ressourcen in die Erstellung der Gebäude investiert und deren weitere Nutzung gilt als sinnvoll, denn vor allem der Rohbau weist einen hohen Bedarf an Primärenergie auf und dieser steht bei Bestandsbauten bereits zur Verfügung.⁴⁹ So stellt auch das Umweltbundesamt fest:

„Nicht nur aus Klimaschutzsicht sondern auch zur Rohstoffeinsparung gilt die Maxime „Sanieren vor Neubau“. Maßnahmen im Gebäudebestand sind besonders zu fördern, denn Sanierung spart im Vergleich zum Neubau etwa zwei Drittel an Material (Faustregel).“⁵⁰

Den größten Anteil der Bestandsbauten machen in Wien die Gebäude der Gründerzeit aus.⁵¹ Die Gebäude befinden sich meist in guter Lage und sind in das Stadtgefüge integriert. Aufgrund ihres Alters sind im weiteren Lebenszyklus der Gebäude oftmals ohnehin Sanierungsmaßnahmen nötig und eröffnen die Möglichkeit, auf die Ressource Bestand zurückzugreifen.

Vom Weiterbau der bestehenden Strukturen können sowohl die derzeitigen wie auch die zukünftigen Stadtbewohner*innen profitieren. Das Weiterbauen bietet die Chance, die Lebens- und Wohnqualität zu steigern und Missstände zu beheben. Die bestehenden Strukturen, wie die Altbauten und gründerzeitlichen Stadtstrukturen, die den Charakter Wiens maßgeblich bestimmen, können zur Identifikation der Bewohner mit der Stadt allgemein beitragen. Wenn die Stadtbewohner*innen sich mit diesen identifizieren sollen, müssen sie sich die Strukturen aneignen und gestalten können.

49 Hegger et al., *Energie Atlas*, 162.

50 „Rohstoffeffizienz - Wirtschaft entlasten, Umwelt schoenen;“ Umweltbundesamt, zuletzt geprüft am 09.10.2020, <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/4038.pdf>, 8.

51 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 54.

Der Architekt und Architekturtheoretiker Vittorio Magnago Lampugnani hält hinsichtlich der Beziehung von Bürgerschaft und Stadt fest:

„Diese Beziehung ist eine kontinuierliche physische, intellektuelle und emotionale Auseinandersetzung. Sie erlaubt Lernen und Erinnern und damit gemeinsame Identifikationen jenseits aller Ungleichheit. [...] Die historische Stadt ist eng mit dem Leben der Menschen verknüpft und authentisch.“⁵²

Wien wächst und dies bedeutet, wenn die derzeitige und auch die zukünftige Stadtbevölkerung Teilhabe am Wert der historischen Stadt haben soll, gilt es Wege zu suchen, die dies ermöglichen. Teilhabe setzt zwangsläufig voraus, dass Menschen mit unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten Zugang zu innerstädtischem Wohnraum, der historischen Stadt, erhalten und sich mit steigenden Quadratmeterpreisen keine Barrieren, hin zum Zentrum bilden.⁵³ Außerdem setzt es voraus, dass auch dort bzw. in unmittelbarer Nähe Wohnraum zur Verfügung steht.

Nahezu die gesamte Bevölkerung Wiens, 87 Prozent, lebt in Gebäuden mit drei oder mehr Wohnungen. Ein großer Anteil der Gebiete mit einem hohen Anteil an Wohnungen je Gebäude ist von einer Bebauung geprägt, die vor 1919 errichtet wurde. Entlang des Gürtels formiert sich ein hoher Anteil an Gebäuden mit je 11 bis 20 Wohnungen. Aus der Ansammlung von Gebäuden mit vielen Wohnungen lässt sich schließen, dass dort eine hohe Anzahl an Menschen lebt und sich Ballungsräume innerhalb der Stadt bilden.⁵⁴ Rund um den Gürtel sind viele Gebäude vor 1919 errichtet worden, deren Anteil beträgt dort 50 Prozent.⁵⁵

Zwischen der gründerzeitlichen Bebauung und einer hohen Anzahl an Wohnungen besteht eine Korrelation: Jene Gebäude die vor 1919 errichtet wurden weisen im Vergleich zu späteren Bauten den größten Anteil an Gebäuden mit drei und mehr Wohnungen je Gebäude auf, daher können die Bauten als wichtiger Faktor für eine kompakte Stadt angesehen werden.⁵⁶

52 Vittorio M. Lampugnani, „Die Architektur der städtischen Dichte.“ In *Dense cities: Architecture for living closer together*, hrsg. v. Urs Hirschberg, Graz architecture magazine 8, 57.

53 Laura Weißmüller, „Der Wert des Bodens.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden: Positionen und Modelle zur Bodenfrage*, hrsg. v. Florian Hertweck, 158.

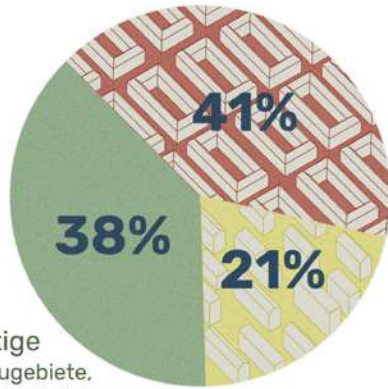
54 Lebhart, *Wien im Querschnitt der Zeit*, 24–27.

55 Ebd., 34.

56 Statistik Austria, „Gebäude 2011 nach überwiegender Gebäudeeigenschaft, Errichtungsjahr und Bundesland“ (Bundesanstalt Statistik Österreich, 04.12.2013) (unveröffentlichtes Manuskript, 12.10.2020).

Verteilung der Wiener Bevölkerung nach Wohngebietstypen

gründerzeitliche Wohngebiete vor 1919



sonstige
 Neubaugebiete, Einfamilienhäuser, Kleingärten und Cottage, gewerblich dominierte Mischgebiete etc.

Wohnsiedlungen 1919-1980

Abb. 6
 Verteilung der Wiener Wohnbevölkerung nach Wohngebietstypen; eigene Darstellung; Datenbasis: Arbeiterkammer Wien

Abb. 7
 Areale in Wien nach Anzahl der Wohnungen je Gebäude; eigene Darstellung; Datenbasis: MA 23



Dies belegen auch Untersuchungen der Arbeiterkammer: 41 Prozent der Wiener Bevölkerung leben in Arealen, die von einer gründerzeitlichen Blockrandbebauung geprägt sind.⁵⁷ Der Flächenanteil, der gründerzeitlich und von vielen Wohnungen je Gebäude geprägt ist, ist im Verhältnis zum weiteren bebauten Stadtgebiet gering. Gleichzeitig lebt in den gründerzeitlich geprägten Arealen ein großer Anteil der Wiener Bevölkerung.

In den gründerzeitlichen Arealen spannen sich zwischen umschließenden Straßen, klar definierte Bauflächen auf, die an den Rändern besetzt sind und ein Äußeres und Inneres erzeugen. Die bauliche Masse ist an den Blockrändern häufig am stärksten ausgeprägt. Neben der Bebauung am Blockrand sind oft auch die Innenbereiche bebaut. Dies deckt sich mit den städtebaulichen Entwicklungen des 19. Jahrhunderts. Bei den Stadterweiterungen dieser Zeit wurden vornehmlich Blockrandbebauungen mit kleinen Einzelparzellen realisiert, um den Baugrund möglichst effizient zu nutzen und auf wenig Grund viel Wohnfläche zu generieren.⁵⁸ Aus der damit verbundenen kompakten Stadtform ergeben sich Vorteile gegenüber anderen städtischen Strukturen. Die Kleinteiligkeit der einzelnen Blockstrukturen ermöglicht unterschiedlichen Nutzungen Platz zu finden und gilt gleichzeitig als flexibel, um auf Veränderungen reagieren zu können. Die hohe bauliche Ausnutzung der Parzellen und vielfältigen Nutzungsformen ermöglicht die Reduzierung von Verkehrsströmen. Dadurch können tägliche Bedürfnisse in naher Umgebung gedeckt werden.⁵⁹ Ebenso sind die meisten Bauten dieser Zeit zentral gelegen und gut an die weitere verkehrstechnische Infrastruktur angeschlossen.⁶⁰ So stellt der Architekt Eberhard Tröger fest:

„Bemerkenswert ist, dass die Quartiere aus der Gründerzeit bis heute außerordentlich gut funktionieren. Dies liegt einerseits an ihrer entschiedenen städtischen Ausstrahlung mit klaren Straßen- und Platzräumen, die oft baumbestanden sind. Andererseits können sie sich mit weichen Faktoren wie der Innenhofbebauung, die mit der Zeit ausgelichtet oder ersetzt wurde, immer an die neusten Wohnbedürfnisse anpassen.“⁶¹

57 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 54.

58 Vgl. Eberhard Tröger, *Dichte Atmosphäre: Über die bauliche Dichte und ihre Bedingungen in der mitteleuropäischen Stadt* (Basel: Birkhäuser Verlag GmbH, 2015). doi:10.1515/9783035604412, 107.

59 Thomas Hahn, *Neue Wiener Dichte: Städtebau im Zeitalter der Stadt*, mit der Unterstützung von Georg Franck (2014), 21.

60 Vgl. Tröger, *Dichte Atmosphäre*, 117.

61 Ebd., 125.



Abb. 8
Nutzungsmischung
eigene Darstellung



Abb. 9
Nutzungsmischung
und Kleinteiligkeit
eigene Darstellung

Die äußere Erscheinung der Blockstrukturen bleibt also gegeben und auch über Jahre in ähnlicher Form erhalten. Die Veränderungen zeichnen sich hauptsächlich im Inneren und teilweise in baulichen Tätigkeiten am Blockrand z.B. durch Aufstockungen ab. Die Gründerzeitbauten profitieren maßgeblich von ihren flexibel nutzbaren Gebäudestrukturen und ihrer allgemeinen Nutzungsneutralität. Zum einen steht die Zone am Blockrand sowie die Bereiche im Inneren des Blocks zur Verfügung, um Wohnnutzungen und Gewerbe aufzunehmen.⁶² Neben den Erdgeschosszonen bieten auch die oberen Geschosse die Möglichkeit einer gewerblichen Nutzung, da auch diese meist über ausreichend Raumhöhe verfügen. Daher gelten die gründerzeitlichen Quartiere als entscheidend für die städtische Qualität Wiens.⁶³ Die gründerzeitliche Blockrandbebauung und deren Weiterentwicklung kann eine Schlüsselfunktion für das Stadtwachstum einnehmen. Die Durchmischung und Kleinteiligkeit dieser Strukturen sind ein wichtiges Merkmal und tragen zu deren Qualität bei.⁶⁴

Die gründerzeitlichen Bauten innerhalb des Gürtels sind häufig von Schutzbestimmungen betroffen, damit sind deren Entwicklungsmöglichkeiten beschränkt. Die Gebiete außerhalb des Gürtels können von besonderem Interesse sein, da hier weniger Gebiete als Schutzzonen ausgewiesen sind als innerhalb.⁶⁵ Zudem finden sich außerhalb des Gürtels häufig Areale, die auf einer geradlinigen Rasterplanung aufbauen und städtebauliche strukturelle Nachteile aufweisen.⁶⁶ Diese können durch bauliche Tätigkeiten behoben oder gemildert werden. Die nach Rasterplan angeordneten Blockrandbebauungen wirken monoton und erzeugen endlos wirkende Straßenzüge, die nur schwer voneinander zu unterscheiden sind. Daher können diese Strukturen in der derzeitigen Form nur bedingt identitätsstiftend sein. In diesen Arealen fehlt es öffentlichen Plätzen zudem oft an räumlicher Fassung, die sie als eigenständigen un bebauten Raum erlebbar machen.⁶⁷ Häufig sind diese lediglich Leerstellen vor Gebäuden, die nicht das gesamte Rasterfeld ausfüllen. Infolgedessen sind die Plätze an drei Seiten von Straßen umfasst. Die Qualität der Plätze, die einer der wenigen Stellen in diesen Gebieten sind, an denen ein

62 Vgl. Tröger, *Dichte Atmosphäre*, 123.

63 MA 21, *Masterplan Gründerzeit: Handlungsempfehlungen zur qualitätsorientierten Weiterentwicklung der gründerzeitlichen Bestandsstadt*, mit der Unterstützung von Superblock Ziviltechniker GmbH und Wolfinger Consulting GmbH, Werkstattbericht 180 (2018), 17,31,45.

64 Hahn, *Neue Wiener Dichte*, 52.

65 MA 18, *Gebiete mit Schutzbestimmungen 2010* (MA 18, 2010), zuletzt geprüft am 13.10.2020, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/gebiete-mit-schutzbestimmungen-2010-gr.jpg>.

66 Vgl. Heinz Fassmann und Gerhard Hatz, *Wien: Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen* (Wien: Böhlau Verlag, 2009). doi:10.7767/978-3-205-11932-6, 94.

67 Vgl. Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, 6. Aufl. (Wien: Georg Prachner Verlag, 1965), 91-93,99,139.

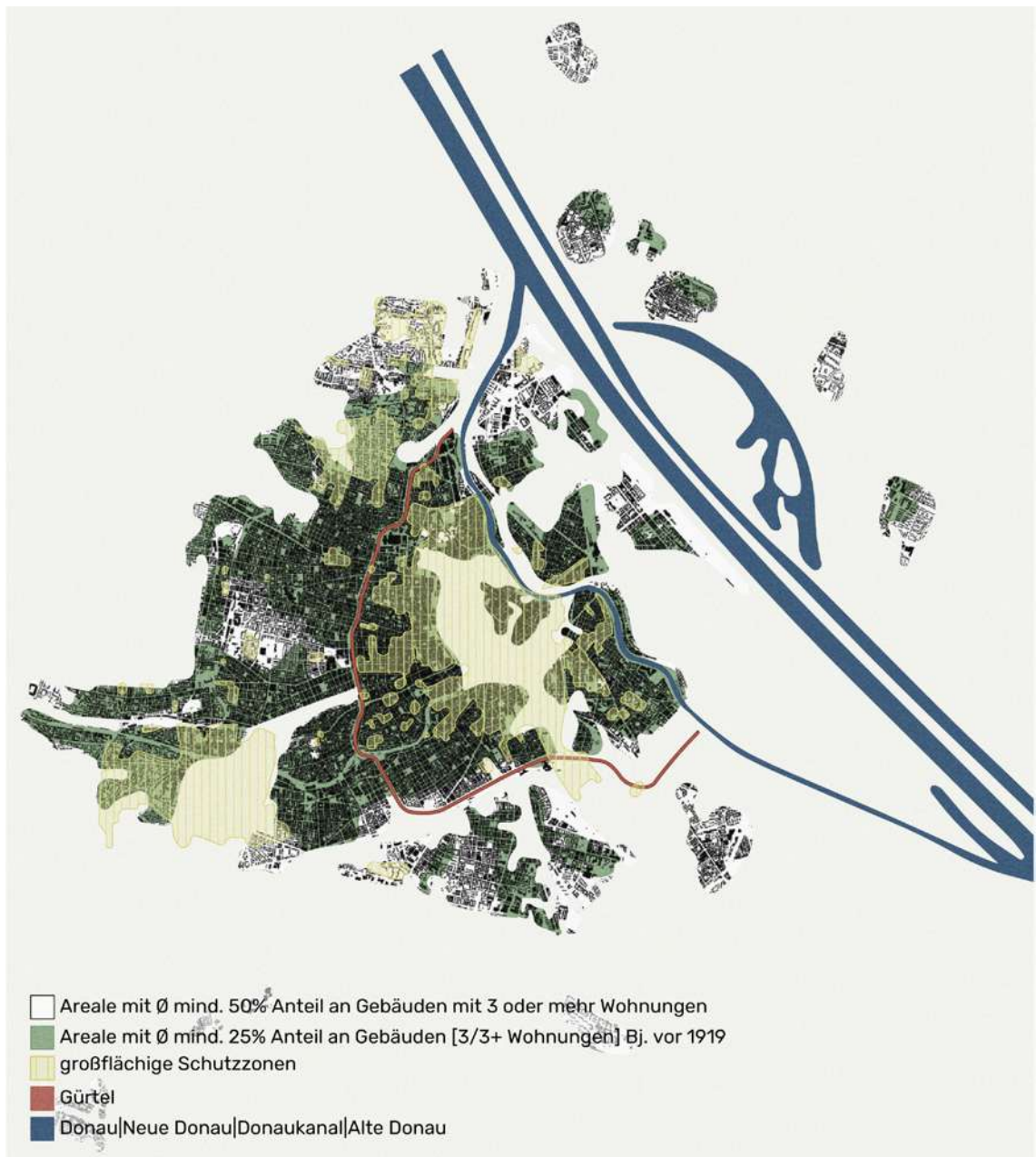


Abb. 10
 Areale Wohnungen - Stadtstruktur,
 Altbauten und Schutzzonen
 eigene Darstellung
 Datenbasis: MA 23, MA 18



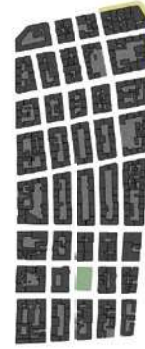
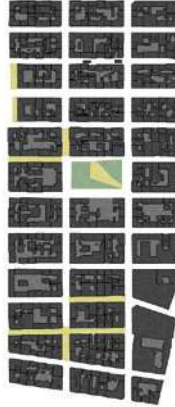
16. Bezirk



15. Bezirk



10. Bezirk



■ öffentlicher Grünraum

■ Platz, Begegnungszone, Fußgängerzone

Abb. 11
 Blockstrukturen und Rasterplanungen
 im 10.-, 15.- und 16. Bezirk

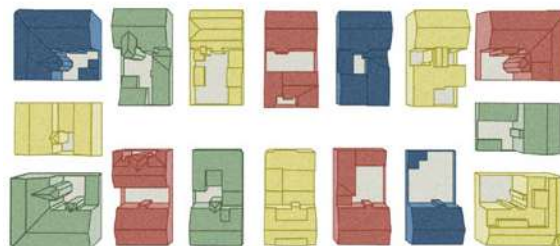
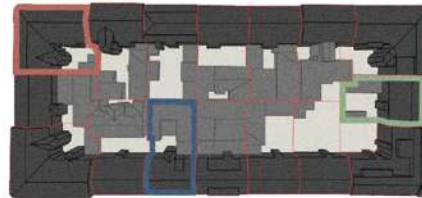
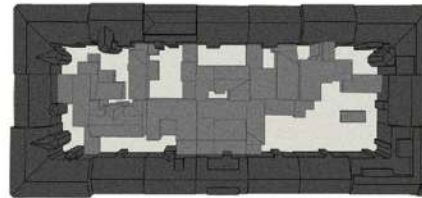


Abb. 12
 Gesamtform und Kleinteiligkeit
 Block im 16. Bezirk
 mit drei Parzellentypen (mitte):
 blau 16*30m, 480m²
 rot 22*24m, 528m²
 grün 15*24m, 360m²

Verweilen auf öffentlichem Grund möglich ist, sind gering. Darüber hinaus setzten sich die Blockrandbebauungen westlich des Gürtels aus Gebäuden unterschiedlicher Epochen zusammen. So sind beispielsweise viele gründerzeitliche Gebäude in Neulerchenfeld während des zweiten Weltkrieges zerstört und durch schlichte Nachkriegsbauten ersetzt worden.⁶⁸ Daher sind die gründerzeitlich geprägten Blockrandbebauungen teilweise um eine Mischung an Gebäuden unterschiedlicher Epochen ergänzt. Es ergeben sich je nach Gebäude unterschiedliche Qualitäten, wie auch Probleme. Insgesamt können Sanierungsmaßnahmen in Verbindung mit dem Weiterbauen jedoch auch neue Qualitäten schaffen. Dies ist erstrebenswert, denn das Interesse an der Weiterentwicklung von gründerzeitlichen Bestandsgebieten ist anhaltend, schont Ressourcen und kann Wohnraum in bestehender Infrastruktur schaffen.^{69,38}

Die Kleinteiligkeit der gründerzeitlich geprägten Blockrandbebauung ist Fluch und Segen zugleich, so weist die Studie Masterplan Gründerzeit, die von der Stadt Wien beauftragt wurde und Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung der gründerzeitlichen Bebauung darlegt darauf hin, dass die Unterteilung der Blockstruktur in kleine Parzellen, nur geringe Flächen Gewinne beim Weiterbau ermöglichen. Die geringen Flächengewinne stünden dabei aufwendigen baulichen Maßnahmen gegenüber. Dies erhöhe die Kosten beim Weiterbau, daher würden diese Immobilien vornehmlich hochpreisig entwickelt.⁷⁰ Hier zeichnet sich eine Problemstellung ab, denn zum einen gilt die Kleinteiligkeit der Blockstrukturen als wichtiger Erfolgsfaktor, zum anderen steigert dies die Kosten. In den gründerzeitlich geprägten Arealen entstehen so vor allem hochpreisiger Wohnraum, während der Anteil an bezahlbarem Wohnraum prozentual absinkt. Zugleich ist der Anteil an Gemeindebauten, welcher günstigen Wohnraum zur Verfügung stellt, in diesen Arealen gering.⁷¹ Das derzeitige Weiterbauen in den gründerzeitlichen Arealen hat damit unter anderem zur Folge, dass sich dort verstärkt Menschen ansiedeln, die über höhere finanzielle Mittel verfügen und Menschen die bereit sind einen hohen Anteil ihres Einkommens für die Wohnungsmiete auszugeben. Die Angebotslage für Menschen mit geringeren finanziellen Mittel verschlechtert sich in diesen Arealen. Anstatt von Stadtgebieten, welche von einer Durchmischung mit Menschen aus unterschiedlichen Einkommensschichten profitieren, drohen diese Gebiete zu Orten der Besserverdienenden zu werden.

68 Vgl. Fassmann und Hatz, *Wien*, 93.

69 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 54.

70 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 17.

71 Vgl. Klemens Himpele, *Das Rote Wien in Zahlen: 1919-1934*, mit der Unterstützung von Ramon Bauer et al., Textband (Wien: Stadt Wien Wirtschaft Arbeit und Statistik (MA 23), 2019), 37.

Die isolierte Weiterentwicklung der einzelnen Parzellen mit geringen Flächengewinnen und den damit verbundenen hohen Kosten lässt sich vor allem anhand der Eigentümerstruktur erklären.

Im Durchschnitt befinden sich Stand 2011, 26 Prozent der Gebäude Wiens in der Hand von Körperschaften öffentlichen Rechts und gemeinnützigen Bauvereinigungen. 74 Prozent macht hingegen der Anteil an Gebäuden aus, die Privatpersonen und sonstigen juristischen Personen gehören.^{72,73} Bezirke, die von einer gründerzeitlichen Blockrandbebauung geprägt sind und deren Bauten, die vor 1919 errichtet wurden über 50 Prozent ausmachen, weisen in der Summe einen höheren Anteil an Gebäuden auf, die privaten Eigentümern oder sonstigen juristischen Personen gehören. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei gründerzeitlich geprägten Blockrandbebauungen viele Einzelinteressen ein Hemmnis beim Weiterbau des Gesamtgefüges Block entgegenstehen, denn die einzelnen Parzellen gehören unterschiedlichen Eigentümern und unterliegen damit unterschiedlichen Interessen. In den Jahren 2005 bis 2009 machten bauliche Maßnahmen die parzellenübergreifend mehrere Teile des Blocks betrafen, lediglich ein Prozent der Gesamtbaukosten bei Sanierungsförderungen aus.⁷⁴

Beim Weiterbau der gründerzeitlichen Blockstrukturen steht für die öffentliche Hand vor allem der unbebaute Raum, die Straßen und Plätze, zur Verfügung, diesen gilt es zu gestalten.

Für die wachsende Stadt Wien ergeben sich in der Summe verschiedenen Ansätze, um Wohnraum zu generieren. Großmaßstäbliche Neubauareale können Wohnraum bereitstellen, diese sind durch die geringe Verfügbarkeit an innerstädtischem Bauland jedoch nur beschränkt möglich. Ungenutzten Wohnraum gilt es zu aktivieren. Entscheidend ist jedoch die Nutzung der Bestandsstrukturen und deren Weiterentwicklung. Als vorteilhaft ist grundsätzlich deren Einbindung in die bestehende Infrastruktur zu bewerten, sowie die Ressourceneinsparungen gegenüber dem Neubau. Darüber hinaus zeigen sich in der gründerzeitlichen Blockrandbebauung weitere Qualitäten, von der die Stadt und die dort lebenden Menschen profitieren können. Eine Weiterentwicklung ist ohnehin nötig, da die derzeitigen Wohnungsgrößen nicht den unmittelbaren Bedarf widerspiegeln. Flächenpotentiale sind im

72 Statistik Austria, „Gebäude 2011 nach dem Errichtungsjahr (Bauperiode) des Gebäudes und politischen Bezirken.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/gebaeude/>.

73 Statistik Austria, „Gebäude 2011 nach dem Eigentübertyp des Gebäudes und politischen Bezirken“.

74 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 67, 68.

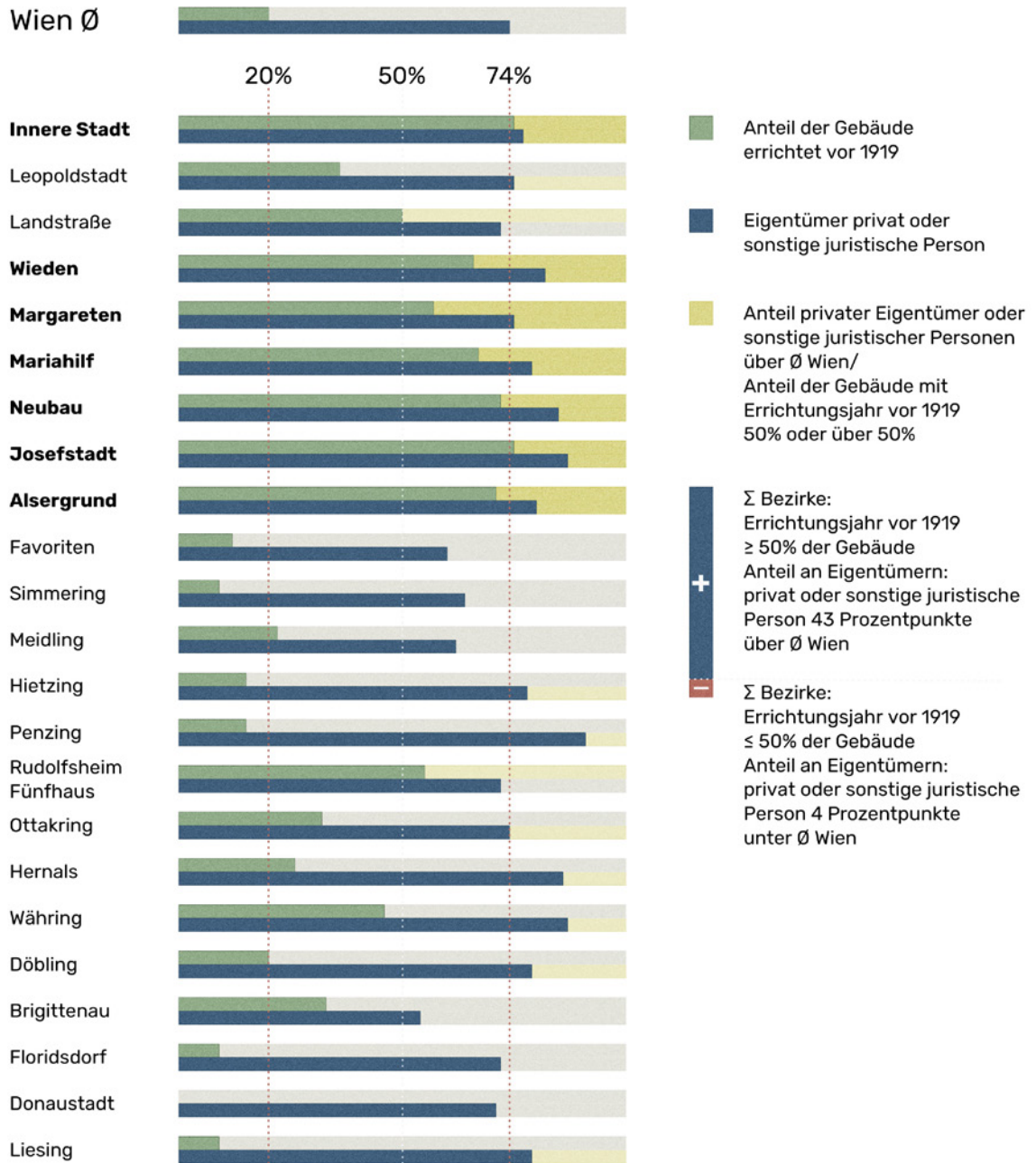


Abb. 13
 Altbauanteil und
 Eigentumsverhältnisse
 nach Bezirken
 Datenbasis: Statistik Austria

Bestand generell vorhanden und sollten genutzt werden. Außerdem sind über zweidrittel der Wohngebäude in Wien vor 1980 erbaut worden, somit ist davon auszugehen, dass bei aktuellen Wachstumsprognose, die bis zum Jahr 2048 reicht, für einen Großteil dieser Gebäude ohnehin bauliche Maßnahmen nötig sein werden.⁷⁵ Dies kann im Sinne der wachsenden Stadt genutzt werden, um in bestehenden Strukturen neuen Raum zu schaffen, Ressourcen einzusparen und die Ortsidentität sowie das Stadtbild zu erhalten. Wichtig ist an dieser Stelle festzuhalten, dass städtisches Wachstum nicht bloß auf eine Schaffung von Wohnraum für eine steigende Anzahl der Stadtbevölkerung reduziert werden darf. Das städtische Wachstum geht mit gesellschaftlichem Wandel einher und Bedarf daher neben baulichen Aspekten, auch Überlegungen hinsichtlich des Zusammenlebens und der Interaktion der Menschen.⁷⁶

- 75 Statistik Austria, „Gebäude 2011 nach überwiegender Gebäudeeigenschaft, Errichtungsjahr und Bundesland.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021.
76 Uta Gelbke, „Urbane Nullstellen - über Dichte und Leere.“ In Hirschberg, *Dense cities* (s. Anm. 51), 96.

Dichte und Nachverdichtung – Begrifflichkeiten eines Zahlenverhältnisses, der Definition, Wertung und Wahrnehmung

Eng verknüpft mit dem Begriff des städtischen Innenwachstums bzw. dem Bauen in bestehenden Strukturen ist der Begriff der Dichte und soll daher im folgenden Kapitel besprochen werden. Die Wahrnehmung von Dichte wird in Abgrenzung zur baulichen Dichte und Einwohnerdichte anhand von Forschungsergebnissen erörtert. Einzug erhält an dieser Stelle die Crowdingforschung, die sich mit Dichtebedingungen und deren Auswirkungen befasst. Weitergehend erfolgt eine Betrachtung der Beziehung von städtischer Dichte und Lebensqualität. Abschließend wird der Begriff der Nachverdichtung besprochen.

Kernthema der Stadtentwicklung Wiens ist die stetige Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen, betitelt als Sanfte Stadterneuerung, dies soll zu einer Verbesserung der bestehenden Stadtstruktur beitragen.⁷⁷ Ziel ist es eine kompakte Stadt zu ermöglichen, die von kurzen Wegen bestimmt ist. Das bezieht bestehende Strukturen genauso mit ein, wie jene, die neu errichtet werden. Die Qualität des städtischen Raums soll gesteigert werden und die täglichen Bedürfnisse in naher Umgebung befriedigt werden. Wohn- und Arbeitsort sowie Orte der Freizeit, Dienstleistungen und Geschäfte des täglichen Bedarfs sollen möglichst nah beieinander liegen. Das Leitbild der Stadt Wien „Stadt der kurzen Wege“ soll durch Nutzungsmischung erreicht werden und bedingt daher eine kompakte Stadtstruktur.⁷⁸ Der Verkehrsbedarf der Menschen soll gesenkt und Fußgänger*innen und Radfahrer*innen der Vorzug eingeräumt werden.⁷⁹ Um die gesteckten Ziele zu erreichen, rückt der Stadtentwicklungsplan Wiens „STEP 2025“ den Begriff der Dichte in den Fokus und benennt diesen als positiv und entscheidend für urbane Qualität. Der Begriff der Dichte wird dabei in Zusammenhang gebracht mit Zielen wie z. B. geringem Verbrauch an Bauland, kurzen Wegen sowie Kosten für Infrastruktur und Wohnraum begrenzen und Ressourcen schonen.⁸⁰ Auch der Masterplan Gründerzeit greift den Begriff der Dichte wiederholt auf, so wird von: „verträgliche Dichte schaffen“, „bestehende Dichte erhalten“, „hohe bauliche Dichte“, „niedrige bauliche Dichte“ und „quartiersbezogene Dichte“ im

77 Vgl. „STEP 2025: Stadtentwicklungsplan 2025.“ MA 18, zuletzt geprüft am 18.10.2020, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>, 43.

78 Vgl. ebd., 49, 54.

79 Vgl. ebd., 10.

80 Vgl. ebd., 35, 49.

Bezug zur gründerzeitlichen Blockrandbebauung gesprochen.⁸¹ Doch was ist mit dem Begriff der Dichte gemeint, was ist dicht und was nicht, was ist eine gute Dichte, was ist eine schlechte Dichte? Welche Zusammenhänge bestehen zwischen der Dichte und der Lebensqualität, wenn eine dichte Stadt als Ziel angestrebt werden soll?

Bezugsgrößen und Beengung

In der bisherigen Ausführung wurde der Begriff der Dichte im Bezug zur Stadt sowie der Begriff der Nachverdichtung in Bezug zum Bauen im Bestand weitestgehend vermieden. Dies hat verschiedene Gründe. Zunächst beschreibt Dichte lediglich ein Zahlenverhältnis zweier Dinge. So stellt Nikolai Roskamm, Professor für Planungstheorie Stadtbaugeschichte und Städtebau fest, dass Dichtebewertungen im Städtebau maßgeblich vom jeweiligen Idealbild abhängen würden und damit auch, ob die jeweilige Dichte als positiv oder negativ angesehen würde.⁸² Auch der Begriff der Dichte würde je nach Fachrichtung, unterschiedlich verwendet. Um Missverständnissen vorzubeugen, sei entscheidend, ob der Begriff als Metapher oder als empirische Betrachtung begriffen werde.⁸³

Im Diskurs um die Stadt werden häufig Verhältnisse von bebauter zu unbebauter Fläche, EinwohnerInnen pro Hektar usw. erzeugt um eine Dichte als Zahlenwert anzugeben. Der Zahlenwert an sich entfaltet dabei ohne weitere Angaben jedoch kaum Aussagekraft. Erst ein Vergleich oder Einbezug weiterer Angaben ermöglicht eine Einordnung des Ergebnisses. Roskamm verweist kritisch darauf, dass die einbezogenen Werte bestehend aus Zähler und Nenner, nahezu frei wählbar seien, ebenfalls der jeweilige Bezug zum Ort. Außerdem stünde hinter der Angabe von Dichtewerten stets eine Absicht.⁸⁴ So kann dies z. B. das Kritisieren einer zu hohen oder zu niedrigen Bevölkerungsanzahl auf einer bestimmten Fläche sein. Der Zahlenwert, der aus der Berechnung von Einwohnern*innen im Verhältnis zu einer Fläche entsteht, erbringt zunächst jedoch keine weitere Erkenntnis, außer dass eine gewisse Anzahl von Menschen in einem ausgewählten Gebiet lebt. Die Bewertung erfolgt durch das Vergleichen und hinzuziehen weiterer Daten und unterliegt damit deren Auslegung. Der berechnete Dichtewert bleibt lediglich ein fikti-

81 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 36, 38, 66.

82 Vgl. Nikolai Roskamm, „Das Konstrukt Dichte und die „europäische Stadt.“ In *Die Zukunft der Europäischen Stadt*, 79–81.

83 Vgl. ebd., 82.

84 Vgl. ebd., 71–72.

ver Zahlenwert. Auch der Architekt Thomas Hahn, der im Buch *Neue Wiener Dichte* das Nachverdichtungspotenzial Wiens auslotet und sich mit dem Begriff der Dichte befasst, verweist darauf, dass aufgrund der Möglichkeit Bezugswerte frei zu wählen, Dichteangaben kritisch zu sehen seien.⁸⁵ So sei an dieser Stelle ein Rechenspiel Hahns erwähnt:

„Würde die gesamte Weltbevölkerung (Stand 2012) in Texas / USA leben, ergäbe das eine rechnerische Einwohnerdichte von 11.500 EW/ km² - Vergleichbar mit dem 3., dem 12 oder dem 16. Wiener Gemeindebezirk.“⁸⁶

Eine Bewertung der jeweiligen städtischen Struktur anhand von Dichteangaben, seien es EinwohnerInnen pro Fläche oder Verhältnisse von bebauter zu unbebauter Fläche, ist nur bedingt möglich. Die Auswahl der Parameter und die Auslegung des Ergebnisses bestimmt die Wertung maßgeblich. Als Beispiel lässt sich der Wohnungsmangel in Wien Ende des 19. Jahrhunderts anführen. Menschen, die für niedrige Löhne gearbeitet haben, sind von Wohnungsnot betroffen gewesen, endeten als Bettgeher oder ohne feste Bleibe. Die Wohnungsnot und das damit verbundene Elend, wird auf die zu hohe Einwohnerdichte zurückgeführt.⁸⁷ Die Wohnungsnot lässt sich jedoch lediglich auf die Arbeiterviertel beziehen, ob generell zu wenig Wohnraum zur Verfügung gestanden hat, lässt sich aus der Einwohnerdichte der Arbeiterviertel jedoch nicht ableiten. So könnte man beispielsweise die These aufstellen, dass zu dieser Zeit genügend Wohnraum in Wien zur Verfügung stand, dieser nicht entsprechend verteilt und die Einwohnerdichte der Stadt per se nicht zu hoch gewesen sei. Die Erweiterung des Nenners vom Arbeiterviertel hin zur Stadt, wo auch immer man deren Grenze zieht, kann in diesem Fall zu einer erheblich anderen Bewertung der Einwohnerdichte bzw. Wohnraumverfügbarkeit führen – eine Frage der Bezugsgröße.

Im Städtebau und der Architektur werden meist zwei Aspekte des Dichtebegriffs genutzt. Zum einen die bauliche Dichte, die sich in der Bestimmung von baulicher Fläche oder Maße, z. B. in Form von Geschossflächenzahl oder Baumassenzahl, im Verhältnis zu Grundstücksfläche niederschlägt und auf dem jeweiligen Bebauungsplan beruht. Der Bebauungsplan gibt Maximalwerte

85 Vgl. Hahn, *Neue Wiener Dichte*, 18.

86 Ebd.

87 Anna Ehrlich, *Kleine Geschichte Wiens* (Regensburg: Friedrich Pustet, 2011), 128–29.

an und ist als begrenzendes Mittel zu verstehen.⁸⁸ Der jeweilige Maximalwert beruht dabei auf dem vorherrschenden städtebaulichen Idealbild und nicht auf einem wissenschaftlich messbaren Wert, der eine unmögliche Erhöhung der Geschossflächenzahl oder Baumassenzahl nachweist. Daher ermöglicht ein anderes städtebauliches Idealbild, in diesem Fall ein geänderter Bebauungsplan, eine höhere bauliche Dichte. Die bauliche Dichte ist somit flexibel und lediglich von veränderbaren rechtlichen Festsetzungen abhängig und den damit verbundenen Vorstellungen eines Ideals.

Zum anderen wird häufig das Verhältnis von einer Bevölkerungsanzahl bezogen auf eine bestimmte Fläche herangezogen. Wie zuvor ausgeführt ist die Bestimmung einer optimalen Dichte mittels Dichtewerten kaum möglich. So stellt der Architekt Eberhard Tröger fest, dass es an Mittel dafür fehle und eine optimale Dichte auf diese Weise nicht bestimmt werden könne. Es bedürfe der Ergänzung des Diskurses um die Untersuchung der jeweiligen Atmosphäre, die am Ort vorherrsche.⁸⁹ So stellt auch Anna Husemann, die zur Wahrnehmung und Bewertung von städtischer Dichte geforscht hat, fest, dass:

„[...] bisherige quantitative Dichtekennziffern der Stadtplanung die Wahrnehmung und Bewertung von Dichte durch Bewohner nicht ausreichend abbilden. Diese Bewertung ist es aber, die letztendlich über den Erfolg verdichteter Stadtquartiere entscheidet.“⁹⁰

Eine reine Betrachtung der jeweilig errechneten Dichte, sei sie baulich oder auf die Einwohner*innenzahl bezogen, ist daher nicht ausreichend, um für eine Verdichtung, oder Entdichtung der Stadt zu argumentieren. Entscheidend für die Akzeptanz von kompakten städtischen Strukturen ist dessen positive Bewertung durch die Nutzer*innen und somit eine Frage der Qualität. Eine isolierte Betrachtung der errechneten Dichtewerte gibt darüber keinen Aufschluss. Daher gilt, dass die Untersuchung von Wahrnehmung und Empfindung hilfreich bei der Entwicklung von städtischer Dichte, sowie dem Leitbild der kompakten Stadt sind.⁹¹ Anhaltspunkte, welche die Wahrnehmung von Dichte beeinflussen, lassen sich in der Crowdingforschung

88 Hahn, *Neue Wiener Dichte*, 18.

89 Vgl. Tröger, *Dichte Atmosphäre*, 27.

90 Anna Husemann, *Die Wahrnehmung und Bewertung von verdichteten Stadtquartieren* (Berlin: Tenea-Verl., 2005), Zugl.: Berlin, Humboldt-Univ., Diss., 2005, 233.

91 Vgl. Husemann, *Die Wahrnehmung und Bewertung von verdichteten Stadtquartieren*, 5.

finden. Das Phänomen des Crowding beschreibt die persönliche Empfindung der Beengung bei einer zu hoch wahrgenommenen Dichte.⁹² Der Crowding-Effekt wird seit den 1960er Jahren erforscht:

„Untersuchungsgegenstand des Forschungsfeldes sind vor allem dauerhafte, strukturelle Dichtebedingungen und deren Auswirkungen auf das Verhalten der Menschen. Die Grundfragen der Crowdingforschung lauten, wie >Dichte< vom einzelnen Individuum wahrgenommen wird und ob pathologische Reaktionen auf spezielle Dichtebedingungen folgen.“⁹³

Die messbare Dichte wird bei der Crowdingforschung also um die vom Menschen subjektiv wahrgenommene Dichte erweitert. Während Roskamm vor allem auf die Entstehung und Entwicklung der Crowdingforschung eingeht, betrachtet Husemann vor allem die neuen Erkenntnisse der Forschung und deren Bedeutung für den städtischen Raum.^{94,95} Der Titel der Arbeit Husemanns „Die Wahrnehmung und Bewertung von verdichteten Stadtquartieren“ gibt bereits das Forschungsthema wieder, das behandelt wird. Die Stadtplanung soll mit den Erkenntnissen der Crowdingforschung verbunden werden. Im Kern stellt Husemann fest, dass die bisherigen Mittel im Diskurs um die Dichte der Stadt nicht genügen und die subjektive Wahrnehmung zu wenig berücksichtigt werde, diese jedoch maßgeblich sei:

„Da aber die Bewertung einer Verdichtung durch die Bewohner die alles entscheidende „Erfolgseinheit“ ist, stellt sich die Frage, inwieweit bisherige objektive Kennziffern der Stadtplanung adäquat sind. [...] Wie können Städte verdichtet werden, ohne dass diese Verdichtung von Bewohnern als negativ bewertet wird? Welche physikalischen und personenbezogenen Merkmale beeinflussen die Wahrnehmung und Bewertung von Verdichtung in Stadträumen?“⁹⁶

- 92 Siegfried Streufert und Glenda Y. Nogami, *Der Mensch im Beengten Raum*, Praxis der Sozialpsychologie 10 (Darmstadt: Steinkopff, 1979). doi:10.1007/978-3-642-47062-2, 10.
- 93 Nikolai Roskamm, *Dichte: Eine transdisziplinäre Dekonstruktion; Diskurse zu Stadt und Raum*, Urban Studies (Bielefeld: transcript Verlag, 2011), Zugl.: Weimar, Univ., Diss., 2011, 74. Ebd., 77–86.
- 94 Husemann, *Die Wahrnehmung und Bewertung von verdichteten Stadtquartieren*, 42–47.
- 96 Husemann, *Die Wahrnehmung und Bewertung von verdichteten Stadtquartieren*, 5.

Husemann stützt sich auf einen umfangreichen Fundus wissenschaftlicher Studien und kommt in ihrer Untersuchung zu dem Ergebnis, dass bei der Dichtebewertung, andere Faktoren wichtiger seien als die bauliche Dichte. Die Bewertung der Dichte sei von subjektiven und damit individuellen Empfindungen abhängig. Entscheidend sei besonders die Toleranz gegenüber dem Verkehr sowie die Lärmempfindlichkeit. Ebenfalls sei die subjektive Empfindung, Bedeutung und Bewertung des **Grüns** entscheidend.⁹⁷ Die subjektive Wahrnehmung der Dichte sei unter anderem vom Geschlecht, dem Alter, sowie dem Familienstand abhängig. Aus einer langen Wohndauer könne zudem nicht automatisch auf eine Gewöhnung an eine Dichte oder gar der Umkehr der Bewertung von einer negativen hin zu einer positiven Wahrnehmung geschlossen werden.⁹⁸ Zusätzlich sei die Dichtewahrnehmung von kulturellen Normen abhängig, daher würde Dichte unterschiedlich bewertet und wahrgenommen.⁹⁹ Der Anteil der Wiener, mit ausländischer Herkunft beträgt derzeit ca. 40%.¹⁰⁰ Daher kann davon ausgegangen werden, dass dieser Parameter, bei der Dichtebewertung von Wien durch die hier lebenden Menschen einen wichtigen Einflussfaktor darstellen kann, der zu unterschiedlichen Bewertungen führt. Ähnlich verhält es sich mit der Altersstruktur in Wien, diese wird sich nach Prognosen, zu einer insgesamt älteren Bevölkerung verschieben.¹⁰¹

Der **Begriff des Grüns** bezieht sich an dieser Stelle auf die Gestaltung des Straßenraums. Unter Grün – welches im Straßenkontext vorkommen kann – fallen z. B. Blumenbeete, Sträucher und Bäume. Dies stellt ein mögliches Grün neben den üblichen, öffentlichen Grünflächen im Sinne eines Parks dar. Von besonderem Interesse ist in diesem Zusammenhang eine Studie aus der Umweltpsychologie von Sheets und Manzer aus dem Jahre 1991 auf die sich Husemann bezieht, diese trägt den Titel: „*Affect, cognition, and urban vegetation: Some effects of adding trees along city streets.*“. Die Studie weist nach, dass allein der Faktor Begrünung, die Wahrnehmung und Bewertung des Straßenraums stark beeinflusst und bei den Probanden der Studie begrünte Straßenzüge als wesentlich angenehmer wahrgenommen und bewertet wurden, als jene ohne Begrünung.

97 Vgl. Husemann, *Die Wahrnehmung und Bewertung von verdichteten Stadtquartieren*, 205, 216.

98 Vgl. ebd., 38–39.

99 Vgl. ebd., 33.

100 *Wien wächst*, 23.

101 Vgl. Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik, *Wien in Zahlen Bevölkerungsprognose 2018*, 4.

Weitere Erkenntnisse bezüglich der Wahrnehmung von Dichte lassen sich in den Forschungen von Martin Brucks finden. Brucks diplomierte im Fachbereich Architektur und Psychologie, sein Forschungsschwerpunkt liegt unter anderem im Bereich der Umwelt- und Architekturpsychologie. Eine seiner Studien untersucht qualitative räumliche Einflussfaktoren im Straßenraum. Brucks ließ dabei Probanden städtische Situationen bewerten, um Zusammenhänge zwischen Umweltkontrolle und dem Erleben von Beengung zu untersuchen. Dazu dient ein Straßenzug, der in bildlich veränderten Grundsituationen gezeigt wurde. Die veränderbaren Parameter waren dabei: Straßenbreite, Entfernung seitlicher Freiräume, Anzahl seitlicher Freiräume und die Begehbarkeit seitlicher Freiräume.¹⁰² Brucks kommt bei der Studie zu dem Ergebnis: „Bei konstantem verfügbarem Freiraumvolumen kann allein der Faktor „Begehbarkeit“ Beengungserleben signifikant reduzieren.“¹⁰³. Hier zeigt sich erneut, dass neben der baulichen Dichte andere Faktoren für die Wahrnehmung und Bewertung von städtischen Räumen entscheidend sein können.

Zum Begriff der Dichte lässt sich an dieser Stelle zusammenfassen, dass entscheidend ist, ob dieser als Metapher oder als empirische Angabe von Zahlenverhältnissen verstanden wird. Die Bewertung von baulichen Dichteangaben ist abhängig von frei wählbaren Ergänzungen durch weitere Daten sowie deren Interpretation und daher nicht zwangsläufig zielführend. Aus Husemanns und Brucks Ergebnissen lässt sich ableiten, dass eine ausschließliche Betrachtung von quantitativen Dichtefaktoren nicht ausreichend ist, um städtischen Raum und dessen Dichte zu bewerten. Vor allem qualitative Faktoren sind entscheidend und können Akzeptanz und Wohlbefinden in städtischer Dichte ermöglichen. So hebt auch Hahn hervor:

„Anstatt die Quantität gilt es die Qualität
der Dichte zu hinterfragen.“¹⁰⁴

- 102 Vgl. Martin Brucks, „Wann führt Dichte zu Beengung? Eine empirische Studie zu Wahrnehmung und Bewertung von Bebauungsdichte.“ In Hirschberg, *Dense cities* (s. Anm. 51), 159–61.
103 Ebd., 161.
104 Hahn, *Neue Wiener Dichte*, 84.

Die Untersuchungen hinsichtlich der Wahrnehmung von Dichte lassen die Annahme zu, dass die Erhöhung der baulichen Dichte in einem Areal, sowie die positive Bewertung durch die Nutzergruppen, nicht zwangsläufig ausschließt. Einige Faktoren können aktiv dazu beitragen, dass städtische Dichte positiv wahrgenommen wird: Die Reduzierung von Lärm und Verkehr, wobei besonders die Reduzierung von motorisierten Fahrzeugen, die zugleich Lärm und Verkehr erzeugen, eine positive Wahrnehmung unterstützen kann, das Vorhandensein und die Qualität von Grün, sowie die Zugänglichkeit von Flächen, bzw. die Ausweichmöglichkeiten für Fußgänger*innen abseits von Gehsteigen. Es kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass Städte sehr dicht bebaut sein können und zugleich als angenehm empfunden werden, wenn die genannten Faktoren Berücksichtigung finden.

Um die genannten Einflussfaktoren zu verdeutlichen, folgt eine Darstellung der unterschiedlichen Parameter. Die folgenden Darstellungen sind auf das Wesentliche reduziert, um die Einflussfaktoren in den Vordergrund der Betrachtung zu führen. Ein Straßenzug wird um die erläuterten Faktoren variiert und kombiniert. Der Einflussfaktor Straßenlärm, bzw. Lärm allgemein lässt sich grafisch nur bedingt darstellen und kann daher nur durch Fahrzeuge symbolisiert werden. Gewählt ist eine Zentralperspektive, die zumindest zeitweise von allen Nutzergruppen des öffentlichen Raums eingenommen werden kann und in einer starken Abhängigkeit von der Art der Straßennutzung steht.

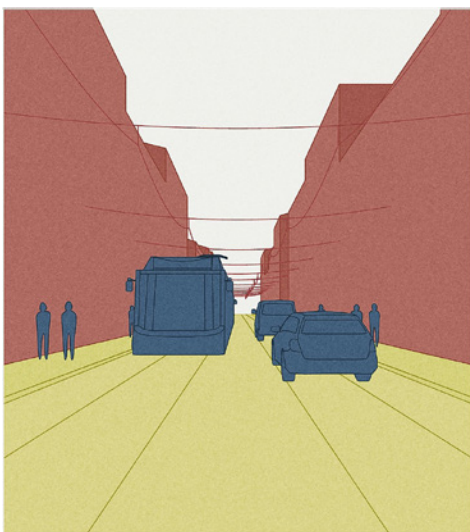


Abb. 14
Faktor: Verkehr

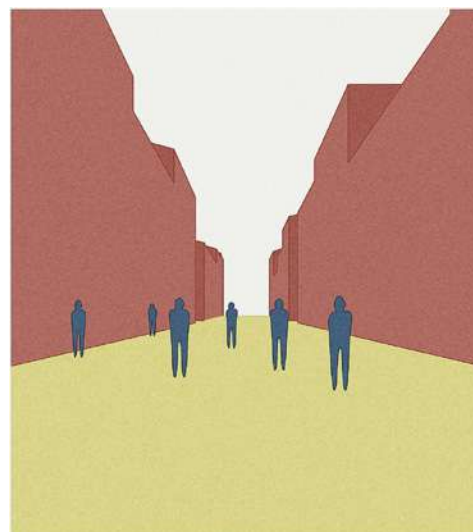


Abb. 15
Faktor: verkehrsfrei

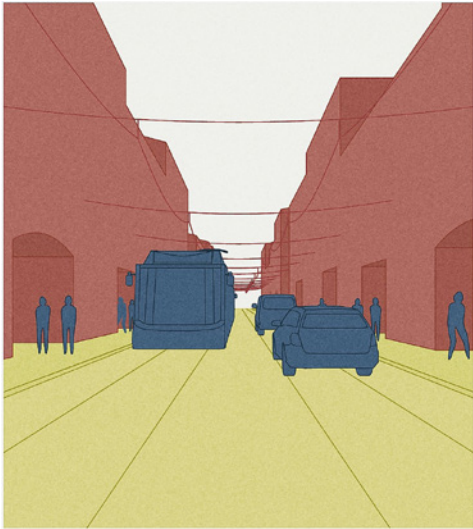


Abb. 17
Faktor: Verkehr, begehbar



Abb. 18
Faktor: verkehrsfrei, begehbar

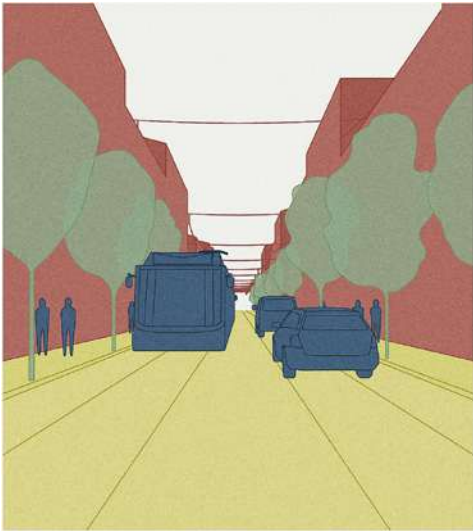


Abb. 16
Faktor: Verkehr, begrünt



Abb. 19
Faktor: verkehrsfrei, begrünt

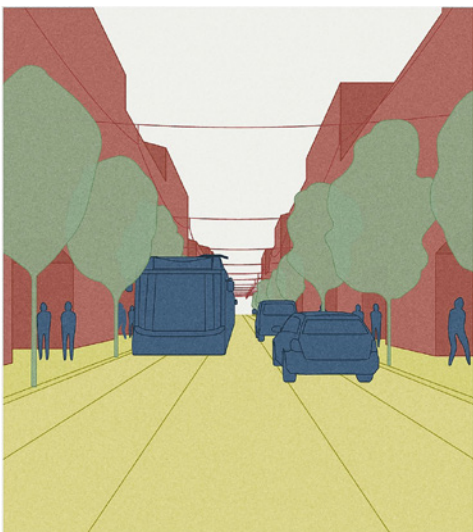


Abb. 20
Faktor: Verkehr, begrünt, begehbar



Abb. 21
Faktor: Verkehr, begrünt

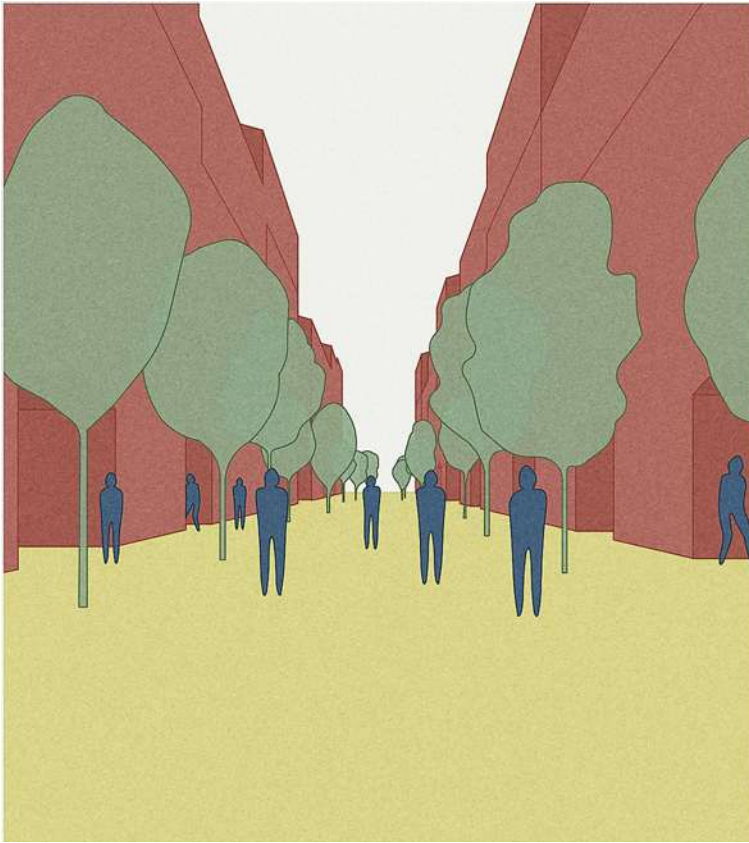


Abb. 22
Straßenzug um zwei Stockwerke
ergänzt
Faktor: verkehrsfreie, begrünte,
begehbar

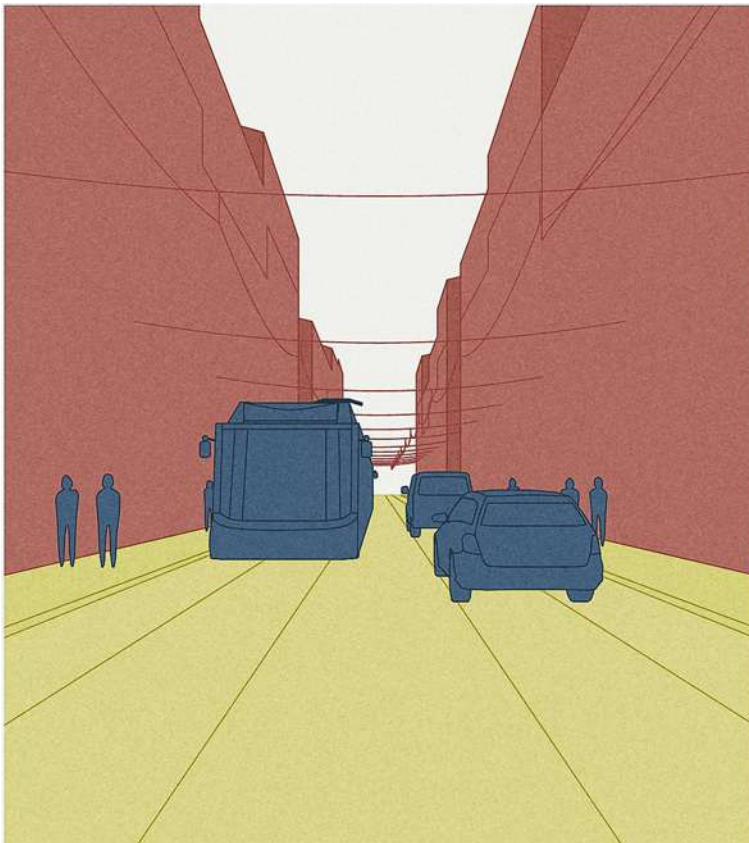


Abb. 23
Straßenzug um zwei Stockwerke
ergänzt
Faktor: Verkehr

Qualität durch städtischer Dichte

Weitergehend sollen an dieser Stelle Zusammenhänge zwischen städtischer Dichte und der Lebensqualität besprochen werden. Der Begriff der Dichte wird dabei metaphorisch und nicht als Zahlenverhältnis verstanden. Im derzeitigen Diskurs um die Stadt nimmt die Dichte der Stadt eine zentrale Rolle ein. Dabei werden positive Aspekte mit einer hohen Dichte assoziiert, so z. B. auch im Leitbild der Stadt Wien, welches urbane Dichte mit kurzen Wegen in Verbindung bringt.¹⁰⁵ Die bisher angeführten Untersuchungen Husemanns und Brucks zeigen Zusammenhänge zwischen baulicher sowie wahrgenommener Dichte und der damit verbunden Empfindung auf. Beide Untersuchungen haben Bezüge zur Crowdingforschung, welche unter anderem Grenzen ausloten, ab wann eine Dichtesituation negativ wahrgenommen wird. Daraus ergeben sich bereits mögliche Ansatzpunkte, um in städtischer Dichte die Lebensqualität der Menschen zu steigern. Da sich die Crowdingforschung auf das Erleben von Beengung und Faktoren fokussiert, die dies herbeiführen, gilt es anknüpfend der Frage nachzugehen, ob partielle Engstellen auch Qualitäten in sich tragen. Darauf aufbauend wird auf die Auswirkungen eingegangen, die städtische Dichte allgemein auf die Lebensqualität haben kann und besonders welche positiven Auswirkungen durch Dichte ermöglicht werden können.

Enge und Offenheit bedingen sich im städtischen Raum gegenseitig. Die Abfolge vom einen zum anderen ermöglicht den Vergleich und die Beziehung der räumlichen Situationen zueinander. Unterschiedliche Raumabfolgen bestimmen die sinnliche Wahrnehmung, dabei kann diese auch beeinflusst werden. Dies bedeutet zum Beispiel, dass ein Raum, welcher messbar kleiner als ein anderer ist, größer wahrgenommen werden kann.¹⁰⁶ Dies lässt sich z. B. durch die Architektur, Proportion und Raumabfolge steuern. So hält Camilo Sitte bezüglich der Wahrnehmung von städtischen Plätzen fest, dass: „die Grössenwirkung mit dem wahren Naturmasse in gar keinem Verhältnisse steht.“¹⁰⁷. So könnten Plätze, die auf enge Gassen folgen, auch von kleiner Dimension sein und würden trotz dessen großzügig und behaglich wahrgenommen. Dem entgegen müssten Plätze, die von breiten Straßen erschlossen würden, in ihrer Dimension sehr viel größer sein, um zur Geltung zu kommen. Häufig seien diese großen Plätze leer und die Kombination aus großer Dimension und Leere würde von vielen Menschen als unangenehm empfunden,

105 MA 18, „STEP 2025“, 35,49.

106 Vgl. Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, 50.

107 Ebd.

so Sitte weiter.¹⁰⁸ Das verdeutlicht, dass auch kleine unbebaute Flächen als qualitativ hochwertig wahrgenommen werden können und diese, besonders durch ihren Maßstab, der für den Menschen greifbar bleibt, als attraktive Orte betrachtet werden. Zugleich ist die positive Wahrnehmung der Aufweitung abhängig von der vorherigen Engstelle, besonders durch diese wird der folgende Raum als großzügig empfunden. Daher kann es erstrebenswert sein Engstellen zu erzeugen, um der darauffolgenden Raumsituation eine großzügige Wirkung zukommen zu lassen. Dies verdeutlicht, dass städtische Dichte nicht als Defizit begriffen werden muss, denn mittels räumlicher Kompositionen von Enge und Aufweitung können Qualitäten entstehen, die erst in städtischer Dichte ermöglicht werden. Durch die Abfolge erhalten die Räume zudem eine Hierarchie und Zuordnung in ihrer Nutzung. Auch sind vermeidliche Engstellen nicht zwangsläufig gleichzusetzen mit der negativen Empfindung der Beengung. Der im Vergleich engere Raum kann in der Stadt von Bedeutung sein, beispielsweise verbinden die Durchhäuser Wiens dienen für Fußgänger*innen zwei parallel verlaufende Straßen mit Durchdringungen der Blockrandbebauung. Daraus ergibt sich eine Verkürzung der Wege, teilweise sind die Durchhäuser eine Aneinanderreihung von Innenhöfen.¹⁰⁹ Die Höfe sind dann nur wenige Meter breit, nehmen meist halb öffentliche Nutzungen auf und laden zum Verweilen ein. Trotz der geringen Dimensionen entwickeln die Höfe eine hohe Aufenthaltsqualität, denn gerade die geringen Abmessungen unterstützen den beschaulichen Charakter und stellen einen Gegenpol zu den Straßen dar, die sie verbinden. So z.B. beim Durchhaus Raimundhof, der Mariahilfer Straße und Windmühlgasse verbindet. Auf die trubelige Mariahilfer Straße folgt eine Abfolge von kleinen Höfen und Durchgängen, die durch ihren beschaulichen Charakter zu überzeugen wissen. Neben den halb öffentlich genutzten Höfen werden auch einige Durchgänge als Aufenthaltsbereich genutzt und ähneln überdachten Passagen. In diesen kann Platz genommen werden und der vorbeiziehende städtische Trubel beobachtet werden.

Eine positive Wahrnehmung von städtischem Raum kann außerdem dadurch erreicht werden, dass z. B. Fußgängern*innen mehr Fläche zur Verfügung gestellt wird. So zeigte das Beispiel zu Beginn des Kapitels, dass schmale Fußgängerwege zum Gefühl der Beengung beitragen können. Erfolgt eine Vergrößerung der nutzbaren Fläche, wird allein über die neue Nutzungsverteilung öffentliches Leben gefördert. So wird im Masterplan_Gründerzeit

108 Vgl. Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, 52–53.

109 Vgl. Stadt Wien, „Durchhaus.“ Zuletzt geprüft am 22.02.2021, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Durchhaus>.

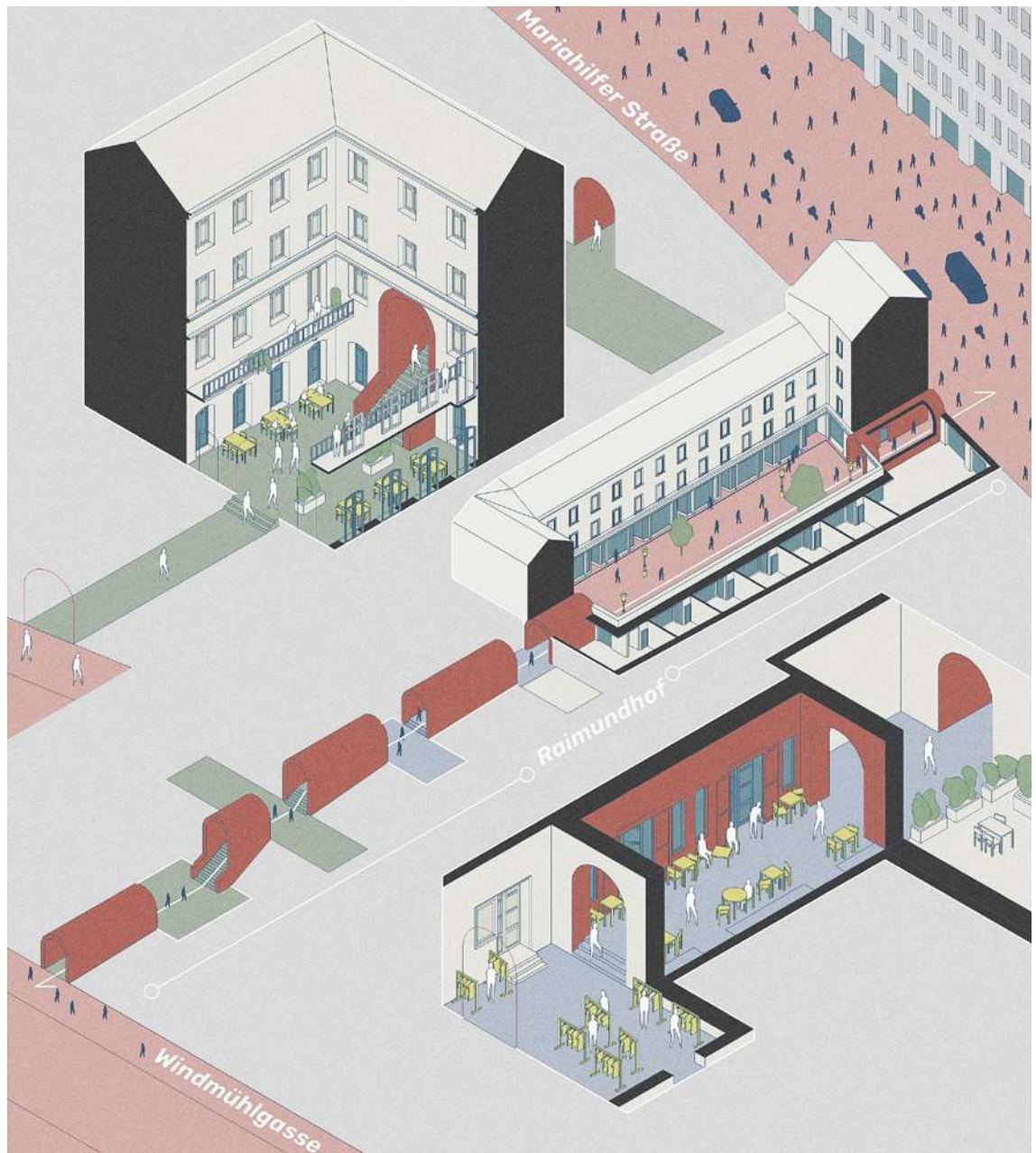


Abb. 24
Raimundhof –
qualitative Dichte
eigene Darstellung

festgehalten, dass dies ab vier Meter Gehsteigbreite geschieht.¹¹⁰ Hier wird deutlich, dass allein über die Nutzungsaufteilung eine positive Wahrnehmung von städtischer Dichte gefördert werden kann bzw. eine positive Eigenschaft hervorbringt. Überlegungen hinsichtlich des Werts von städtischer Dichte lassen sich auch in den Schriften des Architekten und Architekturtheoretikers Vittorio Magnago Lampugnani finden. Dieser stellt hinsichtlich der städtischen Dichte fest:

„Dichte steht am Ursprung allen menschlichen Siedelns. Höfe, Dörfer und größere Ansiedlungen wurden gegründet, um sich zu schützen und geschützt besser wirtschaften zu können. In allererster Linie wurden sie jedoch gegründet, um dank der räumlichen Nähe besser miteinander interagieren und kommunizieren zu können. Seit jeher ist Dichte die unmittelbare Folge des kulturellen Bedürfnisses nach dem Zusammenrücken. Sie ist die Essenz des Urbanen, die in der Stadt ihre Apotheose erreicht.“¹¹¹

Räumliche Nähe und damit Dichte steht also in einem engen Zusammenhang mit den Bedürfnissen der Menschen. Dichte eröffnet neben den negativen Folgen, die sie durchaus haben kann, auch Möglichkeiten die Lebensbedingungen von Menschen zu verbessern, denn Bedürfnisse des Menschen können durch Nähe eher gedeckt werden. Hervorzuheben sind besonders die Aspekte Interaktion und Kommunikation. Eine verbesserte Interaktion durch Dichte kann vor allem in einer Welt der Arbeitsteilung als wichtiger Faktor angesehen werden. Hierdurch eröffnen sich außerdem Möglichkeiten Ressourcen und Güter zu teilen, diese effizienter zu nutzen und deren Gesamtbedarf zu senken. Städtische Dichte und die Möglichkeiten der Kommunikation, ob geplant oder zufällig, stehen in engem Zusammenhang. Die Wahrscheinlichkeit, dass Kommunikation stattfindet, wird durch städtische Dichte erhöht.¹¹² So hält Lampugnani fest, dass durch die Nähe von unterschiedlichen Nutzungen, der Nutzungsmischung, Interaktion gesteigert werde. Daher würde Nähe allgemein die Funktionen der Stadt begünstigen.¹¹³

110 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 62.

111 Vittorio M. Lampugnani, „Die Architektur der städtischen Dichte.“ In *Dense cities*, 53.

112 Vgl. ebd., 57.

113 Vgl. Vittorio M. Lampugnani, „Die Architektur der städtischen Dichte.“ In *Dense cities*, 58.

„Für die bauliche Dichte sprechen zunächst einfache Gründe. Je enger die Häuser zusammenrücken, desto besser ist ihre Verbindung untereinander: So können sich bequeme und durchaus kreative Synergien bilden. Und je enger auch die unterschiedlichen Nutzungsbereiche der Stadt zusammenrücken, die Wohnviertel, die Arbeitsstätten, die Kulturbauten und die Freizeiteinrichtungen, umso eher und öfter wird zwischen ihnen Austausch stattfinden.“¹¹⁴

So stellt auch der Architekturhistoriker Hans Ibelings fest, dass Dichte viele positive Aspekte aufweisen könne und die Möglichkeit von Kommunikation begünstige. Vor allem die Fußläufigkeit sei dabei wichtig, da dies auch ungeplante Kommunikation befördere.¹¹⁵ Interaktion und Kommunikation sind somit abhängig von der Dichte, der Nutzungsmischung sowie der Fußläufigkeit. Als Begegnungszone nimmt daher der öffentliche Raum eine besondere Stellung ein. Denn dieser bildet die Grundlage dafür, dass städtische Dichte ihre positiven Aspekte für die Lebensqualität der Menschen ausspielen kann. Zusätzlich gewinnt der öffentliche Raum der Stadt an Bedeutung, denn Lampugnani stellt weitergehend fest:

„Gerade jene Menschen, die viel mit dem Computer arbeiten, wollen nicht isoliert bleiben und suchen verstärkt die persönliche Begegnung. Und gerade diese wird mit zunehmender Dichte der Stadt wahrscheinlicher.“¹¹⁶

Zugleich steigt auch die Bedeutung der integrativen Funktion des öffentlichen Raums an. Denn dieser bildet die Grundlage dafür, dass so unterschiedlich die Menschen und die Kulturen der Stadtbewohner auch sind, Austausch zwischen ihnen stattfinden kann und dieser Austausch jedem einzelnen als Bereicherung dient.¹¹⁷ Daher ist die Bedeutung von qualitativem öffentlichen Raum, der Begegnungen ermöglicht und fördert, von immenser Bedeutung, denn die Stadt ist der Ort, an dem unterschiedliche Kulturen zusammen kommen und miteinander leben. Lampugnani sieht besonders in historischen Innenstädten die Funktionsweise des öffentlichen Raums als gelungen an. Hier würde sich die Fußläufigkeit durch ein feines Wegenetz, das von Gassen, Straßen und Plätzen bestimmt ist, abzeichnen

114 Ebd., 57–8.

115 Vgl. Hans Ibelings, „Does Density Matter?“ In Hirschberg, *Dense cities* (s. Anm. 51), 66.

116 Vittorio M. Lampugnani, „Die Architektur der städtischen Dichte.“ In *Dense cities*, 60.

117 Vgl. Vittorio M. Lampugnani, „Die Architektur der städtischen Dichte.“ In *Dense cities*, 60–1.

und Interaktion sowie Kommunikation ermöglichen. Zusätzlich könnten historische Innenstädte oftmals von ihrer attraktiven Architektur profitieren und daher zugleich eine sinnliche Erfahrung ermöglichen.¹¹⁸ Somit scheint eine differenzierte Ausgestaltung des öffentlichen Raums, der Architektur, des unbebauten Raums entscheidend zu sein, um die positiven Aspekte der städtischen Dichte zum Vorschein zu bringen.

Nachverdichten oder Weiterbauen

Der Beginn dieses Kapitels befasste sich mit dem Begriff der Dichte, der an sich keine Handlung voraussetzt, sondern versucht einen Zustand zu beschreiben. Dem folgend soll an dieser Stelle der Begriff der Nachverdichtung behandelt werden. Während Dichte sich auf einen Zustand bezieht, impliziert der Begriff der Nachverdichtung eine Handlung, die sich auf etwas Vorausgegangenes bezieht, eine vorhandene Dichte soll nachträglich erhöht werden.¹¹⁹ Die nachträgliche Erhöhung eines Ausgangszustands kann sich auf viele Aspekte beziehen z. B. die Einwohnerzahl, die bauliche Masse/ Geschossfläche usw., oder die Erhöhung bestimmter Nutzungen oder deren Vielfalt. Dem Begriff Nachverdichtung kann etwas Additives wie auch Subtraktives innewohnen. Dazu ein Beispiel: Wird ein Gebäude um ein Stockwerk ergänzt, erhöht sich die Geschossflächenzahl und die bauliche Masse im Vergleich zum Ausgangszustand. Es ist eine Addition an Raum, Geschossfläche und Baumasse. Wird beispielsweise die Nutzungsvielfalt eines Areals nachträglich erhöht, oder eine Nutzung in ihrer Anzahl gesteigert, weichen Nutzungen zurück, um Platz für andere zu schaffen. Dazu ist nicht zwangsläufig eine Zunahme des bebauten Raums nötig, trotzdem handelt es sich um eine nachträgliche Zunahme eines Parameters im Vergleich zum Ausgangszustand, die Dichte eines Parameters wird erhöht.

Der Begriff der Dichte kann wie zuvor ausgeführt Positiv- wie auch Negativassoziationen hervorrufen, ähnlich verhält es sich mit dem der Wortkomposition Nachverdichtung voran gestellten Wort nach. Der Wortteil bezieht sich in diesem Zusammenhang auf einen Zustand, der vorherrscht und durch eine Handlung verändert wird. Dabei kann der Begriff jedoch auch als eine Handlung im Nachhinein verstanden werden, etwas Bestehendes wird nachträglich verändert, darüber kann der Begriff vor allem einen Ver-

118 Vgl. ebd., 56–7.

119 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 2.

gangenheitsbezug aufbauen, obwohl die eigentliche Tätigkeit, die Veränderung der Dichte, auf die Gegenwart bzw. die Zukunft bezogen ist. Dies kann zu einem Vergleich und einer Bewertung führen, zwischen dem was zuvor gewesen ist und dem was danach ist. Der Begriff Nachverdichtung kann darüber hinaus dazu führen, dass städtischer Raum und das Bauen im städtischen Raum als statisch verstanden wird, mit einem Anfang und einem Ende, wobei jedoch das Gegenteil der Fall ist. Eine Studie der Arbeiterkammer Wien verweist darauf, dass im Fachdiskurs teilweise andere Begriffe anstelle des Begriffs Nachverdichtung verwendet würden, z.B. die Begriffe Weiterbauen und Bestandserweiterung. Einerseits stärke dies den prozesshaften Charakter und impliziere einen Wandel, andererseits würde der Bezug zum weiteren Bauen hervorgehoben. Als Abgrenzung zu diesen Begriffen könne der Begriff der Weiterentwicklung gesehen werden, da dieser nicht zwangsläufig eine bauliche Handlung bedinge.¹²⁰ Der Begriff Bestandserweiterung läuft dabei Gefahr als rein hinzufügend verstanden zu werden, im Wortsinn eine Erweiterung des Bestehenden. Jedoch kann die Erweiterung auch die Veränderung der bestehenden Strukturen beinhalten und nicht nur deren Ergänzung.

Daherscheint der Begriff des Weiterbauens zielführend. Der Wortteil „weiter“ impliziert, dass es keinen Abschluss im Sinne eines fertigen Werkes gibt, welches unveränderlich bleibt. So gilt für die Stadt allgemein, dass niemals ein statischer Zustand eintritt, zumal täglich hier und dort etwas gebaut und verändert wird. Gerade Gebäude unterliegen einem kontinuierlichen Wandel, durch Nutzungsanpassungen oder den Austausch von Bauteilen. Die verwendeten Materialien und Bauteile haben unterschiedliche Lebenszyklen, so wird ein Bodenbelag häufiger erneuert als Bauteile der Tragkonstruktion, eine bauliche Tätigkeit findet wenn auch in Zyklen stets statt. Auch wenn bauliche Tätigkeiten zyklisch erfolgen, finden sie doch stets statt. Abgeschlossen sind Tätigkeiten an einem Bau erst beim Rückbau oder wenn der Bau dem Verfall überlassen wird.¹²¹ So gilt für Gebäude, die nicht dem Verfall preisgegeben werden, dass eine konstante bauliche Tätigkeit mit diesen verbunden bleibt. Daher scheint der Begriff des Weiterbauens am besten geeignet, um bauliche Tätigkeiten, in bestehenden Strukturen zu beschreiben und soll daher in der weiteren Arbeit Anwendung finden.

120 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 2.
121 Hegger et al., *Energie Atlas*, 163.

Vor der Haustür

Aufbauend auf dem Unterkapitel Wert des Bestands, welches darauf verweist, dass beim Weiterbau der Blockrandbebauung der öffentlichen Hand derzeit zumeist nur der Straßenraum zur Verfügung steht, sowie den Ausführungen des vorherigen Kapitels, das den Wert von städtischer Dichte und der Wahrnehmung von Dichte hervorhebt, wird in diesem Kapitel auf den Zwischenraum der gründerzeitlichen Blockrandbebauungen, zumeist die Straße, eingegangen. Die Gestaltung des Zwischenraums ist entscheidend, um die Qualitäten von städtischer Dichte hervorzulocken und ein Weiterbauen zu ermöglichen. Zunächst wird der historische Kontext der Straßennutzung während der Gründerzeit erläutert. Es wird die Entwicklung des rechtlichen Rahmens bezüglich der Straßennutzung und dessen Auswirkung auf den öffentlichen Raum besprochen. Weitergehend wird auf die Folgen eingegangen, die die derzeitige Nutzungsaufteilung mit sich bringt. Zudem werden Entwicklungspotenziale und Strategien besprochen, die den Zwischenraum stärken können. Betrachtet werden insbesondere die gründerzeitlichen Gebiete westlich des Gürtels, die, wie im Kapitel Wert des Bestands angedeutet, häufig öffentlichen Raum mit geringer Qualität aufweisen und daher von Interventionen besonders profitieren könnten.

Gesetzliches Erbe – War früher alles besser?

Während der Gründerzeit bestand in Wien keine Nutzungstrennung im Straßenraum, wie wir sie heute kennen. Fußgänger*innen standen wie heutzutage ein Gehsteig zur Verfügung, jedoch konnten diese auch die Straße nutzen.¹²² Der Zwischenraum, die Straße, wurde nicht bloß als Fläche der Fortbewegung verstanden, sondern als Ort, an dem verweilt werden konnte, durfte und sollte. Ein Ort des öffentlichen Lebens, der multifunktional genutzt wurde.¹²³ Die Architektur der Gründerzeit unterstützte dabei die Funktion der Straße als Ort des öffentlichen Lebens. Stuckgeschmückte Fassaden treten als Flächen der Repräsentation hervor, bilden Adressen und zeigen durchlässige Erdgeschosse auf, die in Kontakt mit dem öffentlichen Raum treten. Die Gestaltung der Blockrandbebauung zeigt deutlich, dass

122 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 62.

123 Vgl. Angelika Psenner, „Das Wiener Gründerzeit-Paterre – eine analytische Bestandsaufnahme“ (2012), 18.

die Straße als Ort begriffen wurde, an dem sich aufgehalten wird. Hier kommen Menschen zusammen, verweilen und betrachten das sie Umgebende. Die öffentliche Fläche findet ihren Übergang zum privaten im halb öffentlichen Raum der Erdgeschosszone, diese tritt als Vermittler und Bindeglied auf, erweitert das Öffentliche, lässt Einblicke zu und stellt eine Verbindung zwischen Fläche und Raum her. Als wichtigste Nutzergruppe der Straße können daher FußgängerInnen gelten, diese sind die einzigen, die sich in allen Räumen und Flächen bewegen können. Die FußgängerInnen waren während der Gründerzeit das Maß, nach dem die Gesetzgebung entwickelt wurde. Für diese galt es, den Straßenraum angenehm zu gestalten. Andere Verkehrsteilnehmer hatten keinen Vorrang und mussten auf FußgängerInnen Rücksicht nehmen. Ein Umstand, der sich im weiteren Verlauf der Gesetzgebung ändern sollte. Sicherheitsaspekte verboten während der Gründerzeit sogar das nächtliche Abstellen von Fuhrwerken im Straßenraum. Ebenso hatten Fahrzeuge Rücksicht auf die Beschaffenheit der Fahrbahn zu nehmen, wobei es zu verhindern galt, dass Menschen im Straßenraum durch aufspritzenden Schmutz belästigt wurden.¹²⁴ Man kann dies als demokratisches Verständnis des öffentlichen Raums begreifen. Diejenigen, die den Raum maßgeblich nutzen, werden bei der Gesetzgebung besonders berücksichtigt und schwächere Verkehrsteilnehmer*innen besonders geschützt. Aus heutiger Sicht scheint dies besonders bemerkenswert. Gegenüber der heutigen Gesetzgebung lässt sich eine gerechteres Nutzungsverständnis in den Verordnungen der Monarchie finden.

Des Weiteren wirkte sich die Art und Weise, wie die Gebäude genutzt wurden, auch auf den Zwischenraum aus. Die Zinshäuser Wiens waren in ihrer Funktion keine Gebäude, die singulär dem Wohnen dienten, sondern auch Orte zum Arbeiten.¹²⁵ Daher kam der Straße, als nahe gelegentstem öffentlichem Raum, eine besondere Bedeutung zu, nämlich als Ort der Begegnung. Hier lassen sich Parallelen zum 21. Jahrhundert ziehen. Die Wohnung wird über das Wohnen hinaus zum Ort, an dem gearbeitet wird, dadurch löst sich die Nutzungstrennung von Wohn- und Arbeitsort zunehmend auf.¹²⁶ Außerdem erhöht sich durch eine kürzere tägliche Arbeitszeit und insgesamt eine kürzere Arbeitszeit während des gesamten Lebens die Aufenthaltszeit in den eigenen vier Wänden. Daher wird der Straßenraum vor der eigenen

124 Vgl. Psenner, „Das Wiener Gründerzeit-Paterre - eine analytische Bestandsaufnahme,“ 20–21.

125 Vgl. ebd., 6–7.

126 Vgl. Vittorio M. Lampugnani, „Die Architektur der städtischen Dichte.“ In *Dense cities*, 58.

Haustür verstärkt zur Qualitätsfrage des Wohnortes.¹²⁷ Außerdem gelingt es Menschen, die von zu Hause arbeiten, in städtischer Dichte leichter sozialen Anschluss zu finden. Dies bedingt öffentlichen Raum, der Begegnung und Kommunikation fördert.¹²⁸

Während zu Beginn die Fußgänger*innen als Hauptnutzende des Straßenraums, die Gesetzgebung bestimmten, wandelte sich dies zunehmend hin zu einer Gesetzgebung, die den Menschen als Störfaktor betrachtet. Wirtschaftsökonomische Überlegungen wandelten die Nutzungsrechte im Straßenraum zunehmend.¹²⁹ Die Bedeutung des Kraftfahrzeugs nahm zu und damit dessen Vormachtstellung. Der Höhepunkt findet sich in der Gesetzgebung der Nationalsozialisten: Ab 1938 galt fortan, dass parken im öffentlichen Raum generell erlaubt war und dies zum großen Teil bis heute ist. Des Weiteren drehte sich das Verständnis der Rücksichtnahme um, denn nun hatten Fußgänger*innen als langsamere Verkehrsteilnehmer Rücksicht auf schnellere Verkehrsteilnehmer zu nehmen. Das Kraftfahrzeug wurde zum gekrönten Verkehrsteilnehmer, nach dem sich Fußgänger*innen zu richten hatten.¹³⁰ Die Gesetzgebung der Diktatur wirkt bis heute nach. Zum Großteil ist das Parken im öffentlichen Raum weiterhin gestattet. Außerdem werden Fußgängern*innen auch nach Änderungen in der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2013 weiterhin nicht bevorzugt behandelt.¹³¹ Aufbauend auf der Gesetzgebung der NSDAP, gilt erschreckenderweise weiterhin, dass unbegründetes stehenbleiben auf Gehwegen weiterhin verboten ist.¹³² Somit kann der Zwischenraum kaum die Funktion als Ort des öffentlichen Lebens einnehmen, sondern bleibt aufbauend auf der Gesetzgebung einer Diktatur, reduziert auf eine Fläche der Fortbewegung, in der das Recht des Stärkeren nicht gänzlich verblasen mag. Der Zwischenraum der Blockrandbebauungen kann so nur ein monofunktionaler Ort sein, der lediglich dem Fortkommen dient. Die ehemalige Nutzungsmischung ist dauerhaft einer Nutzungsaufteilung gewichen. Dem Kraftfahrzeug wurden Straße und Parkstreifen zugeschlagen, Fußgänger*innen haben sich mit dem verbleibenden Gehsteig zu begnügen.

- 127 Vgl. Angelika Psenner, „Integrative Diversität zu ebener Erd’? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Paterres.“ In *SWS-Rundschau*, 51(2), <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-353100>, 51(2):202.
- 128 Vgl. Vittorio M. Lampugnani, „Die Architektur der städtischen Dichte.“ In *Dense cities*, 58.
- 129 Vgl. Psenner, „Das Wiener Gründerzeit-Paterre – eine analytische Bestandsaufnahme,“ 21.
- 130 Vgl. ebd., 22–23.
- 131 Vgl. ebd., 24.
- 132 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 62.



Abb. 25
I. Gehsteigraub in der Franz-Emerich-
Gasse, 12. Bezirk
eigene Aufnahme

Zugunsten der Kraftfahrzeuge ist in der Franz-Emerich-Gasse ca. die Hälfte des Gehsteigs den Parkflächen zugeschlagen. Der Randstein des Gehsteigs ist zu einer kleinen Rampe aufgeschüttet und die Begrenzungslinie der Parkflächen auf den Gehweg verlagert. Den einzigen Vorteil, den diese Art der Umgestaltung darstellt, ist jener, dass die Herstellung des ursprünglichen Zustands, ein breiter Gehsteig für Fußgänger, wieder einfach herzustellen sein sollte. Die Situation in der Franz-Emerich-Gasse verdeutlicht, nach welchem Verkehrsteilnehmer die Gestaltung des Straßenraums ausfällt.



Neben dem Flächenverlust, der sich durch die Verlagerung der Parkflächen auf den Gehsteig ergibt, ragen zusätzlich einige Kraftfahrzeuge in den verbliebenen Gehsteig hinein. An Absurdität ist diese Situation kaum zu überbieten und zeigt doch klar auf, welche Machtverhältnisse im öffentlichen Straßenraum vorherrschen. Steht ein Kraftfahrzeug einmal auf dem Parplatz und ragt zusätzlich in den Gehsteig hinein, bleibt den Menschen zu Fuß nichts anderes übrig, als diese Situation hinzunehmen.

Zum Thema der **Beengung** sei an dieser Stelle auf das vorherige Kapitel *Dichte und Nachverdichtung – Begrifflichkeiten eines Zahlenverhältnisses, der Definition, Wertung und Wahrnehmung* verwiesen, dort wird gesondert auf den Crowding-Effekt eingegangen. Weiterführend geht die Studie „*Wann führt Dichte zu Beengung?*“ Eine empirische Studie zu Wahrnehmung und Bewertung von Bebauungsdichte.“ von Martin Brucks auf die Thematik ein. Besonders interessant an der Studie ist, dass eventuelle Fluchtmöglichkeiten entscheidend sind, damit der in der Studie angeführte Straßenraum nicht als beengend und unangenehm empfunden wird. Da die seitlichen Ausweichmöglichkeiten in gründerzeitlichen Straßenzügen nur bedingt vorhanden sind, erzeugt der schmale Gehsteig hier eine Flucht nach vorn. Der Gang wird beschleunigt, um der Dichtesituation zu entkommen. Dies wird in der **Crowdingforschung** als *coping* bezeichnet, eine Anpassung bzw. Reaktion, auf die unangenehm wahrgenommene Dichtebedingung.

Abb. 26
 II. Gehsteigraub in der Franz-Emerich-Gasse, 12. Bezirk
 eigene Aufnahme

Die Gehsteigbreite aus der Gründerzeit verstärkt die missliche Lage der Fußgänger*innen weitergehend, misst sie im Schnitt nur zwischen 1,7m und 2,3m.¹³³ Während der Gründerzeit reichte eine geringe Breite aus, Fußgänger*innen durften die Straße nutzen. Nach dem zweiten Weltkrieg lag die Mindestbreite für Gehsteige sogar bei nur 1,25m.¹³⁴ Eine Folge ist, dass Fußgänger durch die Enge eilen, die der schmale begehbare Streifen zwischen Hauswand und parkenden Autos erzeugt, ein normales aneinander vorbeikommen ist kaum möglich.^{135,136} Im Masterplan Gründerzeit wird festgehalten, dass erst ab einer Breite des Gehwegs von 2,5 Metern ein reibungsloses aneinander vorbeikommen möglich sei.¹³⁷ Die vorherrschende räumliche Beengung führt zur Beschleunigung der Schrittgeschwindigkeit, um der Situation der Beengung zu entkommen. Ein Paradebeispiel des Crowding-Effekts: Auf empfundene Beengung folgt eine Form der Anpassung. Auch Professorin und Stadtforscherin Angelika Psenner stellt fest, dass in Städten eine zu hoch wahrgenommene Dichte unter anderem auf den geringen Anteil an nutzbarer Fläche zurückzuführen sei und nicht zwangsläufig auf das Vorhandensein des Freiraums allgemein.¹³⁸

Aus den bisherigen Ausführungen lässt sich bereits ableiten, dass der Wandel des Wohnorts hin zu einem Ort, an dem gearbeitet und gewohnt wird, Parallelen zur gründerzeitlichen Nutzung aufweist und damit zugleich die Bedeutung des öffentlichen Raums vor der eigenen Haustür, die Straße und vor allem der Gehsteig, bzw. die nutzbare Fläche zwischen der Blockrandbebauung, unterstreicht. Die derzeitige Gesetzeslage, sowie der geringe Anteil, der den Fußgängern*innen zu Verfügung steht, verhindert die Nutzung der Straße als Ort des öffentlichen Lebens. Weitergehend kann die derzeitige Nutzungsaufteilung dazu führen, dass städtischer Raum beengend wahrgenommen wird. Besonders zu denken gibt der Umstand, dass die derzeitige Straßenverkehrsordnung ihre Wurzeln in der Gesetzgebung der NSDAP hat, ein Zustand, der dringend überdacht werden sollte.

133 Vgl. Angelika Psenner, „Integrative Diversität zu ebener Erd’? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Paterres.“ In *SWS-Rundschau*, 51(2):201.

134 Vgl. Psenner, „Das Wiener Gründerzeit-Paterre - eine analytische Bestandsaufnahme,“ 26.

135 Vgl. Angelika Psenner, „Integrative Diversität zu ebener Erd’? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Paterres.“ In *SWS-Rundschau*, 51(2):201.

136 Vgl. Psenner, „Das Wiener Gründerzeit-Paterre - eine analytische Bestandsaufnahme,“ 26.

137 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 62.

138 Vgl. Angelika Psenner, „Integrative Diversität zu ebener Erd’? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Paterres.“ In *SWS-Rundschau*, 51(2):203.

Nutzungsgerechtigkeit und Blech

Hauptsächlicher Nutznießer der Verteilung des öffentlichen Raums ist ein Gegenstand – der Pkw. So hält Psenner, die sich ausgiebig mit der Erdgeschosszone Wiens befasst hat, hinsichtlich der Nutzungsverteilung des öffentlichen Raums in Wiens gründerzeitlichen Wohngebieten kritisch fest:

„Dem fließenden und ruhenden Individualverkehr fällt gegenwärtig ein Großteil der offenen und überbauten Fläche zu: Stellplätze im Straßenraum und Garageneinbauten in der Sockelzone des Gründerzeitlichen Wohnhauses. Die aufgrund dieses Ungleichgewichts erwartbaren Raumnutzungskonflikte werden jedoch nicht aktiv *ausgetragen*, vielmehr wird von vornherein zugunsten des Autos entschieden, [...] das lediglich einem Teil der Wiener Stadtbevölkerung zugute kommt, dessen Folgekosten jedoch von allen getragen werden müssen.“¹³⁹

Auch Hahn äußert sich in seiner Schrift *Neue Wiener Dichte* kritisch zur derzeitigen Nutzungsverteilung des öffentlichen Raums in Wien:

„Gegenwärtig ist der öffentliche Raum eine überdimensionierte Parkplatzlandschaft. [...] So gesehen dient ein nicht unerheblicher Teil des öffentlichen Raums dazu, einen Haufen Blech eines Einzelnen zwischenzulagern. Vor allem wird dieser häufig nicht einmal benötigt, um in der Stadt mobil zu sein.“¹⁴⁰

Die derzeitige Nutzungsverteilung des Allgemeinguts Straße, kann insgesamt als ungerecht betrachtet werden. Der private Pkw ist für die Mobilität in der Stadt nicht zwingend nötig. Der öffentliche Personennahverkehr ist in Wien insgesamt gut ausgebaut und in naher Umgebung zum Wohnort erreichbar.¹⁴¹ Daher ist zu hinterfragen, warum, wenn das Auto für die Mobilität in der Stadt nicht zwingend nötig ist, sollte so viel Fläche für dieses zur Verfügung gestellt werden? Das Modell des Anwohnerparkausweises, die Stellplatzverordnung, sowie allgemein das Parken im öffentlichen Raum, gilt es kritisch zu prüfen. In Wien können Anwohner*innen derzeit für 10 Euro pro

139 Angelika Psenner, „Integrative Diversität zu ebener Erd’? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Paterres.“ In *SWS-Rundschau*, 51(2):209.

140 Hahn, *Neue Wiener Dichte*, 84.

141 Vgl. ebd.

Monat öffentlichen Raum zum Abstellen ihres Fahrzeugs beanspruchen.¹⁴² Als fragwürdig muss gelten, warum sich ausschließlich Besitzer eines PKWs öffentlichen Straßenraum dauerhaft käuflich aneignen können und andere nicht. Gewährt dies doch nur gewissen Gruppen einen Zugriff zu bestimmtem öffentlichen Raum. Unter 18-Jährige, sowie allgemein Menschen ohne Fahrerlaubnis und jene ohne eigenen Pkw sind konsequent ausgeschlossen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich Nutzungen finden ließen, welche dem öffentlichen Raum sowie der Allgemeinheit dienlicher wären als Parkplätze. Grundsätzlich kann hinterfragt werden, warum es überhaupt möglich sein sollte, den öffentlichen Zwischenraum der Bebauung, die Straße, käuflich der Allgemeinheit zu entziehen und damit zugleich die Straße als Ort des öffentlichen Lebens zu behindern oder gar zu verhindern. Könnte jeder der ca. 1,9 Millionen Menschen, die derzeit in Wien leben, eine öffentliche Fläche von der Abmessung eines Parkplatzes zur Längsaufstellung von 2,3m auf 6m beanspruchen, würden diese der Länge nach einmal um den Mond reichen, oder anders ausgedrückt, würde dies eine Fläche in Anspruch nehmen, die größer ist als die Fläche aller einstelligen Bezirke westlich des Donaukanals zusammen. Gleichzeitig bedingt sich das Verkehrsaufkommen und die Anzahl der Parkmöglichkeiten gegenseitig. Das Verkehrsaufkommen steigt, wenn viele Parkplätze vorhanden sind.¹⁴³

Zusammenfassend lässt sich der Nutzungskonflikt auf die Frage reduzieren, ob der Zwischenraum als Allgemeingut, in seiner Nutzung gerecht verteilt ist und der Allgemeinheit dient. Dies lässt sich klar verneinen. Wenigen wird ein großer Anteil des öffentlichen Bodens zugesprochen und viele dürfen diesen nur beschränkt nutzen, bzw. haben auf einen Großteil des Zwischenraums gar keinen Nutzungszugriff und beschränkte Rechte.

- 142 Stadt Wien, „Parkpickerl für Bewohnerinnen und Bewohner im Wohnbezirk.“ Zuletzt geprüft am 17.11.2020, <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/parken/kurzparkzone/parkpickerl.html>.
- 143 VCÖ, Hrsg., *Ballungsräume - Potenziale für nachhaltige Mobilität*, Mobilität mit Zukunft 2008,3 (Wien: VCÖ - Verkehrsclub Österreich, 2008), 39.

Erfolgreich unattraktiv – mögliche Auswege

Die Folgewirkungen der ungerechten Nutzungsaufteilung bzw. Nutzungsrechte reichen über den öffentlichen Raum hinaus und wirken sich auf die Gebäude und die dortige Lebensqualität aus. Maßgeblich betroffen ist die Erdgeschosszone der gründerzeitlichen Bebauung. Da der öffentliche Raum dort nur noch bedingt als Aufenthaltsbereich fungieren kann, ist die Erdgeschosszone als halböffentlicher Raum auf dem Rückzug, und ein belebter Raum geht verloren. Wo sich niemand aufhält, ist eine ungünstige Lage für eine geschäftliche und halböffentliche Einrichtung. So stellt Psenner fest, dass dadurch sowohl die dortige Wohnqualität als auch Attraktivität zugleich abnehme. Das sei vor allem auf die Vormachtstellung des Pkws im Straßenraum zurückzuführen. Der Pkw beanspruche viel Fläche und zugeparkte Flächen machten das Erdgeschoss unattraktiv.¹⁴⁴ Eine Folge dieser Entwicklung sei weitergehend, dass leerstehende Erdgeschosse teilweise zu Garagen umfunktioniert würden.¹⁴⁵ Ein paradoxer Zustand, dass die Nutzungsaufteilung im Straßenraum zugunsten des PKW viel Fläche beansprucht, weitergehend wandelt dieser Umstand zuvor halböffentliche Flächen in private Flächen um und verringert den Flächenanteil, der Fußgänger*innen zugänglich ist, noch weiter.

Diese Spirale dreht sich auch bei Neubauten fort. Die in die Unattraktivität getriebene Erdgeschosszone verhindert beim Neubau oftmals die Errichtung eines nutzungsneutralen Erdgeschosses. Anstatt einer flexiblen Struktur mit einer Mindestraumhöhe von drei Metern, die eine Nutzung als Arbeitsstätte zuließe, werden Räume geringerer Höhe gebaut, die zum Abstellen von Autos, Müll, Fahrrädern und ähnlichem dienen. Eine spätere Umnutzung ist damit von Anfang an unterbunden.¹⁴⁶ Einzelne Leerstände oder Erdgeschosszonen, die nicht dem halböffentlichen Raum dienen, können dabei negative Folgen für ganze Straßen haben, da diese zunehmend weniger als Orte des öffentlichen Lebens begriffen werden.¹⁴⁷

144 Vgl. Angelika Psenner, „Integrative Diversität zu ebener Erd’? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Paterres.“ In *SWS-Rundschau*, 51(2):195–6.

145 Vgl. ebd., 51(2):204.

146 Vgl. Angelika Psenner, „Integrative Diversität zu ebener Erd’? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Paterres.“ In *SWS-Rundschau*, 51(2):201.

147 MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 60.



Abb. 27
Garageneinbau
Ganglbauergasse 20,
16. Bezirk
eigene Aufnahme

Diese Fassadenfront ist Teil des später folgenden Entwurfsprojekts und zeigt derzeit alle Merkmale auf, die dem öffentlichen Raum schaden. Im linken Bildrand ist zu erkennen, wie sich eine Parkplatzmarkierung von der Straße auf den Gehsteig ausbreitet. Ebenso wie in der zuvor gezeigten Franz-Emerich-Gasse wurde auch hier, zugunsten von parkenden Autos, der Gehsteig nachträglich verknüpft. Zusätzlich trägt der Umbau des Erdgeschosses zur kläglichen Szenerie bei. Anstatt einer der Öffentlichkeit dienenden Nutzung wurde dieses zu Garagen umgebaut. Als kleines Extra sind die verbliebenen Fenster des Erdgeschosses mit Gittern versehen. Zumindest die Autos aus der Garage können ins Freie, sollte niemand die Ausfahrt versperren.



Abb. 28
Leerstand im Erdgeschoss
Krichbaumgasse, 12. Bezirk
eigene Aufnahme

Um einer weiteren Verbauung von Erdgeschosszonen zu Gunsten des Automobils, sowie der immensen Flächeninanspruchnahme von Parkplätzen entgegen zu wirken schlägt beispielsweise Thomas Hahn vor, die Stellplatzverordnung zu ändern, bzw. zu ersetzen:

„Eine bisher völlig unbeachtete Möglichkeit des Ersatzes der Stellplatzverpflichtung wäre die Ablöse der Stellplätze durch Jahreskarten der Wiener Linien.“¹⁴⁸

Dieser Lösungsansatz verspricht gleich mehrere positive Aspekte. Zum einen würden weniger Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen verbaut und zum anderen Menschen bevorzugt, die über keinen Pkw verfügen. Dies ist erstrebenswert, da diese einen Beitrag zu einer umweltverträglicheren sowie attraktiveren Stadt leisten. Ebenso bestünde die Möglichkeit durch die Reduzierung der Parkflächen Straßenräume umzugestalten und Flächen für Fußgänger*innen zurückzugewinnen. Die oftmals geringe Gehsteigbreite könnte erweitert werden, denn von dieser ist maßgeblich abhängig, welche Funktionen der öffentliche Raum aufnehmen bzw. erfüllen kann. Im Masterplan Gründerzeit wird dazu festgehalten: „Erst ab einer Gehsteigbreite von 4,0m wird urbanes Stadtleben gefördert.“¹⁴⁹ Damit wird deutlich, dass mitentscheidend für die Qualität des Zwischenraums die Nutzungsverteilung ist.

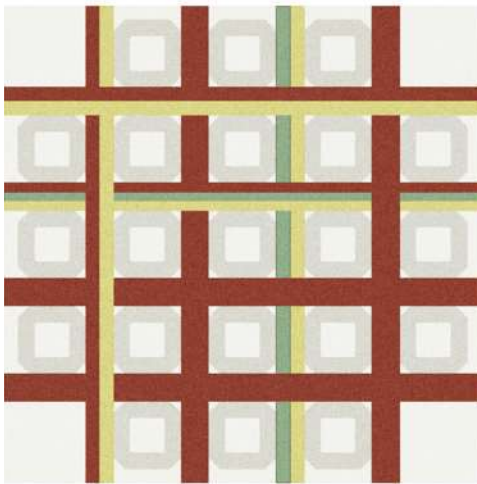
Beispiele für eine veränderte Nutzungsweise des Straßenraums lassen sich in Barcelona finden, dort werden sogenannte Superblocks umgesetzt. Das Konzept der Superblocks oder auch Superinseln (Superilles) entstammt einem Entwicklungsplan für nachhaltigen Mobilität der Stadt Barcelona. Dieser wurde im Jahr 2016 vorgestellt. Im folgenden Jahr wurde der erste Superblock im Stadtviertel Poble-Nou realisiert. Insgesamt sollen 503 Superblocks in der Stadt umgesetzt werden. Übergeordnetes Ziel ist es, mehrere Blöcke zusammen zu fassen und die motorisierten Verkehrsströme außerhalb zu führen. Die Flächen im Inneren sollen dann zu qualitativ hochwertigen Aufenthaltsorten umgestaltet werden. Innerhalb der Superblocks haben Fußgänger*innen Vorrang und Radfahrer*innen wird mehr Fläche zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wird die Fläche begrünt und mit Stadtmöbeln ausgestattet. Das soll den öffentlichen Raum aufwerten und Orte des Zusammenkommens schaffen. Ins Innere dürfen nur Anwohnende mit dem

148 Hahn, *Neue Wiener Dichte*, 85.

149 MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 62.

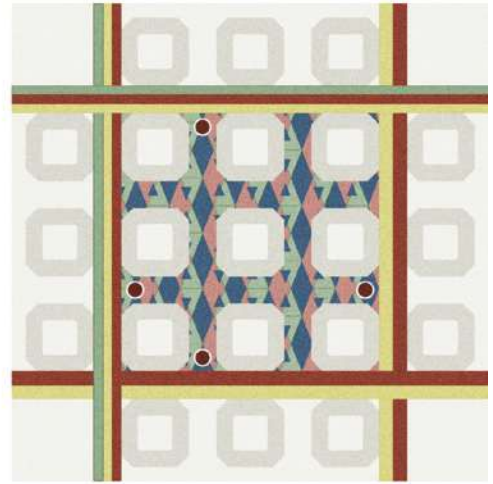


Abb. 29
 Superblock in Barcelona
 Spiegel, Foto von Gunnar Knechtel



bestehendes Verkehrskonzept

- Kfz
- Öpvn
- Rad



Superblock Verkehrskonzept

- verkehrsberuhigt, Fußgänger haben Vorrang, Rad, Kfz Anwohner, Rettung/Entsorgung
- Anlieferungspunkte

Abb. 30
 Konzept Superblock Barcelona
 eigene Darstellung

Pkw einfahren. Für den Anlieferverkehr sind bestimmte Punkte zum Entladen am Rand festgelegt, sowie Zeiten, in denen auch ins Innere gefahren werden darf. Diese Maßnahmen sollen Lärm reduzieren, Hitzeinseln verhindern, die Feinstaubbelastung senken und vor allem öffentlichen Freiraum vor der Haustür schaffen.¹⁵⁰

In Wien wurde aufbauend auf dem Konzept aus Spanien mit Supergrätzl bereits eine Pilotstudie durchgeführt, die ähnliche Ansätze verfolgt.¹⁵¹ Auch Hahn geht davon aus, dass es in Wien möglich sei, vier bis sechs Blöcke vom Verkehr zu befreien, sodass diese zu Kraftfahrzeug befreiten Inseln würden und schlägt ein Verkehrskonzept für Ottakring vor.¹⁵²

Noch weiter greift die Initiative Volksentscheid Berlin autofrei. Per Volksentscheid soll die Politik gezwungen werden, Gesetze und Verordnungen zu erlassen, die die Berliner Innenstadt innerhalb des S-Bahn Rings weitgehend vom Automobilverkehr befreit.¹⁵³ In Paris wurde mit der Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums begonnen und ehemalige Verkehrsflächen für Kraftfahrzeuge Fußgänger*innen zugeordnet. In Wien sind ebenfalls Projekte umgesetzt, die in ihrer Anzahl jedoch gering sind. Die städtische Verkehrsplanung ist abhängig von den jeweiligen Bezirksvorstehenden. Möchten diese kein Projekt zur Umnutzung von Straßen realisieren, passiert nichts. Dadurch wird die Realisierung von Konzepten, die die gesamte Stadt oder größere bezirksübergreifende Areale betreffen, erheblich erschwert.¹⁵⁴

Kleinere Eingriffe zur Qualitätssteigerung des öffentlichen Straßenraums erfolgen in Wien über die temporäre Umnutzung von Parkplätzen zu Parklets, besser bekannt unter dem Namen Grätzloase. Auf Parkplätzen werden begrünte Stadtmöbel errichtet, welche die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums verbessern sollen. Die Planung und Errichtung der Parklets erfolgt durch die BürgerInnen der Stadt, so dass diesen Teilhabe gewährt wird. Anfallende Materialkosten werden durch Förderungen der Stadt auf-

150 Vgl. Holger Dambeck und Helene Zuber, „Wie eine Stadt mit Superinseln die Verkehrswende schaffen will.“ 27.10.2020, zuletzt geprüft am 26.01.2021, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/verkehrswende-in-barcelona-auf-superinseln-haben-fahrer-und-fussgaenger-vorrang-a-2c5f7774-7fb5-4965-9ed2-afe85010f7c5>.

151 Stadt Wien, „Superblocks-Pilotstudie - Supergrätzl Volkertviertel.“ Zuletzt geprüft am 26.01.2021, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/supergraetzl.html>.

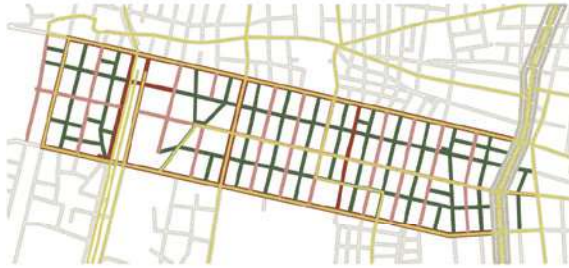
152 Vgl. Hahn, *Neue Wiener Dichte*, 84.

153 Vgl. rbb 24, „Initiative plant Volksentscheid gegen Autoverkehr in Berlin.“ Zuletzt geprüft am 28.01.2021, <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2020/10/berlin-autofreie-innenstadt-buergerinitiative-volksentscheid.html>.

154 Vgl. Wojciech Czaja, „Das Auto verdrängen, die Stadt grüner machen: Ein Match Paris - Wien.“ Zuletzt geprüft am 28.01.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000120238107/das-auto-verdraengen-die-stadt-gruener-machen-ein-match-paris>.



bestehendes Verkehrsnetz

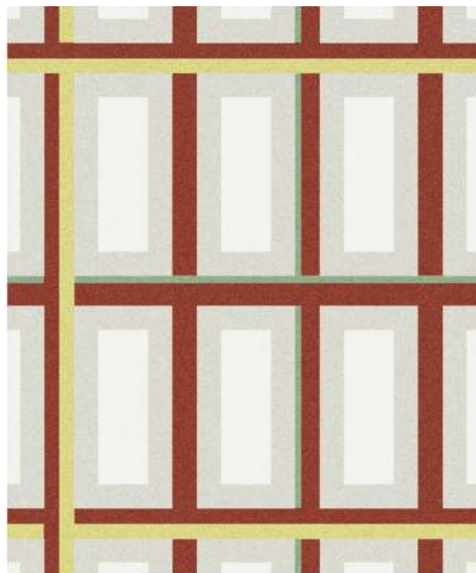


neues Verkehrsnetz

■ Kfz
 ■ ÖPNV Hauptnetz

■ Wohnstraße
 ■ Grünraum

Abb. 31
 Übergeordnetes Verkehrskonzept für
 den 16. Bezirk nach Thomas Hahn
 eigene Darstellung



bestehendes Verkehrskonzept

■ Kfz
 ■ ÖPNV
 ■ Rad



neues Verkehrskonzept

■ Kfz Anwohner
 ■ Fußgänger
 ■ Grünraum

Begegnungszone
 ■ + ■ + ■
 ■ + ■ + ■
 ■ + ■ + ■ + ■

Abb. 32
 Verkehrskonzept 16. Bezirk
 Straßennutzung
 eigene Darstellung

gefangen und können bis zu 4.000 Euro betragen.¹⁵⁵ Zugleich sind Anträge zu stellen und Genehmigungen bei der Stadtverwaltung einzuholen sowie privatrechtliche Vereinbarungen mit dieser zu treffen. Auflagen beschränken Parklets auf maximal zwei Parkplätze. Des Weiteren dürfen Parklets maximal 10% der nutzbaren Fläche eines Baublocks ausmachen und sind während der Wintersaison unzulässig.¹⁵⁶ Temporäre Umnutzungen können vor allem dazu beitragen, für die Bedeutung des öffentlichen Raums zu sensibilisieren und darauf aufmerksam zu machen, dass Parkflächen durch Nutzungsänderungen gewinnbringender für die Stadtbewohner*innen sein können.

Umfänglichere Umnutzungen von Straßen zu Begegnungszonen sind in Wien bisher vor allem in Einkaufsstraßen in den Inneren Bezirken erfolgt, so z. B. in der Mariahilfer Straße oder der Neubaugasse.¹⁵⁷ Diese Straßen waren bereits zuvor stark frequentiert. Begegnungszonen sind bisher außerhalb des Gürtels nicht zu finden. Besonders dort könnten Straßenzüge von einer Umnutzung profitieren. Denn außerhalb des Gürtels sind unbelebte Straßen, die hauptsächlich zum Parken genutzt werden besonders häufig anzutreffen. Interventionen in diesen Gebieten wären besonders lohnend.

Die bereits realisierten Projekte zeigen, dass ein Rückbau von Straßen grundsätzlich umsetzbar ist, bzw. deren Umnutzung zu von Kraftfahrzeug befreiten oder reduzierten Zonen. Autos sind auf Grund des gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehrs in Wien nicht überall zwingend nötig. Von einer höheren Aufenthaltsqualität profitieren die Bewohner*innen des Gebiets maßgeblich. Zusätzlich können Begegnungszonen dazu beitragen, die Erdgeschosszone zu aktivieren. Eine halböffentliche Erdgeschosszone trägt zu einer kompakten Stadt bei, indem sie Einrichtungen des täglichen Bedarfs aufnimmt und Versorgung in naher Umgebung ermöglicht.¹⁵⁸ Für unbelebte Straßen, die lediglich als Verbindungstücke dienen, besteht erhebliches Aufwertungspotenzial. Sie können zu attraktivem öffentlichem Raum vor der eigenen Haustüre werden. Die Ausgestaltung kann dabei vielfältig sein. Von parkähnlichen Zwischenräumen, über öffentliche Räume mit festem Programm, wie beispielsweise Sportflächen, bis hin zu Straßenzügen ohne

- 155 Vgl. Stadt Wien, „Wien: Kreative Ideen für „Junges Grätzl“ und „Grüne Parklets“ gesucht!“, zuletzt geprüft am 14.10.2021, <https://www.wien.gv.at/presse/2021/03/01/wien-kreative-ideen-fuer-junges-graetzl-und-gruene-parklets-gesucht>.
- 156 Vgl. Magistrat der Stadt Wien MA 28, „belebte freiräume: Öffentlicher Parkraum und alternative Nutzung.“ Zuletzt geprüft am 14.10.2021, https://www.streetlife.wien/wp-content/uploads/sites/4/2017/03/2015_belebte-freiraeume_Folder-MA28.pdf.
- 157 Vgl. David Krutzler, „Wiener Zollergasse neu mit Bäumen in der Straßenmitte, aber ohne Parkplätze.“ Zuletzt geprüft am 14.10.2021, <https://www.derstandard.at/story/2000120504843/wiener-zollergasse-neu-mit-baeumen-in-der-strassenmitte-aber-ohne>.
- 158 Vgl. Hahn, *Neue Wiener Dichte*, 84–85.

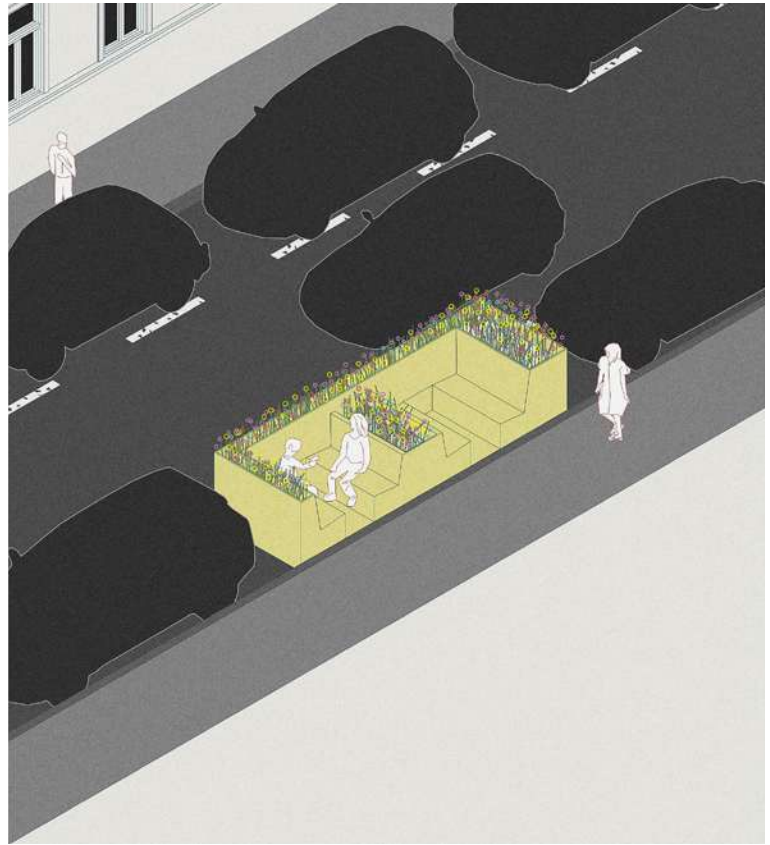


Abb. 33
Grätzloase
eigene Darstellung

festen Zuschreibung, die ihre Nutzungsweise durch die Stadtbewohner*innen immer wieder neu erfahren. Für das Zusammenspiel aus einer belebten Erdgeschosszone und einem attraktiven öffentlichen Raum ist eine Ergänzung mit Stadtmöbel unentbehrlich, bieten sie doch neben den Flächen, die an Konsum gebunden sind, Orte ohne Konsumzwang an denen Verweilen möglich ist.¹⁵⁹ Im Zwischenraum besteht die Chance, sich die städtische Dichte zunutze zu machen, kurze Wege durch Nähe zu realisieren und Orte der Kommunikation und Interaktion zu schaffen, die Identität stiften.

Neben der Gelegenheit auf eine höhere räumliche und soziale Qualität sprechen ebenso klimatische Aspekte für die Umgestaltung des Zwischenraums. Straßenzüge können zur Abkühlung der Stadt beitragen, so hält Tröger fest:

„Wenn der öffentliche Straßenraum aber grundsätzlich wieder stärker als Ort für die Begrünung der Stadt verstanden und kultiviert wird, so ist dieses Netzwerk der Straßen in all seiner Vielschichtigkeit leistungsfähiger und flexibler als manche technisch optimierte neue Gebäudelösung“¹⁶⁰

Neben der Möglichkeit die Straßenzüge zu begrünen, eröffnet sich bei einer veränderten Nutzung auch die Perspektive auf eine bessere Materialisierung des Bodens. Sobald nicht mehr täglich mehrere Tonnen Blech rollend über die Straßen bewegt würden, könnten geteerte Oberflächen, die sich schnell aufheizen und besonders im Sommer zur Aufheizung der Stadt beitragen, entfernt und durch wasseraufnehmende und vor allem weniger wärmestrahlende Böden ersetzt werden. Ein Qualitätsgewinn, der sich über den einzelnen Straßenzug hinaus auswirken und einen Beitrag zur Reduzierung von Hitzeinseln leisten könnte.

Über die Verteilungs- und Qualitätsfrage des öffentlichen Raums hinaus sprechen weitere Gründe für ein Überdenken des Status quo. Die derzeitige Hauptnutzung der Straße als große Fahrbahn für Kraftfahrzeuge wirkt sich auch auf die Gesundheit und Qualität der straßenseitigen Räume in den oberen Geschossen aus. Neben der Luftverschmutzung tritt vor allem der Lärm störend zu Tage. Eine Studie im Auftrag des Umweltbundesamts stellte fest, dass bei Männern, die an lauten Straßen wohnen, das Herzinfarkttrisiko um 20

159 Tröger, *Dichte Atmosphäre*, 191.
160 Ebd., 199.

bis 30% erhöht sei. Als laut gelten dabei Straßen deren Tages-Mittelungspegel bei über 65 dB(A) liegt.¹⁶¹ Beim Abgleich des Werts mit der Lärmkarte des Bundesministerium Klimaschutz, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie fällt auf: Außer in den Standrandlagen Wiens sind fast nur Straßenzüge zu finden, die bei einem Wert von über 65 dB(A) liegen. Bereits ein nächtlicher Schallpegel von 55 dB(A) reiche aus, um das Risiko an Bluthochdruck zu erkranken erheblich zu erhöhen.¹⁶² Das Umweltbundesamt hält zusammenfassend fest:

„Im Allgemeinen sind bei Mittelungspegeln innerhalb von Wohnungen, die nachts unter 25 dB(A) und tags unter 35 dB(A) liegen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten. Diese Bedingungen werden bei gekippten Fenstern noch erreicht, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) und tags unter 50 dB(A) liegen.“¹⁶³

Dies bedeutet, dass besonderes in gründerzeitlichen Arealen, in denen die Wohnräume zumeist zur Straße hin orientiert sind, die Lebensqualität durch die derzeitige Nutzung, bzw. Lautstärke des Verkehrs massiv eingeschränkt ist. Neben den stadträumlichen Mängeln, die sich ergeben, folgen auch Kostensteigerungen im Gesundheitsbereich. Eine Abmilderung der Lärmbelastung sind durch Antriebstechnologien abseits des Verbrennungsmotors erwartbar, allerdings ist unklar, ob dies in den nächsten Jahren eintritt oder noch weitere Dekaden andauern wird. Lärm wird jedoch nicht nur durch den jeweiligen Antrieb erzeugt, sondern auch durch Abrollgeräusche, welche z. B. durch ein erhöhtes Fahrzeuggewicht bei Elektrofahrzeugen nicht zwangsläufig geringer ausfallen muss. Wer kennt es nicht, das ratternde Geräusch der Autoreifen auf den Betonplatten seitlich der Tramgleise. Während der Lärm durch Kraftfahrzeuge in naher Zukunft eventuell geringer ausfällt, wird die Luftverschmutzung durch Kraftfahrzeuge kaum sinken, gleichgültig über welchen Antrieb sie verfügen. Denn hingegen der allgemeinen Annahme, die Abgase seien Hauptverursacher von durch Kraftfahrzeuge verursachten Feinstaub, wird in Städten der größte Anteil an Feinstaub durch den Abrieb der Bremsen und Reifen, sowie durch Aufwirbelung von Staub von der Fahrbahn verursacht. Bei Messungen in Stuttgart waren die Faktoren Abrieb und

161 Vgl. Umweltbundesamt, „Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021, Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

162 Bundesministerium Klimaschutz, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, „Lärminfo.at: Lärmschutz für Österreich.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021, <https://maps.laerminfo.at/>.

163 Umweltbundesamt, „Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen“.

Aufwirbelung für über 80 Prozent des Feinstaubs verantwortlich.¹⁶⁴ Daher ist auch bei einer Reduzierung der Lärmbelastung durch andere Antriebstechnologien zu hinterfragen, inwieweit Kraftfahrzeuge grundsätzlich nötig sind, um in der Stadt mobil zu sein und damit zugleich, wieviel Fläche, bzw. Verkehrswege für diese Art der Fortbewegung zur Verfügung gestellt werden.

Neben dem Straßenraum, der sich negativ auf die oberen Geschosse auswirken kann, stellt teilweise auch die Architektur der gründerzeitlichen Bebauung, sowie die zuvor geltende Bauordnung ein Hindernis für eine höhere Qualität, bzw. Verbindung der oberen Geschosse mit dem öffentlichen Raum dar. Um das Öffentliche und das Private in Beziehung zu setzen, sind Bauteile, wie z.B. Erker und Balkone, die in den Zwischenraum hineinragen, elementar. Denn diese ermöglichen Blickbeziehungen zwischen Oben und Unten und ein Bewohnen der Schnittstelle zwischen Öffentlichem und Privatem in der Vertikalen.¹⁶⁵ In den betrachteten Bezirken außerhalb des Gürtels finden sich kaum Balkone oder Erker. Während der Gründerzeit sind hier hauptsächlich Zinshäuser und Mietskasernen errichtet worden, bei denen diese Elemente zumeist fehlen.¹⁶⁶ Zudem ist in den Gebieten erst seit der Novellierung der Bauordnung im Jahr 2014 die Möglichkeit entstanden, Bauteile, wie z. B. Balkone in den Straßenraum hineinragen zu lassen.¹⁶⁷ Daher fehlt es in jenen Arealen häufig an der Verbindung zwischen den oberen Geschossen und dem Straßenraum. Tröger hält dazu kritisch fest, dass dies dazu führen könne, dass der Straßenraum unbelebt bleibe und lediglich als Verkehrsfläche verstanden würde.¹⁶⁸ Hier wird deutlich, dass neben der Gestaltung des Straßenraums auch die Architektur Einfluss auf die Qualität des öffentlichen Raums ausübt, bzw. dazu beitragen kann, dass der Zwischenraum nicht nur als Verkehrsfläche begriffen wird.

Von Umstrukturierungen des Straßenraums profitieren die dort lebenden Menschen, sowie die Eigentümer*innen der dort befindlichen Immobilien. Während für die Bewohnenden und die dort arbeitenden Menschen der Gewinn vor allem in einer Qualitätssteigerung des Lebensortes liegt, fällt der Gewinn für Eigentümer*innen finanziell aus. Das bebaute Grundstück erhöht sich im Wert, da die Qualität der Lage gestiegen ist. Die Herstellungskosten für

164 Vgl. Christof Vieweg, „Die Motoren sind nicht das Problem.“ Zuletzt geprüft am 31.08.2021, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/feinstaub-motoren-luftverschmutzung-reifen-abrieb-bremsen>.

165 Vgl. Tröger, *Dichte Atmosphäre*, 191–92.

166 Vgl. Christian Abrihan, „Wien – Studie: Balkone und -zubauten im Bestand, eine Grundlagentermittlung und Studie der Auswirkung auf das Stadtbild.“ Zuletzt geprüft am 26.01.2021, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000013.pdf>, 13.

167 Stadt Wien, „Balkone in Wien.“ Zuletzt geprüft am 26.01.2021, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/gutachten/balkone.html>.

168 Vgl. Tröger, *Dichte Atmosphäre*, 195–96.

die Umgestaltung des öffentlichen Raums müssen jedoch durch Gelder der Stadt getragen werden, letztlich Steuergelder der Allgemeinheit. Die Steigerung der örtlichen Lebensqualität für viele Bürger*innen, unter Aufwendung von Steuergeldern der Allgemeinheit, kann allerdings als vertretbar angesehen werden. Die finanzielle Gewinnabschöpfung, welche den Besitzenden zufällt, ist aber kritisch zu betrachten. Gewinne, die bei einem Verkauf von Immobilien erzielt werden, sind derzeit mit 30% besteuert, dabei bestehen Sonderregelungen, je nach Kaufdatum des Objekts, der Zeitspanne zwischen Kauf und Verkauf und ob an dem jeweiligen Objekt über längere Zeit ein eigener Hauptwohnsitz bestand.¹⁶⁹ Durch die Besteuerung der Gewinne mit 30% könnten derzeit nur Teile der Kosten durch die erhobene Steuer beim Verkauf zurückgewonnen werden. Darüber hinaus greift die Steuer erst, wenn ein Objekt veräußert wird. Behalten hingegen die Eigentümer*innen nach einer Umgestaltung des Zwischenraums ihr Objekt, kann die Wertsteigerung auf diese Weise nicht besteuert werden und die Kostenlast bleibt in Gänze bei der Allgemeinheit.

Gleichzeitig kann die Qualitätssteigerung der Lage zu höheren Mieten führen und damit negative Auswirkungen für die dort lebenden Menschen haben. Zwar würde dann eine höhere steuerliche Abgabe erzielt, die der Allgemeinheit zugutekäme, diese würde jedoch hauptsächlich durch die Mieter*innen getragen. Für Eigentümer*innen, die keinen Beitrag zur Qualitätssteigerung geleistet haben, entstünden leistungslose Gewinne auf Kosten der Allgemeinheit. Daher ist es bei der Umgestaltung von öffentlichem Raum entscheidend, dass gleichzeitig Konzepte entwickelt werden, die zu einer Kosten- und Gewinnerechtigkeit beitragen. Denn bisher verbleibt die Kostenlast bei der öffentlichen Hand, während die Gewinne privatisiert werden.¹⁷⁰ Abhilfe kann z. B. ein Planungswertausgleich schaffen. Mit dessen Hilfe ließen sich durch öffentliche Investitionen entstandene Mehrwerte am Boden abschöpfen.

169 Vgl. oesterreich.gv.at, „Allgemeines zur Gewinnermittlung.“ Zuletzt geprüft am 28.01.2021, https://www.oesterreich.gv.at/themen/steuern_und_finanzen/immobilien_ertragsteuer/1/Seite.2420004.html.

170 Vgl. Laura Weißmüller, „Der Wert des Bodens.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 158.

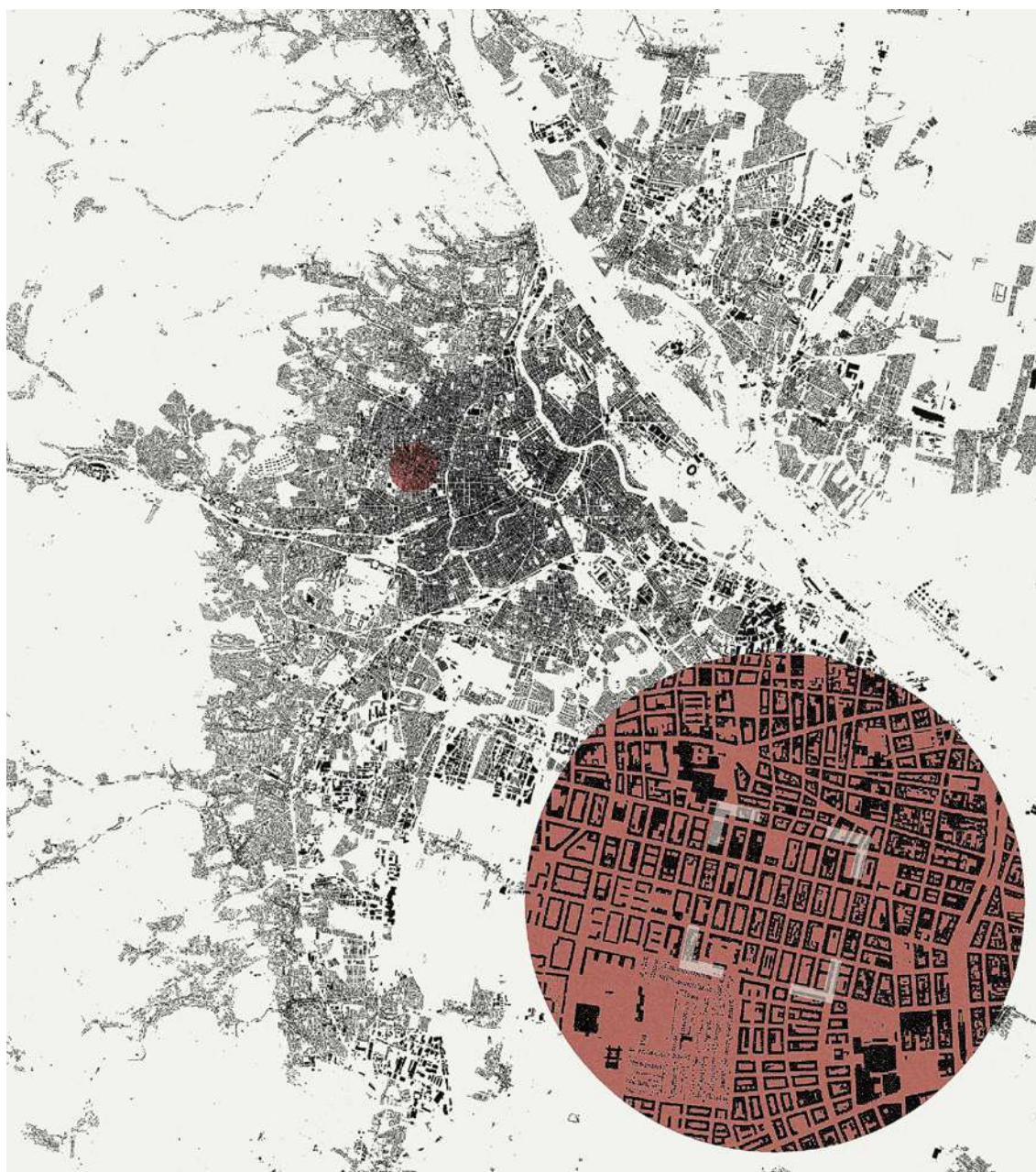


Abb. 34
Lageplan
Ausschnitt 16. Bezirk

Transformation des öffentlichen Raums

Nachfolgend wird ein Entwurf für den öffentlichen Raum im 16. Bezirk vorgestellt. Wie die bisherigen Untersuchungen gezeigt haben, ist für ein Weiterbauen in der Stadt die Qualität des öffentlichen Raums, besonders der Straße, von entscheidender Bedeutung. Ist die Straße lediglich eine Verkehrsfläche, die nur dem Vorankommen und Parken dient, wird ein Weiterbauen die Lebensqualität vor Ort weiter senken. Die negativen Folgen von Dichtebedingungen würden weiter gestärkt. Daher kann die Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums auch als Voraussetzung für das Weiterbauen angesehen werden. Gleichzeitig ist ein attraktiver öffentlicher Raum die Grundbedingung dafür, dass die Vorteile von städtischer Dichte zum Tragen kommen können.

Zunächst erfolgt eine fotografische Annäherung an das Plangebiet. In verschiedenen Zoomstufen werden Charakteristika des Areals hervorgehoben. Es werden Eindrücke der Straßenzüge vermittelt und im Besonderen auf das straßenseitige Erdgeschoss eingegangen.

Anschließend wird die derzeitige Verkehrsführung anhand eines Ausschnitts des 16. Bezirks dargelegt. Darauf aufbauend erfolgt eine vertiefende Betrachtung, um auf die derzeitige Nutzung des öffentlichen Raums einzugehen. In einer weiteren Zoomstufe wird die Nutzung und Wechselwirkung zwischen Straßenraum und Gebäude im Plangebiet erörtert.

Auf den Untersuchungen aufbauend wird ein neues Verkehrskonzept für den gezeigten Ausschnitt dargestellt. In weiteren Schritten wird die neue Nutzungsaufteilung im öffentlichen Raum besprochen und folgend zwei Straßentypen im Detail vorgestellt.

Fotografische Annäherung

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



Abb. 35
Hyrtlgasse, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 36
Hasnerstraße Ecke
Liebhartsgasse, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 37
Ganglbauergasse 24, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 38
Ganglbauergasse, 16. Bezirk
eigene Aufnahme

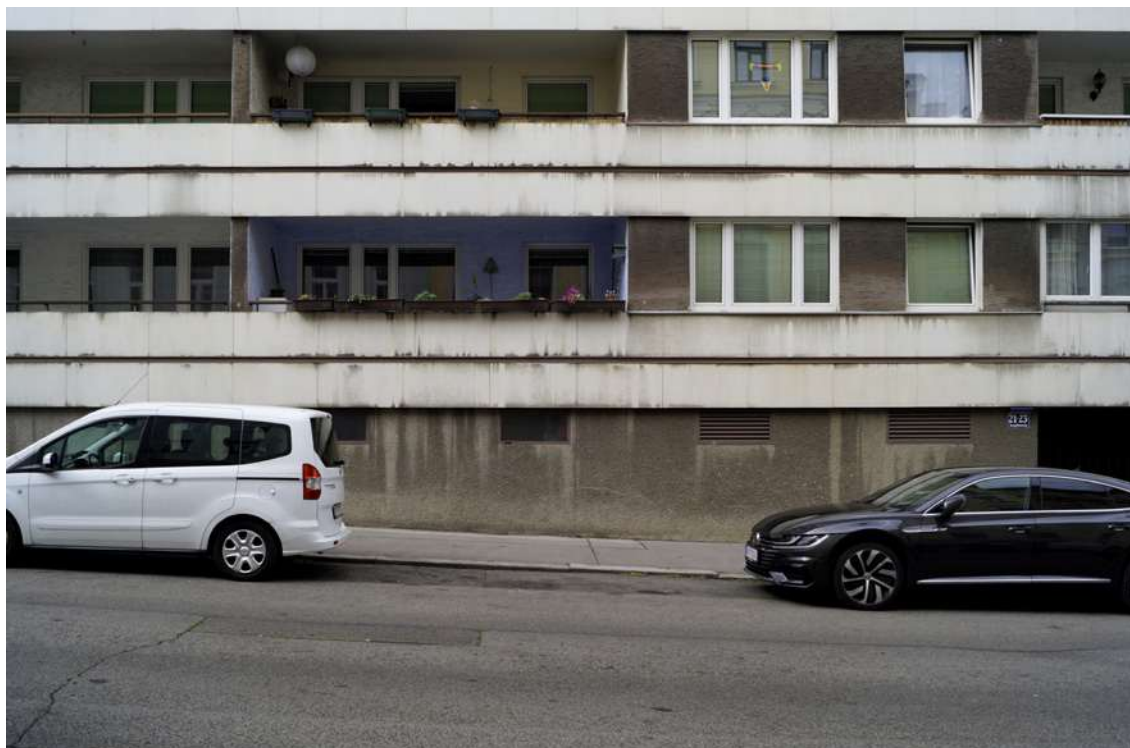


Abb. 39
Ganglbauergasse 21-23, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 40
Hasnerstraße 54, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 41
Koppstraße 60, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 42
Koppstraße 57, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 43
Hasnerstraße 46, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 44
Hasnerstraße 41, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 45
Ganglbauergasse 20, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 46
Koppstraße 58, 16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 47
Koppstraße 56, 16. Bezirk
eigene Aufnahme

Monotoner öffentlicher Raum – eine Bestandsaufnahme

Die Ausgangslage im gezeigten Gebiet ist ähnlich wie in vielen Arealen westlich des Gürtels. Einen Großteil des öffentlichen Raums machen Straßen aus, der Freiflächenanteil fällt hingegen gering aus. Lediglich vor dem Bezirksamt des 16. Bezirks ist eine kleine Grünfläche vorhanden, die neben Sitzgelegenheiten auch eine Sportfläche bietet. Die Hauptverkehrsadern bestehen aus Thaliastraße und Panikengasse. Beide Straßen führen Kraftfahrzeugspuren stadteinwärts und auswärts, sowie Tramlinien. Die Einbahnstraßen Koppstraße und Gablenzgasse ergänzen den öffentlichen Nahverkehr mit Buslinien. Längs der Blockrandbebauung finden sich Einbahnstraßen, in denen Fahrradfahrenden teilweise erlaubt ist, entgegen der Einfahrtrichtung zu fahren. Teilweise enden gekennzeichnete Wege für Radfahrende ohne Weiterführung. In der Summe sind gesonderte Bereiche für den Radverkehr nur vereinzelt anzutreffen, diese sind dann als Schutzstreifen markiert, die auch von Kraftfahrzeugen überfahren werden dürfen. Derzeit sind die Straßen hauptsächlich auf die Nutzung durch Kraftfahrzeugverkehr ausgelegt.



Abb. 48
 bestehendes Verkehrskonzept
 Ausschnitt 16. Bezirk

Beim Betrachten des Lageplans fällt gleich zu Beginn auf, dass alle gezeigten Straßen von Parkplätzen gesäumt sind, sowohl entlang der Verkehrsadern wie auch in den untergeordneten Straßen. Selbst die Fläche vor dem Bezirksamt ist nicht als verbundener Platz ausgebildet, der vom Gebäude zur Parkanlage überleitet. Ein Einbahnstraßenstummel trennt beide Teile voneinander und ist links und rechts von Parkplätzen gesäumt. Alle Straßen vereint der immens hohe Anteil an Parkplätzen und eine im Verhältnis geringe Gehsteigbreite. An den Straßenecken sind die Gehsteige häufig ausgebuchtet, um ein Überqueren zu erleichtern. In den Straßen ist für Fußgänger*innen der Wechsel der Straßenseite davon abhängig, wie eng die parkenden Autos zueinanderstehen. Manchmal kann die Straße überquert werden und manchmal muss ein paar Meter weitergegangen werden, damit eine freie Stelle zwischen den parkierenden Autos gefunden wird. Die Schrägaufstellung von Parkplätzen verstärkt die Flächenbeanspruchung des ruhenden Verkehrs zusätzlich. Das Verkehrsaufkommen ist in den untergeordneten Straßen eher gering, Vorfahrtsregeln unterbrechen den Fahrfluss an den Kreuzungspunkten. Mit dem Auto ist ein schnelleres Vorankommen eher auf den übergeordneten Straßen mit Vorfahrtsrecht gegeben. Die Nebenstraßen werden so hauptsächlich als Parkplatz genutzt – ein Ort, wo persönliche Dinge im öffentlichen Raum abgestellt werden. Die Verkehrsfläche ist allgemein nicht effizient genutzt, denn ein Großteil entfällt auf den ruhenden Verkehr.

Positiv hervorzuheben ist die von Bäumen gesäumte Hasnerstraße und Kopfstraße. Der Baumbestand erhöht die örtliche Qualität erheblich. Visuell nimmt trotz des höheren Verkehrsaufkommens gegenüber den Seitenstraßen die Dominanz der Kraftfahrzeuge ab. Zum einen befinden sich dort weniger Parkplätze entlang der Straße, zum anderen bietet das Grün einen weiteren optischen Reiz neben den Fassaden und Kraftfahrzeugen. Zusätzlich spenden die Bäume im Sommer Schatten und verbessern die Luftqualität.

Betrachtet man die Nebenstraßen im Detail werden die bisher angesprochenen Punkte besonders deutlich. Der ruhende Verkehr besetzt einen Großteil des öffentlichen Raums. Schrägaufstellung der Parkplätze führen teilweise dazu, dass die Autos mit der Fahrzeugfront in den onehin schmalen Gehsteig hineinragen und die nutzbare Fläche für Fußgänger*innen zusätzlich verringert wird. Auch Straßenbeschilderungen haben ihren Platz auf dem Gehsteig gefunden und erschweren ein aneinander vorbeikommen von Fußgängern zusätzlich. Zwischen den Häusern hängen Straßenbeleuchtungen, die hauptsächlich der Fahrbahnausleuchtung dienen. Ist die Beleuchtung eingeschaltet, verringert sich die abendliche und nächtliche Wohnqualität in



Abb. 49
Lageplan Bestandssituation

den ersten Geschossen. Abdunkelnde Elemente sind dann in den Innenräumen nötig.

Die Erdgeschosse der Gebäude werden unterschiedlich genutzt. Hin und wieder ist eine gewerbliche Nutzung anzutreffen, vereinzelt wurde das Erdgeschoss zu Parkgaragen umgebaut, Leerstände kommen häufig vor. In der Erdgeschosszone wird oft auch gewohnt, ebenerdig und im Halbstock. Eine Folge ist, dass Fenster dann meist mit Sichtschutzfolie beklebt sind, um Einblicke zu verhindern. Die Belichtungssituation im Inneren verschlechtert sich dadurch erheblich. Teilweise sind auch Gitter vor den Fenstern angebracht – Assoziationen zu Haftanstalten sind dabei unausweichlich. Nicht alle Erdgeschosse im Gebiet lassen sich einfach zu halböffentlichen, gewerblich genutzten Erdgeschossen umnutzen. Dies trifft insbesondere auf den Halbstock zu und Bauten, die nach der Gründerzeit entstanden sind und geringe Deckenhöhen aufweisen. Die schmalen Abmessungen der Blöcke, von 60 auf 120 Meter, ergeben im Verhältnis zu anderen Blockbebauungen einen hohen Anteil an Erdgeschosszonen, dieser übersteigt derzeit den Bedarf für gewerbliche Nutzungen.¹⁷¹ Mehrere Faktoren tragen dazu bei, dass insbesondere die Nebenstraßen unattraktiv sind. Einerseits trägt die Straßenraumnutzung und Aufteilung, andererseits das Überangebot an Erdgeschossflächen, welches zu Leerstand und gewerbefremder Nutzung führt. Weitergehend fehlt es an der architektonischen Verbindung zwischen oben und unten, Balkone und Erker fehlen, so kann die Schnittstelle zwischen öffentlichem und privatem Raum nicht bewohnt werden. Darüber hinaus befindet sich keinerlei Begrünung im Straßenraum.

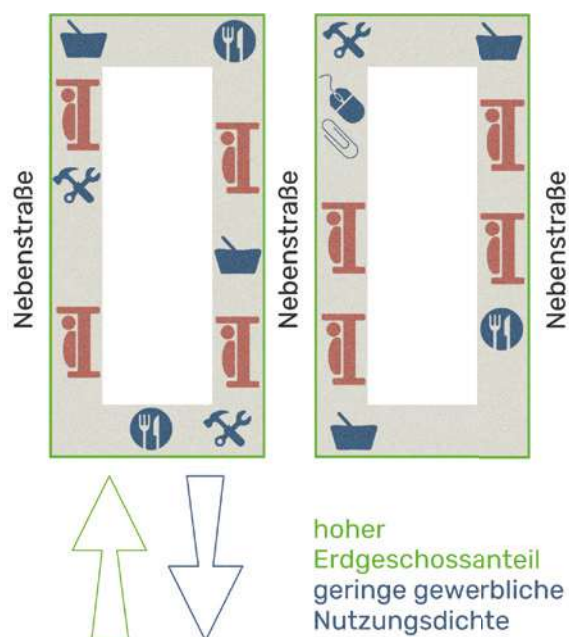


Abb. 50
Hoher Erdgeschosszonenanteil
mit geringer gewerblicher
Nutzungsdichte

171 Vgl. MA 21, Masterplan Gründerzeit, 38–39.

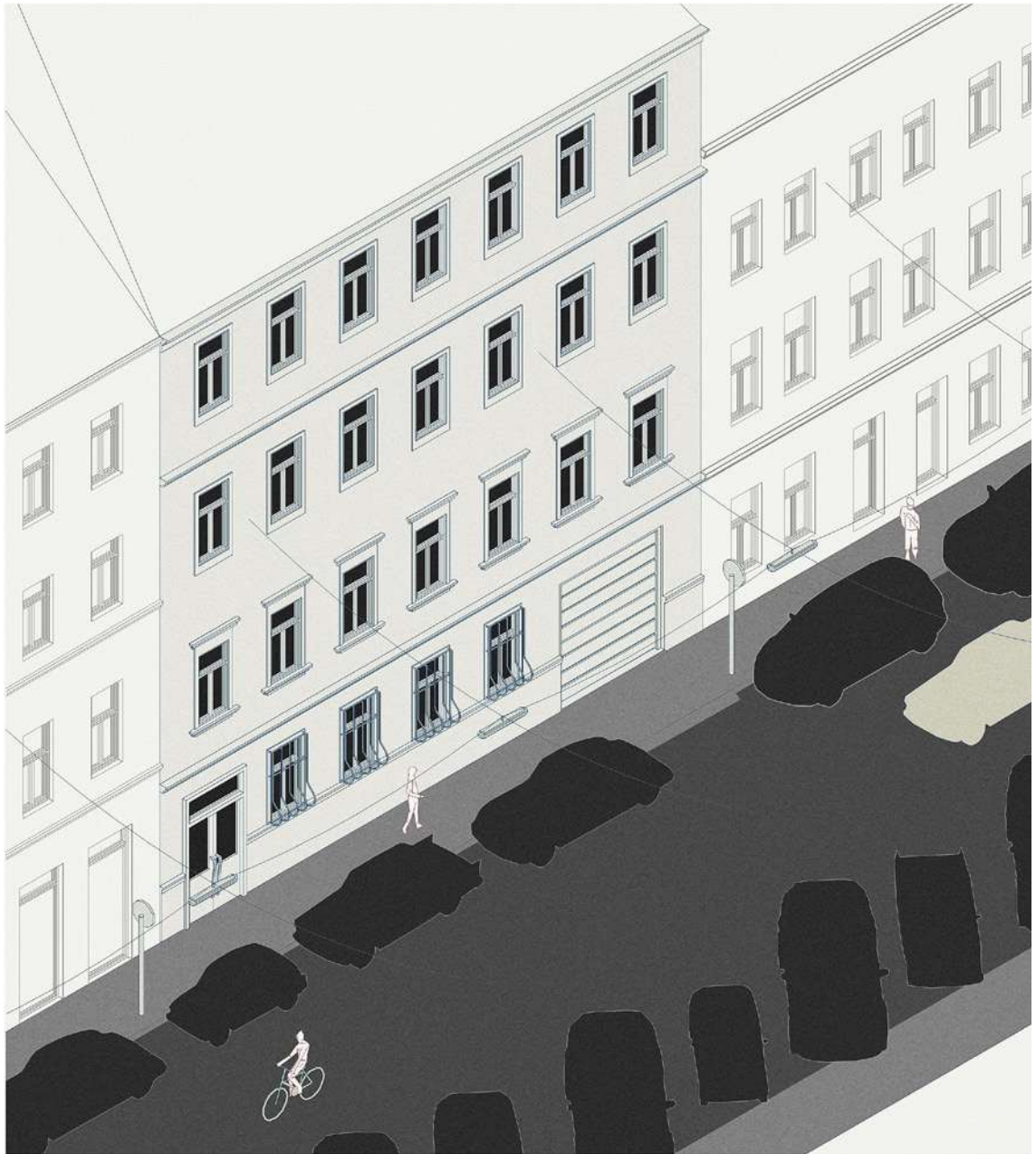


Abb. 51
Detailausschnitt Bestandssituation

Reaktivierung des öffentlichen Raums

Das neue Verkehrssystem ordnet Straßen drei unterschiedlichen Typen zu, der Verbindungsstraße, der Wohnstraße und dem Gartenweg. Entgegen dem vorherigen System, welches das Fahren und Abstellen von Kraftfahrzeugen überall erlaubte, ergeben sich daraus unterschiedliche Nutzungszuweisungen. Die Hauptverkehrsadern bestehen aus Thaliastraße und Gablenzgasse, sowie die beide verbindende Panikengasse. Diese drei Straßen fallen in die Kategorie der Verbindungsstraßen. Zugelassen für diesen Verkehrsbereich sind alle Verkehrsteilnehmenden, wobei die Nutzung durch den öffentlichen Personennahverkehr und Kraftfahrzeuge im Vordergrund steht, hier gilt es ein schnelles Vorankommen im übergeordneten Straßennetz der Stadt zu ermöglichen. Über die Thaliastraße und Gablenzgasse kann mit dem Kraftfahrzeug in das Stadtzentrum ein- bzw. ausgefahren werden. Die Panikengasse ermöglicht eine Verbindung zu den außerhalb des Gürtels liegenden Nachbarbezirken. Die nächste Ebene bilden die Wohnstraßen. Diese rücken die Bewohner*innen und Nutzer*innen des Areals in den Fokus. An den Einfahrtspunkten von den Verbindungsstraßen in die Wohnstraßen erfolgt eine Zugangskontrolle der Kraftfahrzeuge. Zur Einfahrt berechtigt sind Anwohner*innen, Zulieferungen, Entsorgungen und Rettungsdienste. Die Wohnstraßen werden als geteilter Verkehrsraum bestimmt. Für Kraftfahrzeuge erfolgt die Befahrung hauptsächlich in Einbahnrichtung. Radfahrende sind in ihrer Fahrtrichtung nicht beschränkt und dürfen in jegliche Richtung fahren. Selbstverständlich darf der gesamte Verkehrsraum von Fußgängern*innen genutzt werden. Andere Verkehrsteilnehmende haben auf diese besonders Rücksicht zu nehmen. Einen Sonderfall stellt die Koppstraße dar. Der dort geführten Nahverkehrslinie wird Vorrang eingeräumt. Einen neuen Typus bildet der Gartenweg. Dieser dient unter anderem dazu, den Grünanteil im Areal zu erhöhen. Genutzt werden darf dieser von Fußgänger*innen und Radfahrenden, Kraftfahrzeuge sind hingegen nicht zugelassen. Die Anordnung der Straßentypen erfolgt in einem Wechsel von Wohnstraße und Gartenweg. Dadurch kann jeder Block an einer Längsseite und einer Kopfseite angefahren werden.

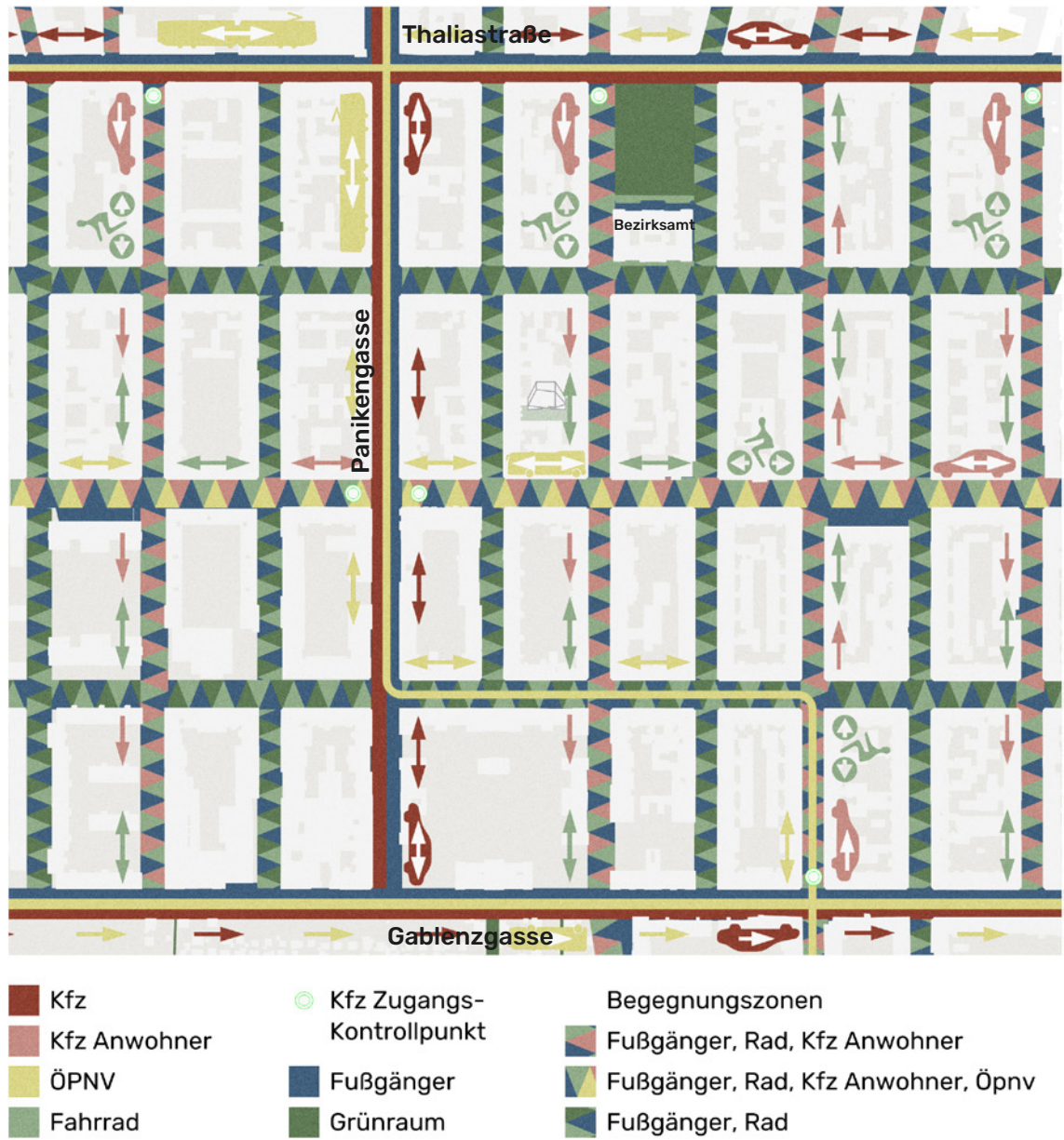


Abb. 52
neues Verkehrskonzept

Die neuen Wegetypen wirken sich auch auf die Nutzung des Areals aus. Der geteilte Verkehrsraum der Wohnstraßen befördert eine gewerblich genutzte Erdgeschosszone, in dem er die Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten erhöht. Durch den neuen Typus des Gartenwegs, der Grünraum vor der Haustüre bietet, wird zudem das Bewohnen der Erdgeschosszone bei gleichzeitig hoher Wohnqualität ermöglicht. Es ergibt sich, dass der Anteil der Erdgeschosszone, welcher hauptsächlich für gewerbliche Nutzungen zu Verfügung steht, im Vergleich zum Ausgangszustand verringert wird. Zunächst erscheint dies widersprüchlich, soll doch eine belebte Erdgeschosszone zu einer höheren Aufenthaltsqualität führen. Es gilt aber zu gleich, dass untergenutzte Erdgeschosszonen oder nicht öffentlich wirksame Nutzungen dem öffentlichen Raum eher schaden. Daher wird darauf abgezielt, dass entlang der Gartenwege in den ehemaligen Nebenstraßen wohnen im Erdgeschoss möglich bleibt. Das bewirkt, dass gewerbliche Nutzungen entlang der Kopfseiten der Blöcke und den Begegnungszonen konzentriert werden und dort ein hochfrequenzierter Stadtraum entstehen kann. Größere Blöcke erzeugen auf Quartiersebene betrachtet im Verhältnis zu kleineren Blöcken einen geringeren Erdgeschossanteil. Daher kommt es in Arealen, die von größeren Blöcken bestimmt sind, seltener zu Leerständen in den Erdgeschossen und die Straßenräume sind folglich belebter – ein geringerer Erdgeschossanteil versorgt dort mehr Menschen.¹⁷² Durch den Typus des Gartenweges kann temporär ein Teil der Erdgeschosszone anderweitig genutzt werden. Wenn mehr Menschen im Areal leben und der Bedarf an gewerblich nutzbaren Erdgeschossflächen ansteigt, besteht zugleich die Möglichkeit, dass das Potenzial der Erdgeschosse entlang der Gartenwege wieder freigeschaltet wird. In einzelnen Gartenwegen kann dann aktiv die Ansiedlung von gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss gefördert werden.

172 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 39.

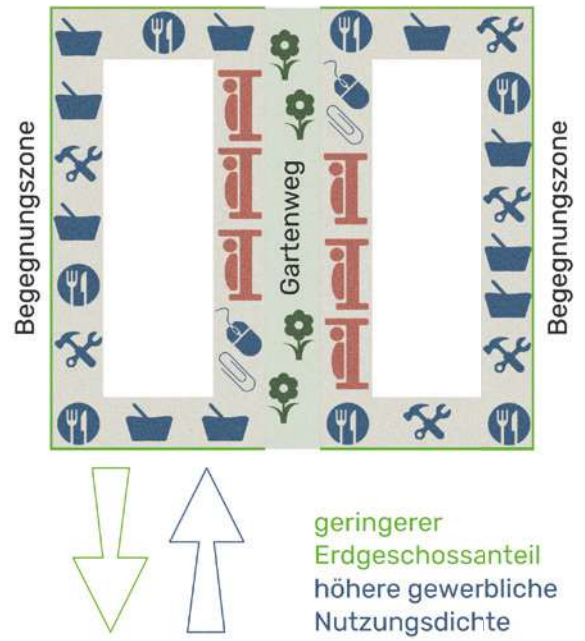


Abb. 53
geringerer Erdgeschossanteil mit
hoher gewerblicher Nutzungsdichte

Betrachtet man im Lageplan die neu geschaffene Situation, fällt auf, dass das vorherige Grau der Straßen verschwunden ist. Der ehemalige Bodenbelag ist einem hellen Belag gewichen, der nicht mehr zwischen Straße und Gehsteig unterscheidet oder durch weiße Linien Parkplätze ausweißt. Ein gemeinsamer Verkehrsraum ist geschaffen. Die ehemals nahezu unzählbare Anzahl an Parkplätzen ist aus dem öffentlichen Raum verbannt worden. Fortan wird das Bereitstellen von Flächen zum Parkieren von privaten Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum nicht mehr als zentrale Aufgabe der Stadt angesehen. Ausweichmöglichkeiten für Besitzer*innen eines Kraftfahrzeugs bestehen entlang der Verbindungsstraßen, sowie in Tiefgaragen, die bereits zuvor bestanden. Für quartiersansässige Betriebe, die auf Fahrzeuge angewiesen sind, wurden Parkmöglichkeiten neben dem Bezirksamt geschaffen, sowie in unmittelbarer Nähe des Zugangskontrollpunktes an der Einfahrt zur Wohnstraße. Temporäre Parkmöglichkeiten für Gewerke die einen Auftrag im Quartier erfüllen sind in den Wohnstraßen gesondert ausgewiesen. An den Kreuzungspunkten, die auf die Verbindungsstraße treffen sind Flächen für geteilte Mobilität ausgewiesen, hier können Kraftfahrzeuge abgestellt und aufgeladen werden. Entlang der Verbindungsstraße Panikengasse ist der Gehsteig verbreitert und so deutlich besser nutzbar für Fußgänger*innen. Zusätzlich sind einige Parkplätze gewichen und haben Baumpflanzungen ermöglicht. Dort wo die Gartenwege und Wohnstraßen auf die Verbindungsstraße treffen, sind Fahrrad- und Elektroscooterstationen vorzufinden. Weitere Stationen sind entlang der mit Bäumen gesäumten Wohnstraßen verteilt. An den Kreuzungspunkten der Gartenwege befinden sich Plätze, die Orte für Kommunikation und Interaktion schaffen. Die Gartenwege schlängeln sich durch die ehemaligen Nebenstraßen und sind reichhaltig begrünt. Bepflanzungen verbessern die Luftqualität im Quartier und sorgen für weniger Hitze im Sommer. Wertstoffsammelstellen sind entlang der Wohnstraßen als Unterflurcontainer ausgeführt. Biologische Abfälle werden im Areal gehalten, zunächst wird die Abwärme des Kompostierungsvorgangs genutzt und anschließend die gewonnene Erde für die Bepflanzungen im Quartier.

Je nach Potenzial der Gebäude sind im Lageplan entlang der ehemaligen Nebenstraßen Flächen für eine zweite Fassadenschicht eingezeichnet. Wie bereits zuvor ausgeführt, fehlte es auch im gezeigten Areal an Balkonen, Erkern und bodentiefen Fenstern, die das Bewohnen der Schnittstelle zwischen öffentlichem und privatem Raum ermöglichen. Die zweite Fassadenschicht kann über weite Teile des Jahres als Erweiterung des Wohnraums genutzt werden. Durch eine eigenständige Statik der zweiten Schicht können die gründerzeitlichen Fassaden zum großen Anteil erhalten und ein Rückbau

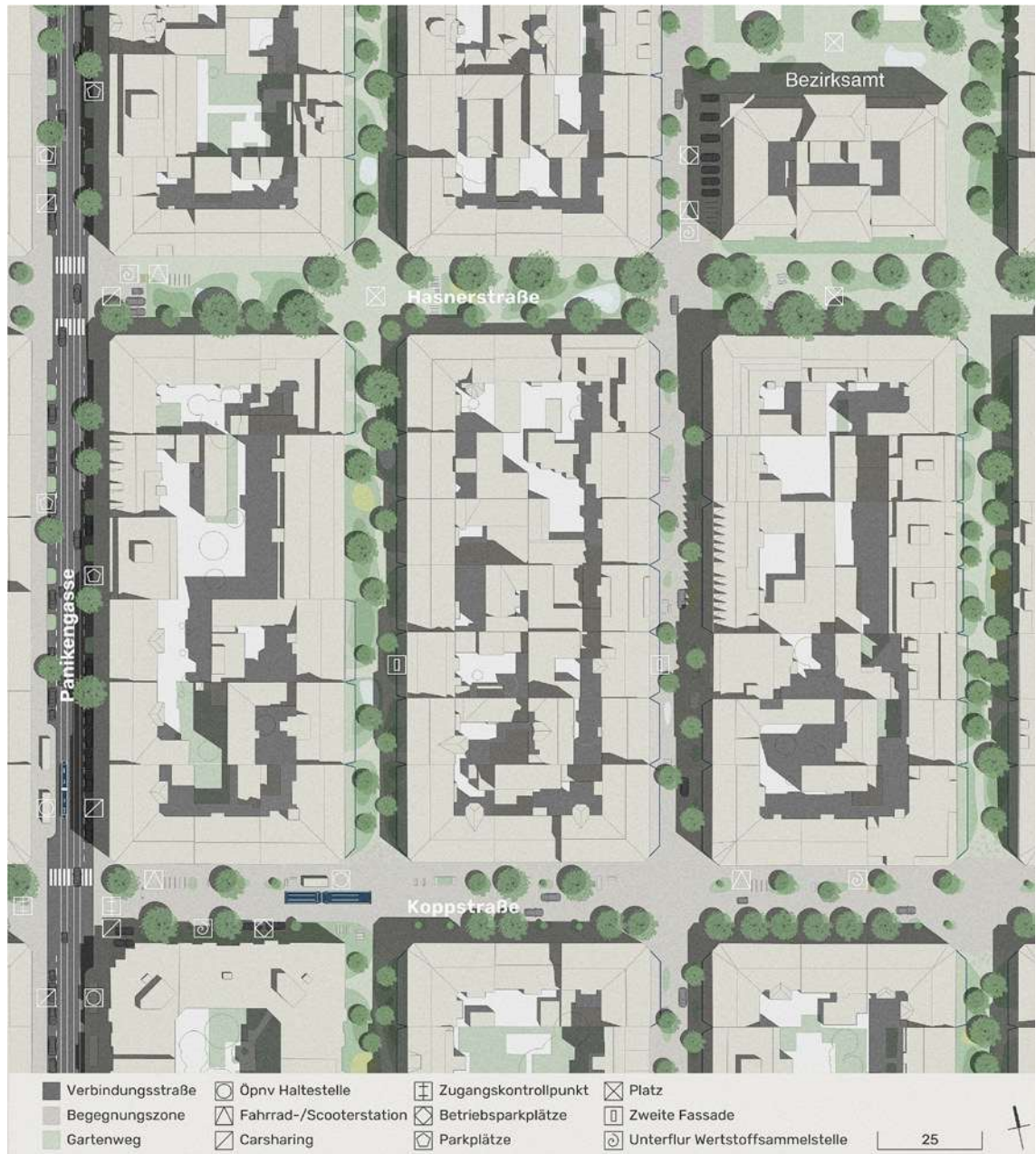


Abb. 54
Lageplan

der hinzugefügten Schicht bleibt möglich. Die ergänzende Schicht ist zudem dienlich für die Bauphysik. Der Schallschutz der Innenräume wird verbessert. Besonders entscheidend ist die wärmedämmende Wirkung. Die zweite Schicht sorgt bei hohen Sonnenständen in den warmen Monaten für eine Verschattung der hinteren Fassade und schützt die Gebäude vor Überhitzung. Im Winter fungiert die zweite Schicht als Wärmedämmung und die hintere Fassade wird durch den flachen Sonnenstand erwärmt. In beiden Fällen wird die thermische Trägheit des Außenmauerwerks genutzt. Darüber hinaus können Aufstockungen in die neue Außenhaut integriert werden. Dabei sind zwei Grundtypen vorgesehen. In den Begegnungszonen bleibt die zweite Schicht im Erdgeschoss offen, entlang der Gartenwege wird die Schicht geschlossen. Dies erlaubt entsprechend des Lichteinfallswinkels eine höhere Bebauung entlang der Begegnungszonen und unterstreicht deren städtischen Charakter. Entlang der Gartenwege ergibt der Lichteinfallswinkel eine niedrigere Bebauung und wird der Nutzung als Grünraum gerecht.

Entlang der Wohnstraßen wird der öffentliche Raum als Begegnungszone genutzt. Kraftfahrzeuge, Fußgänger*innen und Radfahrende teilen sich den Verkehrsraum. Unter Kolonnaden kann entlang der Fassaden wettergeschützt flaniert werden, ein Raum, der allein den Fußgängern zugeschrieben ist. Städtisches Mobiliar bietet Gelegenheiten zum Platz nehmen, verweilen und austauschen. Die zuvor hängende Straßenbeleuchtung wird hinab geholt und beleuchtet so nicht mehr die oberen Geschosse. An den Eingängen der Häuser wird jeweils eine Laterne platziert und bietet neben Beleuchtung auch Sitzgelegenheiten für Menschen, die auf jemanden warten. Bepflanzungen sind zu ebener Erde und in Hochbeeten zu finden. Vereinzelt säumen Wasserbecken die Begegnungszonen und helfen dabei die Stadt im Sommer zu kühlen. Bäume ergänzen die Vegetation, bieten Schatten und saubere Luft. Das Wurzelwerk wird durch Baumschutzroste geschützt und erlaubt Regenwasser zu versickern. Radständer sind im Zwischenraum verteilt und unterstützen das umweltfreundliche Fortbewegungsmittel. In den Begegnungszonen werden jene Aspekte gebündelt, die die Vorteile von städtischer Dichte zum Vorschein bringen. Ein städtischer Raum entsteht der Kommunikation und Interaktion fördert – ein Ort der den Menschen, dem Quartier und der gesamten Stadt dient.

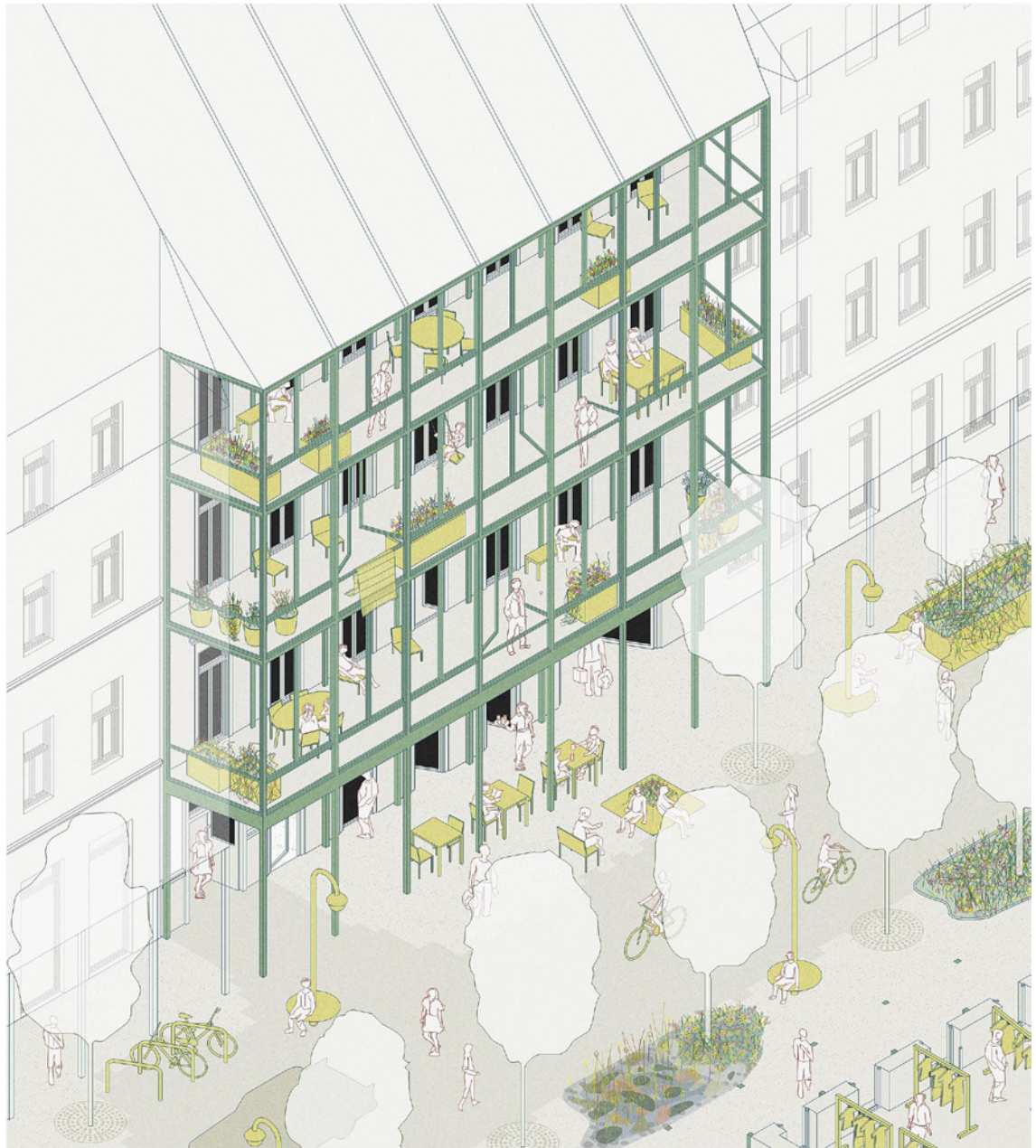


Abb. 55
Detailausschnitt Begegnungszone

Die Gartenwege in den ehemaligen Nebenstraßen bilden einen Teil der Grünen Lunge des Areals. Ein Pfad führt entlang der Vegetationszonen, knüpft an die Hauseingänge an und bildet ein feines Wegenetz. Die Grünflächen ziehen sich von Fassade zu Fassade und werden für Freizeitaktivitäten genutzt. Steine liegen wie kleine Findlinge auf den Wiesen verteilt, bilden Gruppen und laden zum Platz nehmen ein. Wasserbecken bieten Tieren einen neuen Lebensraum und tragen zusammen mit den Grünflächen zur Kühlung der Stadt bei. Auf den Wiesen sind verschiedene Laubbäume verteilt, die essbare Früchte tragen. Die zweite Fassadenschicht ist im Erdgeschoss geschlossen und macht ein Bewohnen der Erdgeschosszone weiterhin möglich. Statt der zuvor notgedrungen wirkenden Fenstergitter und Sichtschutzfolien, die den öffentlichen vom privaten Raum trennen sollten, schaffen nun die Wintergärten die nötige Distanz. Zugleich kann die Übergangszone genutzt und bewohnt werden. Eine gewerbliche Nutzung des Erdgeschosses bleibt möglich, der Wintergarten wird dann zum Schaufenster. Der zuvor sehr geringe Grünanteil im Areal wird durch den Typus des Gartenwegs erheblich erhöht. Die Lebensqualität im Quartier verbessert sich und ein konsumfreier Ort zum Aufenthalt und zum Erholen wird angeboten.

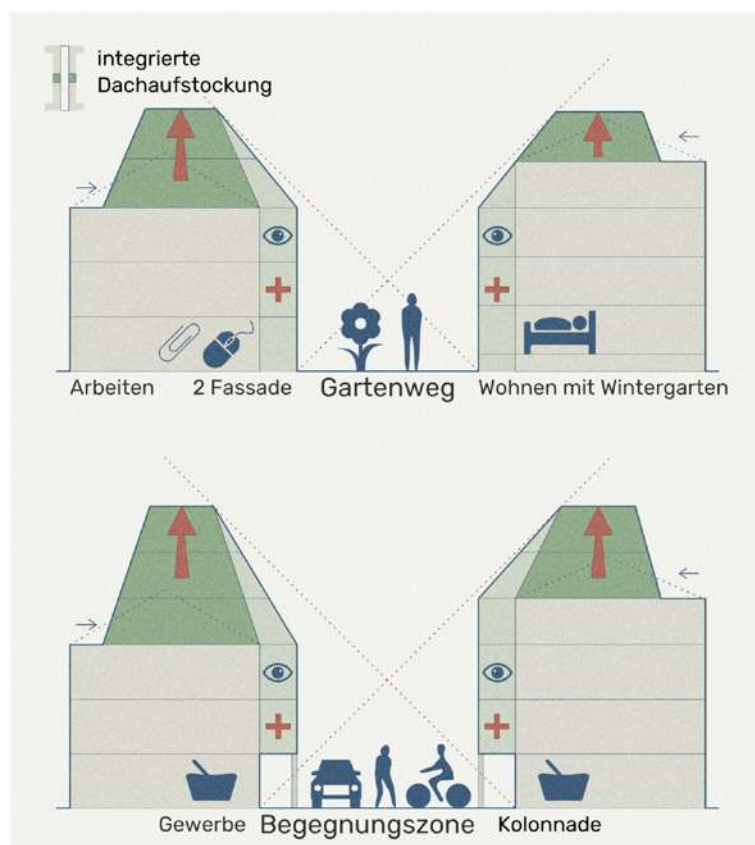


Abb. 56
Zweite Fassadenschicht und
Aufstockung

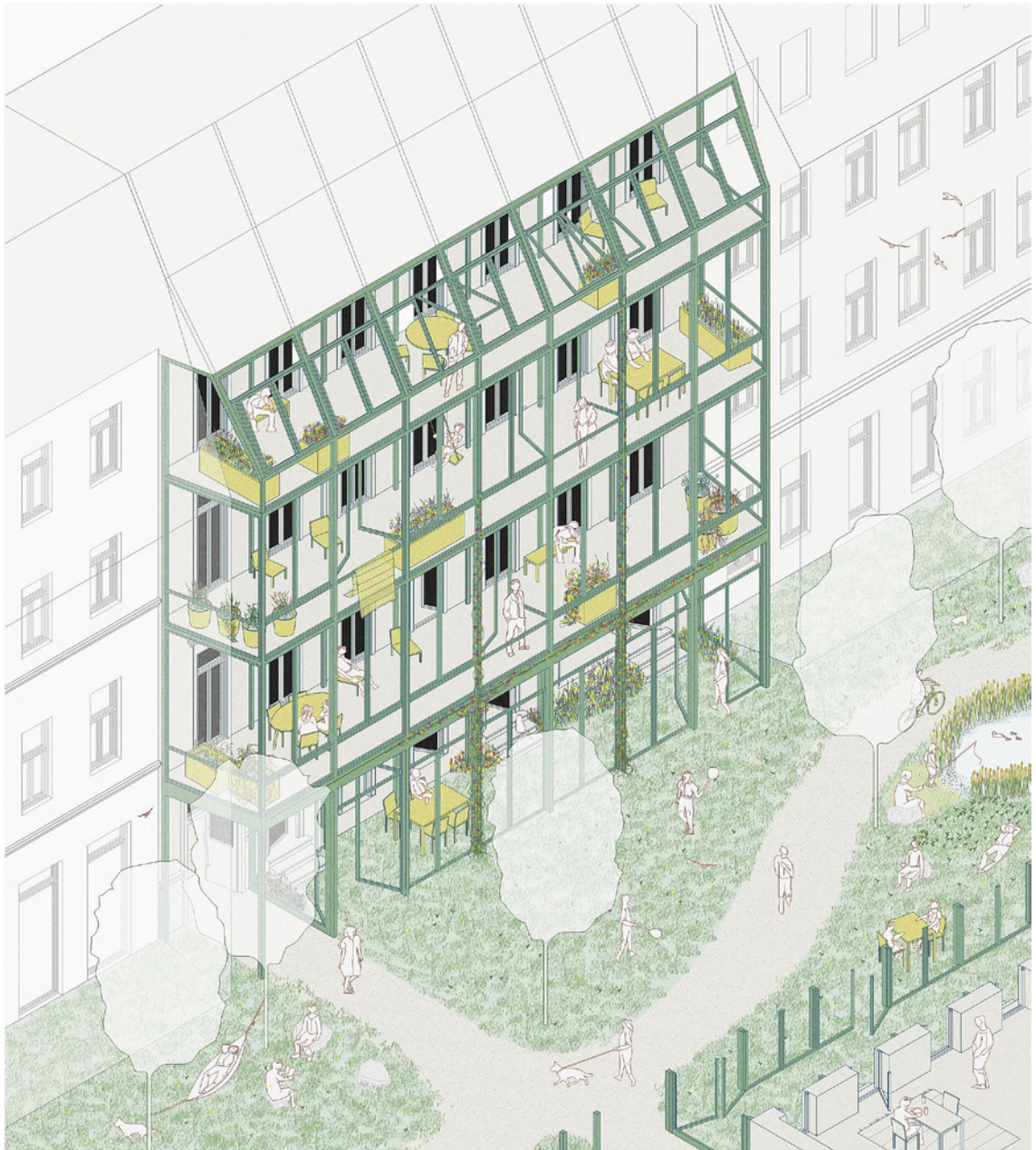


Abb. 57
Detailausschnitt Gartenweg

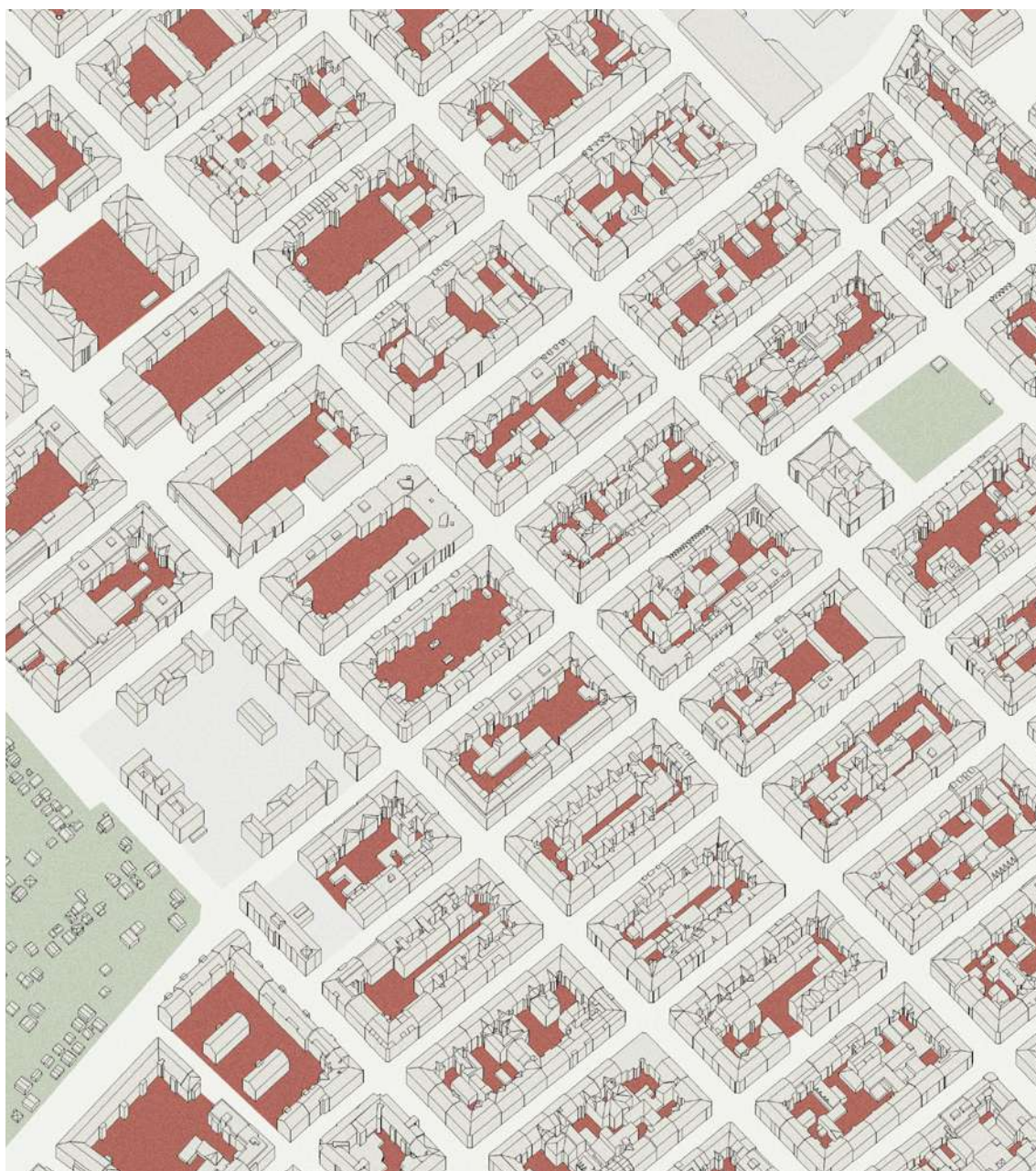


Abb. 58
Hofbebauung im 16. Bezirk

Das Innere und das Weiterbauen

Nach dem im vorherigen Kapitel auf die Nutzung des öffentlichen Raums zwischen den Blockrandbebauung eingegangen wurde, folgt in diesem Kapitel die Betrachtung der Bauten und Flächen, die sich hinter dem Blockrand befinden. Auf die Qualitäten der gründerzeitlichen Bebauung am Blockrand und die Bedeutung des Erdgeschosses wird an dieser Stelle nicht weiter eingegangen und ist nachzulesen im Kapitel „Wert des Bestands“ bzw. im Kapitel „Vor der Haustür“. Vielmehr wird die Nutzung der Innenhöfe und deren Bebauung aufgegriffen. Da die Bebauung der Höfe je nach Parzelle sehr unterschiedlich ist, werden zunächst Qualitäten besprochen, welche die Innenhöfe generell bieten können. Im Anschluss werden Mängel aufgezeigt. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt im späteren Verlauf auf der Rasterplanung westlich des Gürtels, welche im vorherigen Kapitel vorgestellt wurde. Die Blöcke weisen in der Regel eine Abmessung von 60 auf 120m auf und sind allgemein westlich des Gürtels, sowie in ähnlicher Form auch im 10.-, 12.- und 2. Bezirk zu finden.¹⁷³ Daher ergibt sich aus der Untersuchung eine gewisse Übertragbarkeit auf weitere Stadtgebiete. Abschließend wird auf die derzeitigen baulichen Entwicklungen und deren Folgen eingegangen. Dies betrifft die Innenhöfe, aber z. B. auch den Blockrand in Form von Aufstockungen, sowie Änderungen der Eigentumsverhältnisse.

173 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 38.

Im Inneren

Die Innenhöfe der Blockrandbebauung gehören zur Erdgeschosszone, die sich aus dem Straßenraum, den Erdgeschossen, der Blockrandbebauung und den dahinter befindlichen Höfen zusammensetzt. Sie können damit Teil der öffentlich wirksamen Zone sein und den öffentlich, bzw. halböffentlich nutzbaren Raum erweitern. Unterschiedliche Nutzungen finden in den Höfen Platz. Damit tragen diese zur Flexibilität der Blockbebauungen bei. Eine wichtige Funktion kann ihnen als Standort für betriebliche Nutzungen zukommen, vor allem für Handwerksbetriebe.¹⁷⁴ Werden die Höfe gewerblich genutzt, trägt dies zur Nutzungsmischung im Areal bei und rückt Wohnen und Arbeiten eng zusammen. Dadurch ergeben sich kurze Wege innerhalb der Stadt.¹⁷⁵ Zugleich entfällt damit häufig eine nutzbare Freifläche für die Bewohner*innen der Parzelle. Jedoch stellt die betriebliche Nutzung der Höfe ein wichtiges qualitatives Merkmal dar. Durch die räumliche Nähe der unterschiedlichen Nutzungen, werden die Bedürfnisse der Menschen besser gedeckt.¹⁷⁶ Um eine gewerbliche Nutzung der Innenhöfe weiterhin zu gewährleisten, wird es daher auch zukünftig nötig sein, dass Teile der Blockrandbebauung mit einem Transportfahrzeug angefahren werden können. Andernfalls bestünde die Gefahr, der Abwanderung von Betrieben ins städtische Umland.

Selten sind die Höfe als Grünflächen ausgestaltet. Als positives Beispiel ist das Planquadrat im 4. Gemeindebezirk hervorzuheben. Der parkähnliche Innenhof ist durch ein partizipatives Projekt in den 1970er Jahren entstanden und besteht bis heute. Trotz unterschiedlicher Eigentumsverhältnisse der dazugehörigen Parzellen konnte eine Zusammenlegung der Innenhöfe erreicht werden. Über die Jahre ist ein parkähnlicher Grünraum entstanden, der öffentlich zugänglich ist. Die Verwaltung des Innenhofs erfolgt in Selbstverwaltung durch den Gartenhofverein.¹⁷⁷ Begrünte Innenhöfe sind häufiger auch dort anzutreffen, wo Gemeindebauten Teil der Blockrandbebauung sind, so z.B. bei der Wohnanlage Ganglbauergasse 4-12 im 16. Bezirk, die zwischen Ganglbauergasse und Hyrtelgasse liegt.

174 Vgl. ebd., 45.

175 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 31, 66.

176 Vgl. Vittorio M. Lampugnani, „Die Architektur der städtischen Dichte.“ In *Dense cities*, 57–8.w

177 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 35.



Abb. 59
gewerblich genutzter Hof
eigene Aufnahme



Abb. 60
Kleingewerbe im
Innenhof



Abb. 61
Planquadrat

Die Bebauung der Höfe fällt im gezeigten Areal des 16. Bezirks je nach Block und Parzelle sehr unterschiedlich aus. Insgesamt sind die Parzellen baulich sehr stark genutzt. Unter anderem gibt es dafür historische Gründe. Während der Industrialisierung stieg die Bevölkerungsanzahl in Ottakring erheblich an und führte zu einer weiteren Verbauung. Hauptsächlich lebten dort Arbeitende und Gewerbetreibende, die die Höfe nutzten. Daher finden sich in den Innenhöfen Gebäude für gewerbliche Nutzungen, ehemalige Ställe und Gartenhäuser. Teilweise gibt es Gebäude, die bereits vor der Rasterplanung entstanden sind und von der Blockrandbebauung später umschlossen wurden.¹⁷⁸ Wenig bis gar nicht bebaute Höfe sind vor allem dort zu finden, wo Gebäude nach der Gründerzeit errichtet wurden, so z.B. bei der zuvor angesprochenen Wohnanlage an der Ganglbauergasse, die in den 1930er Jahren gebaut wurde. Ein unverbauter Innenhof findet sich ebenfalls einige Blöcke weiter beim Josef-Weinheber-Hof aus dem Jahre 1969.

Im Areal ist von mehrgeschossigen Wohnbauten bis hin zu kleinsten Baracken als Hofbebauung alles vorzufinden. Bei einigen Wohngebäuden, die während der Gründerzeit in den Innenhöfen errichtet wurden, ist ein ausreichender Lichteinfall in die unteren Geschosse nicht gegeben. Es wurde über die heutige Belichtungsgrenze hinaus gebaut.¹⁷⁹ Die jeweilige Wohnqualität ist maßgeblich von der umgebenden Bebauung abhängig. Unter den großvolumigen Hofbebauungen aus der Gründerzeit sind im Areal vor allem drei Typen anzutreffen.

Eine häufige Form der Hofbebauung ist jener Fall, bei dem das Hofgebäude mit einer Brandwand an die innere Grundstücksgrenze rückt. Im Gebiet ist auch die Variante zu finden, bei dem das Hofgebäude um 90 Grad gedreht ,angeordnet ist. Diese Gebäude haben je nach Position eine eigene vertikale Erschließung. Öffnungen für die Belichtung und Belüftung sind nur in Richtung der eigenen Parzelle gegeben. Dies führt zu geringen Gebäudetiefen. Zu den Nachbarparzellen zeigen sich diese Hofgebäude mit einer unattraktiven Brandwand.¹⁸⁰ Ist das Nachbargrundstück auf die gleiche Weise bebaut, stehen diese Hofgebäude mit ihren Brandwänden Rücken an Rücken und haben je Hofgebäude eine eigenständige vertikale Erschließung, die jeweils wenig Gesamtfläche erschließt. Das Verhältnis von Erschließungsfläche zu Nutzfläche fällt ungünstig aus. Aufgrund der Parzellengrenzen ergibt sich bei dieser Bebauung ein ineffizienter Umgang mit dem Baugrund.

178 Vgl. Tröger, *Dichte Atmosphäre*, 111.

179 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 51.

180 Vgl.ebd., 56.



Abb. 62
Typologien der Hofbebauung
16. Bezirk

Häufig ist im Areal der sogenannte H-Trakter zu finden. Dieser kann als sehr effizient hinsichtlich der baulichen Ausnutzung der Parzelle angesehen werden.¹⁸¹ Beim H-Trakter teilen sich das Gebäude am Blockrand und jenes im Inneren eine gemeinsame Erschließung. Durch die geringen Parzellenabmessungen stehen die Hofgebäude dann jedoch so nah am Blockrand und der Grenze zur Nachbarparzelle, dass es zu einer dauerhaften Verschattung der Fassaden kommt. Eine beidseitige Belichtung besonders des Hofgebäudes ist dann von geringster Qualität. Nach den heutigen Belichtungsregeln wäre ein Großteil dieser Gebäude nicht mehr genehmigungsfähig.

Der dritte Typus steht mit zwei Flügeln an der gegenüberliegenden Grundstücksgrenze. Das Treppenhaus rückt leicht von der Grundstücksgrenze ab. Belichtet wird der Baukörper hauptsächlich in Richtung der Blockrandbebauung der eigenen Parzelle. In Richtung der Nachbarparzelle erfolgt die Belichtung hauptsächlich über die inneren Seiten der Seitenflügel. Die Brandwand zu den seitlichen gelegenen Nachbarparzellen wird durch die Seitenflügel sehr lang und weist eine große Höhe auf. Die Verschattung ist dementsprechend groß. Anbaumöglichkeiten sind für die gegenüberliegende Parzelle nahezu nur in ähnlicher Form möglich. Wird auf der Nachbarparzelle gespiegelt angebaut, entsteht ein Lichthof zwischen den Parzellengrenzen von minimaler Abmessung. Zugleich erfolgt auch dann die Errichtung eines weiteren Treppenhauses.

Die gezeigten Formen der Hofbebauung führen zu einem parasitären Verhalten der Baukörper untereinander. Sie stehen sich gegenseitig im Weg, verschatten einander und reduzieren die baulichen Möglichkeiten der Nachbarparzellen. Häufig ergeben sich Ausblicke auf Brandwände und eine Durchwegung der Parzellen bleibt ausgeschlossen, denn an den Parzellengrenzen stehen Mauern und Brandwände. Teilweise stehen Treppenhäuser Wand an Wand und verbinden die gleichen Geschosshöhen miteinander.

Die großvolumigen Wohngebäude in den Innenhöfen erzeugen zwar selten eine räumliche Qualität, jedoch können sie auch dazu dienen, günstigeren Wohnraum in städtischer Lage zur Verfügung zu stellen und sind daher auch unter diesem Aspekt zu betrachten. Es gilt ebenso, dass bereits umfängliche Ressourcen in die Hofgebäude investiert worden sind und daher eine simple Forderung nach dem Abriss jener Gebäude zu kurz greift. Darüber hinaus bieten diese Gebäude im Inneren die Chance auf ein ruhiges, vom Straßenlärm abgeschirmtes, Wohnen. Daraus ergibt sich ein Vorteil gegenüber der

181 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 38.

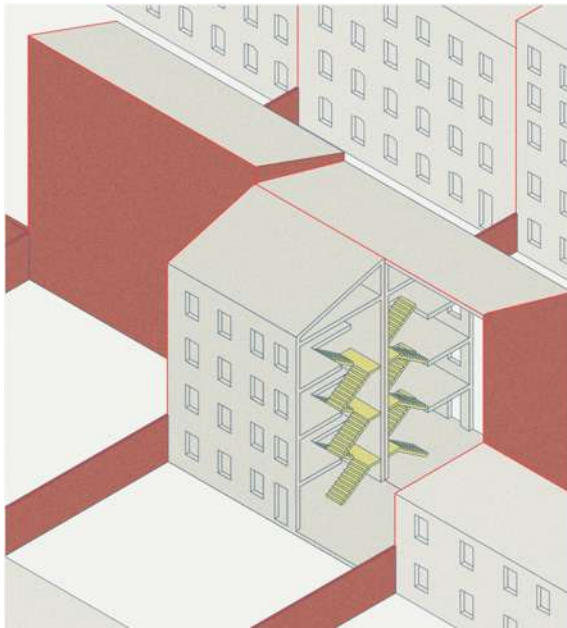


Abb. 63
Innenhofbebauung Typ 1

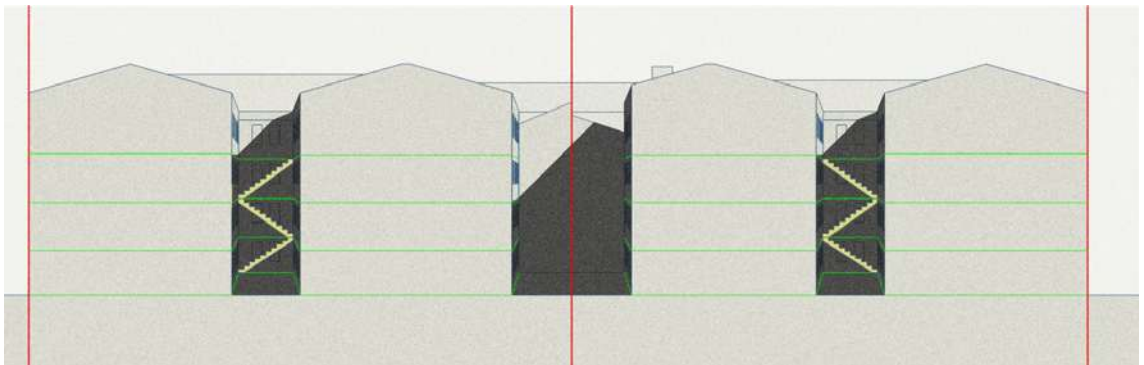


Abb. 64
Innenhofbebauung Typ 2
H - Trakter

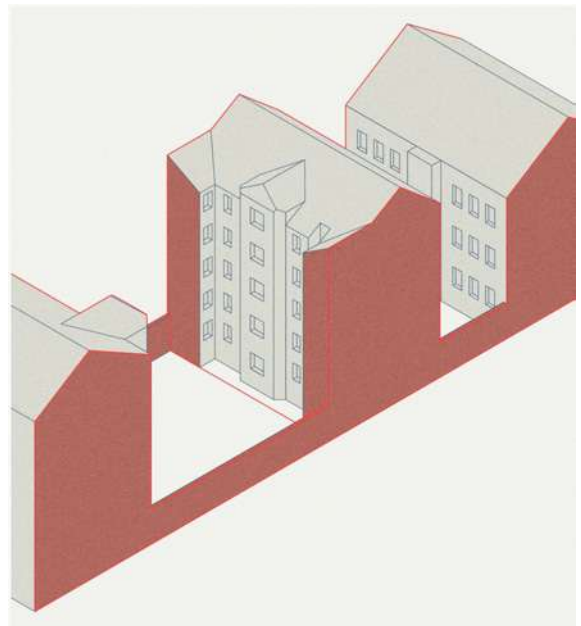


Abb. 65
Innenhofbebauung Typ 3

Bebauung am Blockrand deren Aufenthaltsräume insbesondere bei gründerzeitlicher Bebauung zur Straße hin ausgerichtet sind.¹⁸² In gewisser Weise kann dies als Tauschgeschäft angesehen werden – für weniger Lärm muss teilweise eine schlechtere Belichtungssituation in Kauf genommen werden.

Ein grundsätzliches Problem manifestiert sich in den Innenhöfen durch die immense Anzahl an kleinen Zubauten und Nebengebäuden, diese werden teilweise nicht einmal genutzt. Dadurch verbleibt in den Höfen häufig kaum unbebaute Fläche.¹⁸³ Die verbleibenden Reste verkommen dann zu Orten, die lediglich zum Abstellen von Mülltonnen, Fahrrädern und sonstigen Dingen genutzt werden.¹⁸⁴ Die Verbauung führt zudem zu einem sehr hohen Versiegelungsgrad. Häufig sind auch die unverbauten Restflächen mit wasserundurchlässigen Oberflächen verschlossen. Beides wirkt sich negativ auf das Mikroklima aus. Es fehlt an Versickerungs- und Grünflächen, die z. B. zur Abkühlung im Sommer beitragen könnten.¹⁸⁵ Die Innenhöfe schaffen auf diese Weise keine Aufenthaltsqualität und verbleiben als untergenutzte Ort im Quartier. Zugleich ist im Areal der Bedarf an Grünflächen hoch. Sehr wenige Gebäude verfügen über einen Balkon oder eine Loggia und auch die Innenhöfe entfallen mit ihrer derzeitigen Gestalt als nutzbarer Außenraum zum Aufenthalt.

Die Abbildungen 66 bis 68 zeigen einen Innenhof im Areal an der Ecke Panikengasse – Hasnerstraße. Die dortigen Gegebenheiten sind sinnbildlich für die Innenhofnutzung im Gebiet. Im Hinterhof steht ein ungenutztes Nebengebäude, die unbebaute Fläche ist zusätzlich versiegelt und dient lediglich dem Abstellen von Dingen. Der Giebel des eingeschossigen Hofgebäudes ragt weit hinauf und führt zu einer unnötig starken Verschattung der Nachbarparzelle. Eine ähnlich unvorteilhafte Bebauung ist auch auf den Nachbarparzellen zu finden. Diese Art der Bebauung tritt über das Areal hinaus häufig auf und führt dort zu ähnlich dürftigen Gegebenheiten – eine Brandwand an der Parzellengrenze, die verschattet und ohne jegliche Öffnung abweisend wirkt.¹⁸⁶ Gleiches gilt auch für die großvolumigeren Wohngebäude in den Innenhöfen, wenn diese an die Parzellengrenze gebaut sind. Häufig trennen zusätzlich unüberschaubare Grenzmauern die Parzellen untereinander ab. Dadurch wirkt der ohnehin knappe Raum noch beengender.¹⁸⁷ Grünflächen, die dem entgegenwirken könnten, sind ohnehin kaum zu finden. Eine

182 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 31.

183 Vgl. Träger, *Dichte Atmosphäre*, 111.

184 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 45.

185 Vgl. ebd., 66–67.

186 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 67.

187 Vgl. ebd., 56, 66.



Abb. 66
Kleinbauten im Innenhof
16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 67
betonierter Innenhof
16. Bezirk
eigene Aufnahme



Abb. 68
Verhüttung im Innenhof
16. Bezirk
eigene Aufnahme

zusammenhängende Erdgeschosszone aus Straßenraum, Erdgeschoss und Hof ist nahezu nie gegeben. Dies führt zu einer Verknappung des nutzbaren öffentlichen und halböffentlichen Raums und stellt einen erheblichen Mangel dar.¹⁸⁸

Die bauliche Dichte führt hier nicht zu einer Förderung von Interaktion und Kommunikation, sondern zu einem weniger an beidem. Aus der Bebauung im Inneren ergibt sich ein parasitäres Verhältnis der Gebäude zueinander, sie verschatten und trennen. Die Brandwände, Grundstücksmauern und Bebauungen bilden ein unüberbrückbares Hindernis. Der Mensch ist hier gefangen auf jener Parzelle, auf der er sich gerade befindet und kann diese nur in Richtung Blockrand betreten und verlassen. Befindet man sich auf einer Parzelle des Blocks und möchte zu der gegenüberliegenden Parzelle gelangen bleibt häufig keine andere Möglichkeit, als auf die Straße hinauszutreten und den Block zu umgehen. Aus wenigen Metern werden dann bis zu 180 Meter Fußweg. Zusammenfassend lassen sich die Missstände der Innenhöfe auf folgende Begriffe reduzieren: Verhüttung, Verschattung, Trennung, Versiegelung sowie kaum Grünraum.

Unbebaute Flächen der Innenhöfe gilt es zu entsiegeln. Die Stadt Wien stellt für die Entsiegelung und Begrünung bereits Förderungsgelder in einer Höhe von bis zu 3.000 Euro bereit.¹⁸⁹ Steile und ungenutzte Pultdächer sind umgebaut zu begrünten Flachdächern, für die Stadt und das Quartier dienlicher, reduzieren die Verschattung der Nachbarparzellen und wirken einer sommerlichen Überhitzung des Areals entgegen.¹⁹⁰ Darüber hinaus ist bei kleinen Hofgebäuden, die zur Verhüttung beitragen, zu prüfen, ob es dienlicher ist, diese rückzubauen, um nutzbare Hoffläche zu gewinnen. Zugleich gilt es zu berücksichtigen, dass ausreichend Flächen und Räumlichkeiten für betriebliche Nutzungen erhalten bleiben. Trennende Mauern entlang der Grundstücksgrenzen sind abzutragen, denn die Nutzungsmöglichkeiten in den Höfen lässt sich verbessern, wenn diese parzellenübergreifend nutzbar gemacht werden.¹⁹¹ Eine gemeinschaftliche Nutzung von Innenhöfen ist jedoch vollständig vom Wohlwollen der jeweiligen Eigentümer abhängig und ist daher kaum planbar.

188 Vgl.ebd., 47.

189 Vgl. Stadt Wien, „Innenhofbegrünung – Förderungsantrag.“ Zuletzt geprüft am 24.10.2021, [https://www.wien.gv.at/amtshelfer/umwelt/umweltschutz/naturschutz/innenhofbegrue-
nung.html](https://www.wien.gv.at/amtshelfer/umwelt/umweltschutz/naturschutz/innenhofbegrue-
nung.html).

190 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 67.

191 Vgl. ebd., 66.



Abb. 69
fragmentierte Höfe



Abb. 70
parasitäre Verbauung,
Blockbebauung 16. Bezirk

Über das Weiterbauen und seine Begleiterscheinungen

Nachdem im ersten Teil des Kapitels auf die Nutzung und Bebauung im Inneren der Blockrandbebauung eingegangen wurde, folgt nun eine Betrachtung der derzeitigen baulichen Tendenzen beim Weiterbauen der gründerzeitlichen Blockstruktur und dessen Folgen.

Potenziale zum Weiterbauen bieten die Rasterplanungen im 16. Bezirk derzeit hauptsächlich am Blockrand. Die gründerzeitliche Bebauung im Gebiet fußt auf dem Bauzonenplan aus dem Jahr 1893. Viele Parzellen sind nicht bis zur Belichtungsgrenze gewidmet worden. Bauliche Potenziale bestehen daher vor allem in der Aufstockung des Blockrands.¹⁹² Durch die geringen Parzellengrößen entlang der Nebenstraßen, von zumeist 16 auf 30 Metern, ist durch die Bebauung am Blockrand, die eine Gebäudetiefe zwischen 11 und 12 Metern aufweist, bereits um die 40 Prozent der jeweiligen Parzelle bebaut. Die verbleibenden Innenhofflächen der einzelnen Parzelle bietet daher häufig nur wenig Potenzial zum Weiterbauen.¹⁹³ Je höher das Gebäude am Blockrand ausfällt, desto weiter müssen Zubauten im Hof von diesem Abrücken, um eine ausreichende Belichtung zu gewährleisten. Die Eckparzellen und deren Zwischenparzelle bieten im Inneren nahezu gar kein Potenzial zum Weiterbauen, da deren Bauten am Blockrand bereits einen höheren Anteil ihrer jeweiligen Parzelle baulich nutzen. Die Bebauung der Eckparzellen belegt durchschnittlich bereits 75 Prozent des Baugrundes. Die Parzelle zwischen den Eckparzellen weist eine geringere Tiefe auf als jene in den Nebenstraßen, daher ist dort durch die Blockrandbebauung bereits zumeist die Hälfte des Baugrundes bebaut. Durch die Ausrichtung der Rasterplanungen ergibt sich für diese Parzelle zusätzlich die Problematik der Nord – Süd Ausrichtung, welche die Nutzungsweise eventueller Zubauten einschränken kann.

Die kleinen Parzellen im Areal führen daher dazu, dass neuer Wohnraum häufig nur durch Aufstockungen am Blockrand geschaffen werden kann.¹⁹⁴ Im Inneren ist für Gebäude zumeist nur eine geringe Höhe zulässig, die zwischen fünf und sechs Metern liegt. Genaue Zahlen zu Größe und Anzahl bisheriger Aufstockungen liegen nicht vor, da diese nicht erfasst werden.¹⁹⁵ Es ergibt sich eine ähnliche Problematik wie beim Leerstand, genaue Aussagen können nicht getroffen werden, da keine Daten vorliegen.

192 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 51.

193 Ebd.

194 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen – Stadt weiter bauen!*, 66.

195 Vgl. ebd., 16.

Die geringe Größe der Parzellen führt dazu, dass beim Weiterbauen nur geringe Flächengewinne je Parzelle möglich sind. Gleichzeitig ist der bauliche Aufwand hoch. Dies führt zu einer Steigerung der Kosten. Daher werden beim Weiterbauen vor allem Wohnungen für das höherpreisige Segment realisiert.¹⁹⁶ In einigen Fällen wird die gründerzeitliche Bebauung am Blockrand auch abgebrochen, dies scheint eine zunehmende Tendenz darzustellen. Eine erfolgte Änderung der Bauordnung soll diesem Trend entgegenwirken und den Abriss auch außerhalb von Schutzzonen erschweren.¹⁹⁷ Ein Abriss geschieht vermutlich vor allem aus wirtschaftlichen Gründen. Da die gründerzeitliche Bebauung Raumhöhen aufweisen, die über dem Mindestmaß liegen, kann beim Neubau durch eine Reduzierung der Geschosshöhen die Gesamtanzahl der Geschosse teilweise erhöht werden. Je nach Bebauungsplan lässt sich auch die Gebäudetiefe erhöhen.

Besonders wichtig scheint zu sein, dass durch den Abriss und den folgenden Neubau eine freie Vereinbarung der Miete möglich wird, da die Mietpreisbindung entfällt.¹⁹⁸ Es ergibt sich dann eine Vielzahl an negativen Folgen. Denn werden die Geschosshöhen reduziert, ist eine gewerbliche Nutzung der oberen Geschosse nicht mehr möglich. Eine Qualität der gründerzeitlichen Bebauung geht damit verloren. Zudem ist oft auch das Erdgeschoss von dieser Tendenz betroffen. Es werden Räume zum Abstellen von Dingen errichtet, die eine geringe Deckenhöhe aufweisen und damit eine gewerbliche Nutzung auch hier dauerhaft ausschließen. Die Folgen, die sich daraus insbesondere für den öffentlichen Raum ergeben, sind hinreichend bekannt. Die höheren Mieten im Neubau und der Wegfall der Wohnungen, die zuvor durch das im Altbau geltende Mietrecht begrenzt gewesen sind, führen zu einer Verknappung von bezahlbarem Wohnraum.¹⁹⁹ Damit einher geht die Gefahr, dass diese Areale zu Ghettos der Besserverdienenden werden. Die derzeitigen Grundstückspreise, bzw. Immobilienpreise sind im Bestandsgebiet zu hoch, um dort geförderten Wohnbau zu realisieren.²⁰⁰

Auch Dachgeschossausbauten führen dazu, dass die Anzahl des höherpreisigen Wohnraums ansteigt und die Anzahl bezahlbaren Wohnraums stagniert. Denn die neu geschaffenen Aufstockungen können nach freier Vereinbarung vermietet werden. Das gilt auch, wenn z. B. Fördermittel für die Sockelsanierung genutzt wurden.²⁰¹

196 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 66.

197 Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 71.

198 MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 45.

199 Ebd.

200 Heindl und Kittl, „Bodenpolitik,“ 6–7.

201 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 46.

Ein weiterer Aspekt der derzeitigen Entwicklungen ist die Privatisierung von Innenhöfen. Betroffen davon sind sowohl die Innenhöfe im Sanierungsfall des Bestandes wie auch jene der Neubauten. Anstatt die Höfe dem gesamten Block oder zumindest der Hausgemeinschaft zur Verfügung zu stellen, erfolgt häufig eine Zerteilung. Wenigen Nutzungseinheiten wird dann ein Stück des Hofes zugewiesen.²⁰² Eine ganzheitliche Erdgeschosszone, die auch den Hof inkludiert, ist damit verhindert. Mit der Unterteilung der ohnehin kleinen Höfe wird die beengt wirkende Situation im Inneren der Blöcke verstärkt.

Das derzeitige Weiterbauen hat auch Auswirkungen auf die Eigentümerstruktur. Mit der Aufstockung oder dem Dachausbau geht häufig eine Aufteilung des Eigentums am Gebäude einher. Die alleinige Eigentümerschaft am Gebäude wird aufgeteilt und einzelne Wohnungen werden als Eigentumswohnungen veräußert. Ähnliche Tendenzen der Aufteilung von Eigentumsverhältnissen zeigen sich auch bei Neubauten sowie bei Gebäuden, die mittels Wohnbauförderung errichtet werden und bei denen eine Kaufoption besteht.^{203,204} Zugleich sinkt dadurch das Angebot an bezahlbarem Wohnraum. Im Masterplan Gründerzeit wird diesbezüglich festgehalten:

„Der Trend zu Eigentums- und Vorsorgewohnungen und die damit einhergehende Parifizierung ehemaliger Zinshäuser und Neubauten reduziert das Angebot günstiger Mietwohnungen in der Bestandsstadt.“²⁰⁵

Die Folgewirkung, die die Eigentumsaufsplitterung mit sich bringt, lässt sich heute noch kaum abschätzen, wird jedoch voraussichtlich gravierend sein. So wird in einer Studie der Arbeiterkammer festgehalten:

„Mit dem Verkauf von Anteilen am Gesamteigentum und der Zunahme von Wohnungseigentümern an einem Objekt gegenüber einer einzelnen Eigentümerschaft nimmt die objektbezogene Handlungsfähigkeit stark ab, da für jede Veränderung die Zustimmung aller Eigentümer notwendig ist.“²⁰⁶

202 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 66.

203 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 67,71.

204 Vgl. Heindl und Kittl, „Bodenpolitik.“ 5.

205 MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 45.

206 Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 71.

Das Weiterbauen und die Aufteilung der Eigentumsverhältnisse führt also zu einem geringeren Angebot an günstigen Wohnraum und dazu, dass zukünftiges Weiterbauen nur beschränkt möglich sein wird. Denn die Anzahl an Personen die baulichen Tätigkeiten zustimmen müssen, bzw. diese verhindern können, kann erheblich sein. Die Aufteilung der Eigentumsverhältnisse, die mit dem heutigen Weiterbauen einhergeht, behindern damit das morgige Weiterbauen. In der Studie der Arbeiterkammer wird zusammenfassend festgehalten:

„Die Übertragung von Wohnungen aus einem Verband in Einzeleigentum nimmt zu und reduziert durch zersplitterte Eigentumsverhältnisse die objektbezogene Veränderungsfähigkeit. Ehemals einheitliche Mietshäuser werden zu Wohnungseigentumsgemeinschaften.“²⁰⁷

Dieser Umstand lässt sich anhand eines Beispiels verdeutlichen: Man stelle sich ein Gebäude der gründerzeitlichen Bebauung vor, dass in Eigentumswohnungen aufgeteilt worden ist. Ein Teil der Eigentumswohnungsbesitzenden lebt eventuell im Gebäude und hat Interesse an Sanierungsförderungen. Bereits dort wird die Interessenlage über die Art und Weise vielfältig sein. Ein weiterer Eigentümerteil lebt vielleicht im Gebäude, hat aber keine finanziellen Mittel für baulichen Maßnahmen zur Verfügung oder kein Interesse. Weitere Wohnungen des Gebäudes mögen Investmentfonds, Versicherungsgesellschaften, privaten Eigentümern und Sonstigen, die Wohnungen vermieten, gehören. Ihr Ziel wird darin bestehen, für sich oder ihre Anleger maximale Gewinne zu erzielen, daher wird diese Gruppe wenig Interesse an Sanierungsförderungen hegen, denn durch die Förderbedingungen könnten die erzielbaren Gewinne reduziert werden. Diese Konstellation ist keineswegs abwegig, denn die Aufsplitterung von Gebäuden in Einzeleigentum nimmt zu und Akteure wie Banken und Versicherungen nutzen Gebäude vermehrt als Anlageobjekte.²⁰⁸ Wie soll in solchen Konstellationen von Eigentümergemeinschaften ein zukünftiges Weiterbauen möglich sein?

Zugleich gilt, dass das Weiterbauen der gründerzeitlichen Bebauung vor allem dann gewinnbringend sein kann, wenn über die Parzellengrenze hinausgedacht und geplant wird. Das Beispiel des Planquadrats hat bereits

207 Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen – Stadt weiter bauen!*, 72.

208 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen – Stadt weiter bauen!*, 71-72.

gezeigt, dass durch die Zusammenlegung der Innenhöfe ein qualitativ hochwertiger Freiraum entstehen kann. Die Qualität entsteht dort nahezu ausschließlich daraus, dass ein zusammenhängender begrünter Innenhof geschaffen wurde und ein Durchschreiten des Blocks möglich ist. Ähnliches gilt für den Raimundhof, welcher im Kapitel „Qualität in städtischer Dichte“ vorgestellt wurde. Auch dort ergeben sich Synergien durch das Zusammenwirken mehrerer Parzellen.

Bauliche Potenziale ließen sich besser ausschöpfen, wenn über die einzelne Parzelle hinaus geplant würde. Mögliche Synergien, die sich durch ein gemeinschaftliches Weiterbauen mehrerer Parzellen und Gebäude erzielen ließen, bleiben jedoch oftmals ungenutzt. Durch ein gemeinsames parzellenübergreifendes Weiterbauen könnten Baukosten gesenkt werden.²⁰⁹ Dadurch könnte auch in den Bestandsgebieten wieder bezahlbarer Wohnraum entstehen. Es ließen sich Erschließungsstrukturen gemeinsam nutzen, das würde sich z. B. beim nachträglichen Einbau von Aufzügen lohnen. Zugleich könnte durch das Zusammenwirken von mehreren Parzellen, Flächen im Hof zusammengeschlossen werden und so die Nutzbarkeit von unbebautem Raum verbessert werden. Darüber hinaus könnte die Gebäudetechnik mehrerer Bauten vereint werden, um Kosten zu senken. Blockweise angelegte Konzepte zur Energieversorgung lassen erhebliche Einsparmöglichkeiten erahnen, so zum Beispiel beim Projekt *Smart Block II Energy* im 17. Bezirk, bei dem ein parzellenübergreifendes Energiekonzept umgesetzt wurde.

Das Schaffen von Synergien ist jedoch maßgeblich von den jeweiligen Eigentümerstrukturen und deren Einzelinteressen abhängig. Als eins der wenigen positiven Beispiele, ist das Projekt *Apfelbaum* im 17. Bezirk zu nennen, das auf ein parzellenübergreifendes Weiterbauen der Blockstruktur setzt, um Synergie Effekte zu erzielen. Das Projekt soll im Jahr 2023 fertig gestellt werden.²¹⁰ Im Areal des 16. Bezirks besteht derzeit innerhalb der Blockrandbebauung wenig bauliches Potenzial, weil je Einzelparzelle nur geringe Flächengewinne zu erzielen sind und der Bebauungsplan im Inneren nur Gebäude geringer Höhe zulässt. Dieses Potenzial könnte vor allem durch eine Zusammenführung der Parzellen und eine höher zulässige Bebaubarkeit genutzt werden und ist daher eng mit der Frage verknüpft, wem der Boden gehört. Man könnten an dieser Stelle anführen, dass ein parzellenübergreifendes Bauen die Kleinteiligkeit des gründerzeitlichen Blocks zerstören

209 MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 17.

210 Vgl. IBA Wien, „Inklusiv Leben und Wohnen in Hernals.“ Zuletzt geprüft am 23.08.2021, <https://www.iba-wien.at/projekte/projekt-detail/project/apfelbaum>.

Abb. 71
 Synergieeffekte gemeinsames
 Weiterbauen:
 Erschließung, Hoffläche, Baukosten,
 Energieversorgung

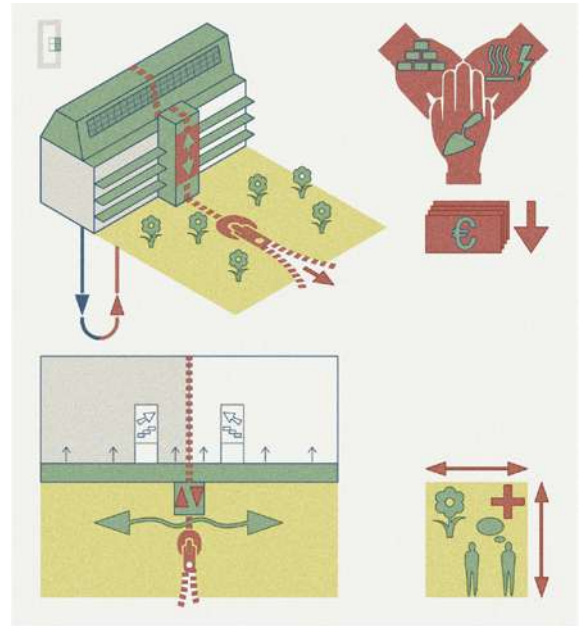


Abb. 72
 Synergieeffekte gemeinsames
 Weiterbauen:
 Durchwegung, nutzbare Fläche,
 gewerbliche Nutzung

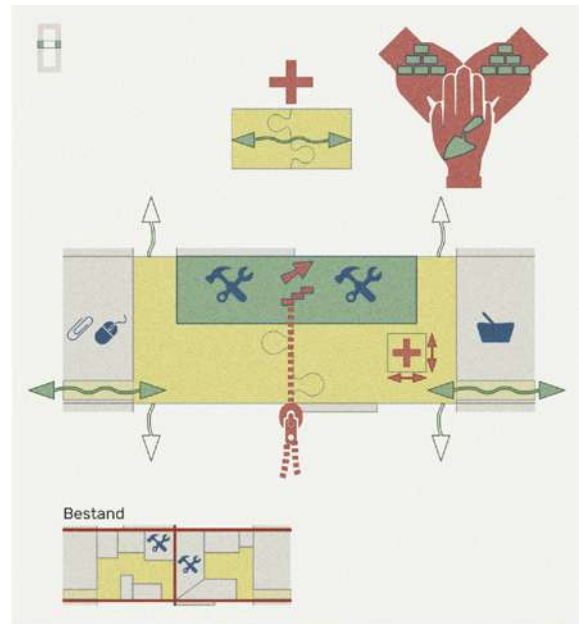


Abb. 73
 Projekt Apfelbaum
 IBA Wien
<https://www.iba-wien.at/projekte/projekt-detail/project/apfelbaum>



würde. Kleinteiligkeit stellt jedoch keinen Wert für sich dar. Die Qualität der Kleinteiligkeit der gründerzeitlichen Strukturen besteht darin, dass diese ein Angebot für viele verschiedene Nutzungen anbieten. Eine Nutzungsflexibilität ergibt sich jedoch nicht durch kleine Parzellen, sondern durch ein Raumangebot, welches sich für unterschiedliche Nutzungen eignet.

Das derzeitige Weiterbauen wirkt sich langfristig negativ aus. Flexibel nutzbare gründerzeitliche Bebauungen verschwinden, bezahlbarer Wohnraum wird verknappt und neuer Wohnraum vor allem in Form von Eigentumswohnungen für das hochpreisige Marktsegment gebaut. Durch die aufgesplitterten Eigentumsverhältnisse wird ein Weiterbauen erheblich erschwert. Erzielbare Synergien, die vor allem dann möglich sind, wenn parzellenübergreifend agiert wird, werden unter diesen Umständen wohl kaum umgesetzt. Wenn aber das qualitative Weiterbauen der gründerzeitlichen Strukturen zum Ziel gesetzt ist, muss den derzeitigen Entwicklungen entgegengesteuert werden. Das bedeutet auch, dass über die derzeitigen Eigentumsverhältnisse am Boden, von denen jegliches Weiterbauen abhängt, zur Diskussion gestellt werden müssen.

Eigentum an Grund und Boden

Dieses Kapitel befasst sich mit dem Eigentum an Grund und Boden und dessen Auswirkungen auf die Gestalt der Stadt. Um die Relevanz der Eigentumsfrage beim Weiterbauen zu verdeutlichen, werden zu Beginn zwei Beispiele der derzeitigen Stadtentwicklung in Wien angeführt, denn wie sich bereits im vorherigen Kapitel gezeigt hat, wirken sich die Eigentumsverhältnisse an Boden und Gebäuden auf das Weiterbauen der gründerzeitlichen Blockstrukturen in erheblichem Maße aus. Um die Eigentumsfrage am Boden in einen übergeordneten Kontext einzuordnen, wird daraufhin auf die historische Entwicklung des Bodenbesitzes eingegangen. Im Zentrum steht die Wandlung des Bodens vom unveräußerlichen Gut hin zur erwerbbaaren, handelbaren Ware. Die Bodenreformer des 19. Jahrhunderts stellen dabei einen Gegenpol dar. Anschließend wird auf die Zusammenhänge zwischen Bodenbesitz und städtischen Entwicklungen eingegangen. Dies geschieht anhand der Schrift *Die Stadt und ihr Boden* des Schweizer Professors, Architekten und Städtebauers Hans Bernoulli, erschienen 1946 in Erlenbach-Zürich. Bernoulli tritt dabei für eine Kommunalisierung des Bodens ein, da er diese als Grundvoraussetzung für die Stadterneuerung ansieht.²¹¹ Abschließend wird aufbauend auf Bernoullis Überlegungen ein Konzept zur Kommunalisierung des Bodens vorgestellt, das ein qualitatives Weiterbauen der gründerzeitlichen Blockbebauung ermöglichen soll.

211 Vgl. Hans Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden* (Erlenbach-Zürich: Verlag für Architektur AG., 1946), 122.

Im zentrumsnahen Raum sind freie Bauflächen knapp, daher stellt das Weiterbauen im Bestand ein Kernstück der wachsenden Stadt Wien dar. Wie im Kapitel *Wert des Bestands* ausgeführt, gehören im Durchschnitt 74 Prozent der Gebäude in Wien privaten Personen und sonstigen juristischen Personen, damit sind bauliche Maßnahmen im Bestand meist von privaten Eigentümerinteressen abhängig. Das Instrument der Stadt, Blocksanierungen zu fördern, versucht darauf zu reagieren und Anreize zum Weiterbauen für Eigentümer*innen zu schaffen. So greift auch die Studie der Stadt „Masterplan_Gründerzeit“ das Problem auf: Ein Großteil der gründerzeitlichen Bebauung befindet sich in privater Hand.²¹² Daraus ergibt sich bei der Weiterentwicklung des gründerzeitlichen Blocks eine Abhängigkeit der öffentlichen Interessen von Einzelinteressen. So stellt der Leiter der Gruppe Bau DI Thomas Madreiter (MA 21) im Vorwort der Studie „Masterplan_Gründerzeit“, fest:

„Eine erfolgreiche Umsetzung kann, wie so oft im Bereich der Stadtentwicklung nur durch ein gutes Zusammenwirken aller Beteiligten, wie etwa der relevanten Dienststellen der Stadt, der Politik, insbesondere auch auf Bezirksebene, der privaten GrundeigentümerInnen und unter Berücksichtigung der Interessen der BewohnerInnen gelingen“²¹³

So muss an dieser Stelle festgehalten werden, dass grundsätzlich jegliches Weiterbauen des in privatem Besitz befindlichen Bestandes zunächst ausschließlich von den Interessen der Eigentümer*innen abhängt. Alle weiter aufgezählten Beteiligten, können eine begonnenes Projekt mitgestalten, jedoch können diese das Weiterbauen des Bestandes nie beginnen und sind nicht zwingend dafür nötig. Das Recht, die Parzelle zu bebauen, unterliegt allein den Besitzenden, Einzelinteressen überwiegen denen der Gemeinschaft. Die Folgen, die sich aus der Abhängigkeit von Eigentümerinteressen beim Weiterbauen der Blockstrukturen ergeben, lassen sich auch in Zahlen belegen. Ganze Blocksanierungen, bzw. zusammenhängende bauliche Maßnahmen an mehreren Teilen eines Blocks, werden kaum umgesetzt. Bei den Gesamtbaukosten für Sanierungsförderungen entfiel in den Jahren 2005 bis 2009 nur ein Prozent auf Blocksanierungen.²¹⁴ Die im vorherigen Kapitel angesprochene Aufsplitterung der Eigentumsstrukturen trägt ihr Übriges

212 MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 13.

213 Vgl. ebd., 7.

214 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 67, 68.

dazu bei, dass parzellenübergreifendes Bauen kaum umgesetzt wird.

Zugleich sind die Förderungsmaßnahme der öffentlichen Hand zur Blocksanierung und z.B. die Studie *Masterplan Gründerzeit* der Stadt Wien, Ausdruck des Bevölkerungswillens zur zusammenhängenden Weiterentwicklung der gründerzeitlichen Blockstrukturen. Jedoch ist kein Eigentümer verpflichtet, sich an einer Blocksanierung zu beteiligen. Damit sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass bauliche Maßnahmen im Sinne einer Blocksanierung in einer Vielzahl realisiert werden, immens. Das Eigentum am Boden behindert die Umsetzung öffentlicher Interessen und damit die Interessen der Allgemeinheit.

Nicht nur bei Bauten, denen eine Sanierung, Umbau oder ähnliches bevorsteht hat die öffentliche Hand im Sinne der sanften Stadterneuerung häufig keinen Zugriff auf den Boden, beziehungsweise veräußert diesen. So stellt Heindl beim Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnareal fest, dass zuvor in öffentlichem Besitz der ÖBB befindlicher Grund an ein Immobilienkonsortium veräußert worden sei und anstatt diesen vollumfänglich gemeinnützig zu nutzen, dieser nun zum großen Anteil privatwirtschaftlichen Interessen unterliege. So sei lediglich ein Drittel dem sozialen Wohnbau zugeschlagen worden und Menschen mit schwachen finanziellen Mitteln, vor kurzem Zugezogene sowie Migrante*innen hätten keinen Zugang zu Wohnraum in diesem Areal. Heindl bezeichnet dies als das Fehlen des *vierten Drittels* – Menschen, die nicht berücksichtigt wurden.²¹⁵ Neben der sozialen Brisanz, die sich daraus ergibt, gilt zugleich, dass die neu geschaffenen Besitzverhältnisse am Boden eine zukünftige Weiterentwicklung des Areals nahezu unmöglich machen. Die öffentliche Hand hat ihre Rechte am Boden dauerhaft an Private abgegeben, eine zukünftige Stadterneuerung, z.B. im nächsten Jahrhundert, wie es derzeit die gründerzeitliche Blockbebauung betrifft und somit zukünftig auch einmal für das Nordbahnareal zu erwarten ist, wird dadurch erheblich erschwert und eingeschränkt, wenn nicht gar unmöglich.

Die angeführten Beispiele zeigen bereits in Grundzügen die Abhängigkeiten des städtischen Weiterbaus von Eigentumsverhältnissen und Interessen der Besitzenden auf. Während das erste Beispiel die heutigen Probleme skizziert, lässt das Zweite die Probleme der Zukunft erahnen.

215 Vgl. Gabu Heindl, *Stadtkonflikte: Radikale Demokratie in Architektur und Stadtplanung* (Wien, Berlin: Mandelbaum Verlag, 2020), 202.

Von der Leihgabe zur Handelsware

Bis vor wenigen Jahrhunderten wurde der Boden nicht als Ware im heutigen Sinne, bzw. dauerhaft käuflich erwerbbares Gut, begriffen. Ganz im Gegenteil bestand die Auffassung, der Boden sei eine Leihgabe, die keinem einzelnen Menschen gehören kann. Im Christentum, Islam und Judentum ist der Boden eng mit dem Göttlichen verknüpft. Der Mensch sei Gast auf der Erde Gottes und als Gast bestehe kein Eigentumsrecht, sondern lediglich ein Nutzungsrecht.²¹⁶ Das Göttliche blieb in Europa bis zur Französischen Revolution, eng mit dem Boden verbunden, wandelte sich seitdem jedoch immens.

Herrschende legitimierten während des Feudalismus und Absolutismus ihren Anspruch auf den Boden mit Verweis auf Gott. Sie erklärten sich als dessen Vertreter*innen auf Erden und begründeten damit Besitzansprüche. Der Boden unterlag folglich dem Eigentumsrecht weniger Menschen. Untertanen hatten für die Nutzung des Bodens Gegenleistungen an ihren Grundherren zu erbringen, Leibeigene waren zugleich an dessen Boden gebunden. Das Verständnis, dass die Erde eine Leihgabe für alle Menschen ist, war damit auf Dauer dahin.²¹⁷

Mit der Französischen Revolution 1789 wurde der Boden vom Staat bzw. von Adel und Kirche losgelöst. Der Boden war fortan ein käufliches, handelbares Gut – eine Ware. Bauern und Bürger*innen konnten Grund erwerben, um ewig gültige Rechte daran zu besitzen.²¹⁸ Der Stein, der durch das Feudalwesen angestoßen wurde, ist nun vollends ins Rollen gekommen. Im *Code civil* wurde die Möglichkeit Boden zu besitzen abschließend festgehalten und Boden mit menschlicher Arbeit gleichgesetzt. Der Beschluss sollte die Macht des ehemaligen Adels durch eine kleinteilige Aufteilung des Bodens und der Ressourcen zerschlagen.²¹⁹ Zugleich bedeutete dies auch das Ende von Allmenden, denn gemeinschaftliche Rechte an Land gingen in privaten Besitz über.²²⁰

Der Gedanke liberaler Klassiker, dass gleiche Chancen für alle beständen und der Boden ohne Monopol auf viele Menschen aufgeteilt würde, bestätigte sich jedoch nicht. Menschen mit wenig oder gar keinem Eigenkapital

216 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden* (s. Anm. 53), 41.

217 Vgl. ebd., 42.

218 Vgl. Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 61.

219 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 42.

220 Vgl. Aldo Rossi, *Die Architektur der Stadt: Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen*, unveränd. Nachdr. d. Originalausgabe, *Bauwelt Fundamente 41: Urbanistik, Stadtbau-geschichte // 41* (Basel: Birkhäuser Verlag GmbH, 2015). doi:10.1515/9783035601664, 135.

konnten sich nur durch eine hohe Schuldenlast in den Besitz von eigenem Boden bringen. Konnten die Schulden nicht getilgt werden, fiel der Boden an die Gläubiger. Fortan formierte sich ein Groß- und Kleinbürgertum, welches die Position des ehemaligen Adels ersetzte. Der Boden wurde nun zu deren Monopol.²²¹

In Wien lässt sich dieser Prozess ebenfalls nachzeichnen. Im Jahr 1848 wurde in Österreich die Grundherrschaft aufgehoben und die Bauern von Ihren Grundherren entbunden. Folglich bestand nach der Auflösung der Grundherrschaft die Möglichkeit Boden zu erwerben. Verbunden mit der Auflösung der Leibeigenschaft war die Verpflichtung, dass die ehemaligen Untertanen ihren vorherigen Grundherren mit einem Drittel der errechneten Kapitalwerte seiner Einkünfte zu entschädigen hatten.²²² Durch die anfallende Entschädigungszahlung traten die ehemaligen Untertanen mit einer Schuldenlast in die Phase der Gründerzeit ein, die mit dem Ende der Grundherrschaft eingeläutet wurde. Damit waren ideale Bedingungen geschaffen, den frei gewordenen Boden in der Hand einiger weniger zu bündeln.

Während der Industrialisierung trieben steigende Bevölkerungszahlen der Städte die Monopolstellung am Boden weiter voran. Die gestiegene Nachfrage nach Wohnraum und Boden führte zu einer Verknappung des städtischen Bodens und wandelte diesen von einer Ware, die zu stabilen Preisen gehandelt wurde, zu einer Kapitalanlage. Dies ermöglichte Bodenspekulationen und leistungslose Gewinne. Die Bodenspekulation verstärkte die prekäre Wohnsituationen der Unterschicht.²²³

Auch in Wien lässt sich diese Entwicklung während der Gründerzeit und Industrialisierung nachweisen. Große Teile der Bevölkerung gehörten der Unterschicht an und lebten in ärmlichen Verhältnissen. In Arbeitervierteln wurden zur Gewinnmaximierung Mietskasernen errichtet, in denen der verarmte Teil der Bevölkerung zuhauf in kleinen Wohnungen mit schlechter Ausstattung hauste.²²⁴

Der Architekt Aldo Rossi verweist kritisch darauf, dass der Grund für die katastrophalen Wohnverhältnisse häufig allein in der Industrialisierung der Stadt gesehen würde, dies träfe jedoch nicht zu. Vielmehr

- 221 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 42,43.
- 222 Vgl. Stadt Wien, „Grundherrschaft.“ Zuletzt geprüft am 04.02.2021, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Grundherrschaft>.
- 223 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 43.
- 224 Vgl. Ehrlich, *Kleine Geschichte Wiens*, 128,129.

Preisentwicklung Baugrund zwischen 2011-2015 und 2015-2019

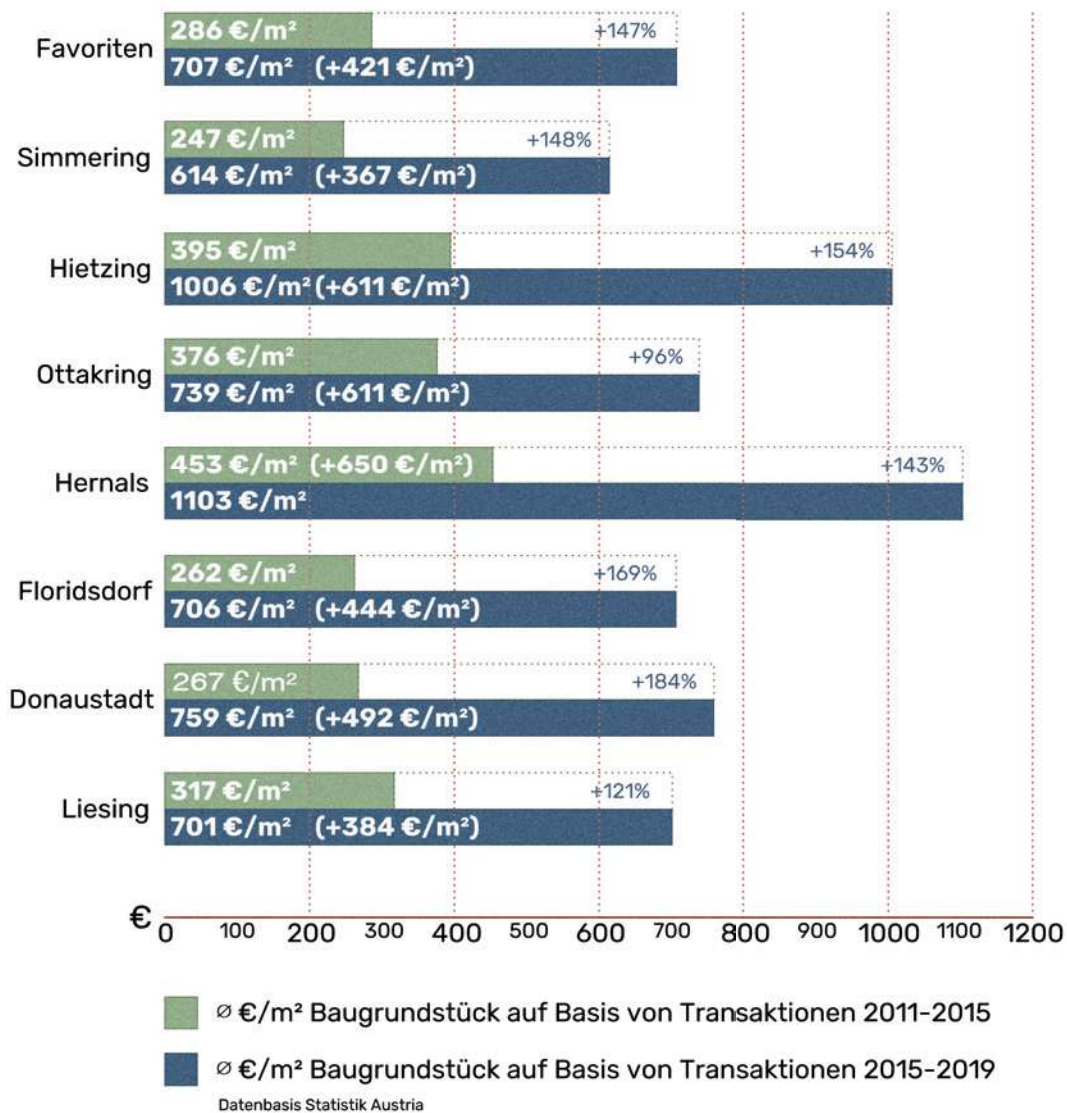


Abb. 74
Preisentwicklung von Baugrund
eigene Darstellung
Datenbasis: Statistik Austria

hätten bereits zuvor viele Menschen in misslichen Wohnverhältnissen gelebt und die Industrialisierung habe die Probleme lediglich verstärkt. Außerdem ließen sich die prekären Verhältnisse nicht nur auf die Großstädte beziehen.²²⁵

Phänomene der Bodenspekulation lassen sich weiterhin beobachten. Besonders in Städten, die von Zuzug betroffen sind, steigen die Preise für Bauland innerhalb weniger Jahre stark an. Dies unterstreicht, dass der Boden weiterhin als Spekulationsware verstanden und genutzt wird. Die Abbildung 74 verdeutlicht, dass in vielen Bezirken Wiens die Preise für Bauland nicht nur leicht angestiegen sind, sondern sich innerhalb kürzester Zeit sogar mehr als verdoppelt haben. Leistungen der Eigentümer am Grundstück werden wohl eher weniger dazu geführt haben, dass die Bodenwerte so immens gestiegen sind.

Bodenreformer

Als Gegenpol zur kapitalistischen Bodenverwertung während der Gründerzeit entwickelten sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts Bodenreformbewegungen. Diese knüpften an das vorfeudalistische, religiöse Verständnis an, dass die Erde allen Menschen gehör und eine Leihgabe sei. Verbunden mit der Rückbesinnung war das Ziel, dieses Ideal in einer Demokratie umzusetzen. Aus der Bodenreformbewegung entwickelten sich verschiedene Ansätze, um den Boden zurück in den Nutzen der Allgemeinheit zu überführen.²²⁶

Henry George gilt als einer der einflussreichsten Vertreter des sogenannten *Realo-Flügels* und ging davon aus, dass Boden und Eigentum mittlerweile zu sehr miteinander verbunden seien und dieses Paar daher auf politischem Wege nicht mehr voneinander zu lösen wäre.²²⁷ George sah grundsätzlich in der Monopolisierung von Grund sowie weiterer Ressourcen die Wurzel sozialer Missstände, da sich wenige an Allgemeingütern bereicherten. In seiner Auffassung ist Kapital aus Arbeit abgeleitet und da Grund und Boden nicht durch eigenständige Arbeit herzustellen sei, könnte der Boden daher nicht wie anderes Kapital, z. B. Arbeit und Verbrauchsgüter, behandelt werden. Der Wert des Bodens entstehe erst, wenn gemeinschaftliche Arbeit

225 Vgl. Rossi, *Die Architektur der Stadt*, 136–37.

226 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 43, 44.

227 Vgl. ebd., 44.

am Boden geleistet würde.²²⁸ Daher steht nach Georges Überlegungen keinem Eigentümer der Wert des Bodens zu, da er diesen nicht geschaffen habe, bzw. den Boden in Wert setzt.²²⁹ Um die Ungerechtigkeit der Bodenverteilung zu überwinden, schlug er vor, dass der Staat seine Einnahmen aus einer einzigen Steuer beziehen solle, der *single tax*: „Henry George wollte also nicht das Bodeneigentum, sondern nur die Bodenrente vergesellschaften.“²³⁰ Die Steuer sollte dabei so hoch sein, dass jegliche Gewinne, die aus dem Wert des Bodens entstünden, in Gänze vom Staat abgeschöpft würden.²³¹

Die Überzeugung Georges, das Eigentum am Boden zu sehr im gesellschaftlichen Konsens verhaftet ist und daher auf politischem Weg nicht zu ändern sei, ist kritisch zu betrachten. Folgt man diesem Gedankengang, wird der Gesellschaft die Veränderung von etabliertem abgesprochen. Zugleich würde doch gerade Henry Georges *single tax* als alleinige Steuer einer extremen Veränderung des Bestehenden bedeuten. George verkennt die Möglichkeit, dass Ideale und Überzeugungen einer Gesellschaft veränderlich sind, auch wenn sie noch so etabliert wirken. Zum Modell der *single tax* hält der Wirtschaftswissenschaftler Prof. Dr. Dirk Lühr fest:

„Die von Henry George propagierte Bodenwertsteuer stellt kein Allheilmittel dar. In dieser Hinsicht war George zu optimistisch. [...] Zudem ist die Bodenwertsteuer keine Lenksteuer, sondern nimmt – soweit sie zum Einsatz kommt – «nur» die kontraproduktiven Lenkungswirkungen anderer Steuern zurück.“²³²

Positiv sei hingegen, dass durch eine Bodensteuer kompakte Bauformen und Nachverdichtung gefördert würden. Außerdem könne eine Bodensteuer dazu beitragen, dass ungenutzte Grundstücke bebaut würden. Dies könne auch positive Auswirkungen auf den sozialen Wohnungsbau haben, da insgesamt sinkende Bodenpreise die Kostenmiete reduzierten, so Lühr weiter.²³³ Eine Bodensteuer unterscheidet bei Bauland nicht zwischen bebautem und unbebautem Grund, dadurch entwickeln sie ihre aktivierende Wirkung.

228 Vgl. Dirk Lühr, „Henry Georg – der Boden und die Besteuerung.“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden* (s. Anm. 53), 53-54, 57-58.

229 Vgl. ebd., 57-8.

230 Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 44.

231 Vgl. Dirk Lühr, „Henry Georg – der Boden und die Besteuerung.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 61.

232 Ebd., 62.

233 Vgl. ebd.

Ebenso verhält es sich mit minder genutzten Grundstücken, da die Steuer nicht berücksichtigt, ob das Grundstück nur gering bebaut ist oder, entsprechend des Bebauungsplans vollumfänglich genutzt wird. Eine Bodensteuer bezieht sich lediglich auf den Grund. Damit sie ihre Wirkung entfalten kann, müssten andere Steuern auf Grund oder Gebäude abgeschafft werden.

Neben dem Entwicklungsdruck, der auf untergenutzte Grundstücke entstehen würde, ist der Blick auf unbebaute Flächen in Wien von besonderer Bedeutung. Unbebaute private Grundstücke würden nämlich vermehrt zugänglich für gemeinnützige Bauvereinigungen. Durch die hohen Bodenpreise sind diese derzeit zunehmend auf Bauflächen der öffentlichen Hand angewiesen, da in privatem Besitz befindlicher Boden oftmals zu teuer ist, um dort gemeinnützig zu bauen.^{234,235} Denn wie zuvor ausgeführt, wäre davon auszugehen, dass die Bodenpreise sinken würden, da ein Zurückhalten von Bauland nicht rentabel wäre und ein erhöhtes Angebot an Grundstücken zu sinkenden Preisen führen würde.

Gegenüber dem *Realo-Flügel*, der die Besitzverhältnisse nicht antasten wollte, vertrat der *Fundi-Flügel* die Auffassung, dass der in privaten Besitz gefallene Boden zurück in die Hand der Allgemeinheit solle und dafür Entschädigung zu leisten sei. Der Boden sollte nicht zwangsläufig in die Hand des Staates überführt werden, dies galt nur als eine Möglichkeit. Kommunen und regionale Gebietskörperschaften wurden ebenfalls unter das Verständnis der Allgemeinheit gefasst.²³⁶ Führender Vertreter der Bodenreform durch Bodenrückkauf und Vergemeinschaftung war **Silvio Gesell**, auf den unter anderem die *Freiwirtschaft* zurückgeht, sowie Michael Flürscheim. Jener Boden, der in Besitz der Gemeinschaft gebracht würde, sollte per Erbpacht oder Erbbaurecht an den jeweils Höchstbietenden vergeben werden.²³⁷ Damit wird deutlich, dass dieser Reformansatz auf zwei Aspekte abzielt: Zum einen soll privates Eigentum durch Entschädigung in die Hand der Allgemeinheit übergehen, zum anderen zielten die Bodenreformer darauf ab, Boden und Gebäude voneinander getrennt zu betrachten. Der Boden soll im Besitz der Allgemeinheit verbleiben und das zeitlich begrenzte Recht, darauf Gebäude zu errichten und zu besitzen an Private abgetreten werden.²³⁸

234 Vgl. Heindl und Kittl, „Bodenpolitik“, 7.

235 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 66.

236 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 46.

237 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 46.

238 Vgl. ebd.

Silvio Gesell verstand darüber hinaus nicht nur den Boden als Gemeingut, sondern auch die Ressourcen der Erde. In seiner Auffassung trennte er die Zugehörigkeit von Ressourcen nicht durch Ländergrenzen oder Personengruppen, sondern jedem Menschen stände ein gleiches Recht auf die Schätze der Erde zu. Damit einher geht der Gedanke, dass bei der Nutzung von Ressourcen, eine Gebühr an die Allgemeinheit zu zahlen sei. Dieser Gedanke vermag vielleicht zunächst fern ab jeglicher Realisierungswahrscheinlichkeit liegen, bei genauerer Betrachtung wird dieser bereits heute in abgewandelter Form innerhalb der EU umgesetzt. Der von der EU beschlossene Emissionshandel, basiert auf begrenzten Nutzungsrechten, welche vergeben und erworben werden können. Soll beispielsweise eine Anlage, deren Nutzungsrecht an der Erzeugung von Emissionen begrenzt ist, mehr Emissionen emittieren als dieser zugestanden wurde, müssen von den Betreibenden weitere Nutzungsrechte erworben werden.²³⁹

Silvio Gesells Ansatz für eine Bodenreform ist eng verbunden mit seiner Theorie der **Freiwirtschaftslehre**. In Wörgl, Österreich, wurde in der Weltwirtschaftskrise zwischen den Weltkriegen versucht das Modell Gesells umzusetzen. Ein Notgeld wurde eingeführt, welches mit der Zeit an Wert verlor, daher war es attraktiver das Geld einzusetzen, als es einzubehalten. Dies habe dort zu einer Ankurbelung der Wirtschaft und einer geringeren Arbeitslosigkeit geführt.

vgl. Christian Siedenbiedel, „Der Erfinder des Schrumpfgeldes.“ Zuletzt geprüft am 08.02.2021, https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftswissen/die-weltverbesserer/silvio-gesell-ist-der-erfinder-des-schrumpfgeldes-13016321.html?printPagedArticle=true#pageIndex_2

Die **Wohnbaupolitik des Roten Wiens** gilt nach wie vor als Erfolgsmodell und genießt große Anerkennung. Auch die heute errichteten Gemeindebauten reihen sich in die Tradition des Roten Wiens ein. Diese entstehen aber hauptsächlich auf Grund, welcher der Stadt bereits zugehörte. In guten Lagen lässt sich kaum Baugrund finden, welcher geförderten Wohnbau ermöglicht, der Boden ist dort zu teuer. Erstaunlich scheint, dass das damalige Werkzeuge – eine aktive Politik, die die Bodenpreise immens zum sinken brachte und den Wohnbau des Roten Wiens erst ermöglichte, heute kaum vorstellbar erscheint. Vielleicht macht es aber auch nur den Anschein. Für den geförderten Wohnbau bestehen Berechnungen welche die maximalen Kosten für den Baugrund in Abhängigkeit von der erreichbaren Nutzfläche definieren. Diese könnte einen Zielwert für flächendeckende Bodenpreise darstellen, welcher auf politischem Weg verfolgt werden könnten.

239 Vgl. Europäische Kommission, „Emissionshandelssystem (EU-EHS).“ Zuletzt geprüft am 08.02.2021, https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_de.

Im **Roten Wien** der Zwischenkriegsjahre wurde teilweise ähnlich mit Nutzungsrechten umgegangen. Die städtischen Wasserwerke finanzierten sich nicht durch Steuern, sondern durch Nutzungsgebühren.²⁴⁰ Das Konzept, dass die öffentliche Hand Boden aufkauft und Nutzungsrechte auf Zeit vergibt, wurde gleichfalls während der Zwischenkriegsjahre umgesetzt. Die Gemeinde Wien brachte durch einen starken Mietenschutz, sowie die Einführung einer Wohnbausteuer die Preise für Baugrund zum Sinken. Daraufhin kaufte die Stadt den günstig gewordenen Grund zusammen und errichtete selbst Gebäude oder vergab Nutzungsrechte an Genossenschaften auf Zeit und trennte damit Gebäude und Boden.^{241, 242} Die aktive Wohnbaupolitik der Stadt Wien entstand hauptsächlich aufgrund des Wohnungsmangels nach dem Ersten Weltkrieg und traf daher auf die Zustimmung breiter Bevölkerungsschichten. Neben dem politischen Druck, der durch die Bevölkerung entstand, kann als Schlüsselstelle für den Gemeindebau das aktive Einwirken der Stadt Wien auf die Bodenpreise angesehen werden. Die Bodenpreise sanken durch den radikalen Mietenschutz auf 20% der Vorkriegswerte.²⁴³ Erst dies ermöglichte der Stadt Grund aufzukaufen und den Bürgern*innen zur Verfügung zu stellen. Entgegen dem Ansatz der Bodenreformer des *Fundi-Flügels*, die Grund durch Entschädigung zurück in die öffentliche Hand führen wollten, kommt das Einwirken der Stadt auf die Bodenpreise nahezu einer Enteignung gleich.

Um den Erwerb von Baugrund zu ermöglichen, schlugen die Vertreter des *Fundi Flügels*, Ökonom Michael Flürscheim und Joseph Hyder, vor, dass die Grundstücke nicht bar, sondern in Form von Staatsschuldscheinen ausgezahlt werden könnten. Die öffentliche Hand als neuer Eigentümer des Grundes sollte von den Einnahmen, welche sie durch die vergebenen Nutzungsrechte erzielen würde, die vergebenen Staatsschuldscheine tilgen.²⁴⁴ Ein Problem stellt sich jedoch ein, sollten die Einnahmen, die sich aus dem Boden ergeben, zu gering sein, um bei steigenden Zinsen die Verschuldung zu tilgen. Der Staat hätte sich übernommen und würde sich dauerhaft verschulden. Flürscheim erwartete durch die Verstaatlichung einen sinkenden Zinsfuß. Dem steht Hans Bernoulli kritisch gegenüber und sieht darin keinen Grund, dass der Zinsfuß sinken würde. Vielmehr sei dafür Gesells finanzpolitische Ansatz von Nöten, der das Geld dauerhaft in Umlauf halte und dadurch

240 Vgl. Himpele, *Das Rote Wien in Zahlen*, 27.

241 Vgl. Manuela Kölke, „Die «Bodenlosigkeit» anarchistischer Siedlerbewegungen.“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden* (s. Anm. 53), 75.

242 Vgl. Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 113.

243 Vgl. Manuela Kölke, „Die «Bodenlosigkeit» anarchistischer Siedlerbewegungen.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 75.

244 Vgl. Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 104.

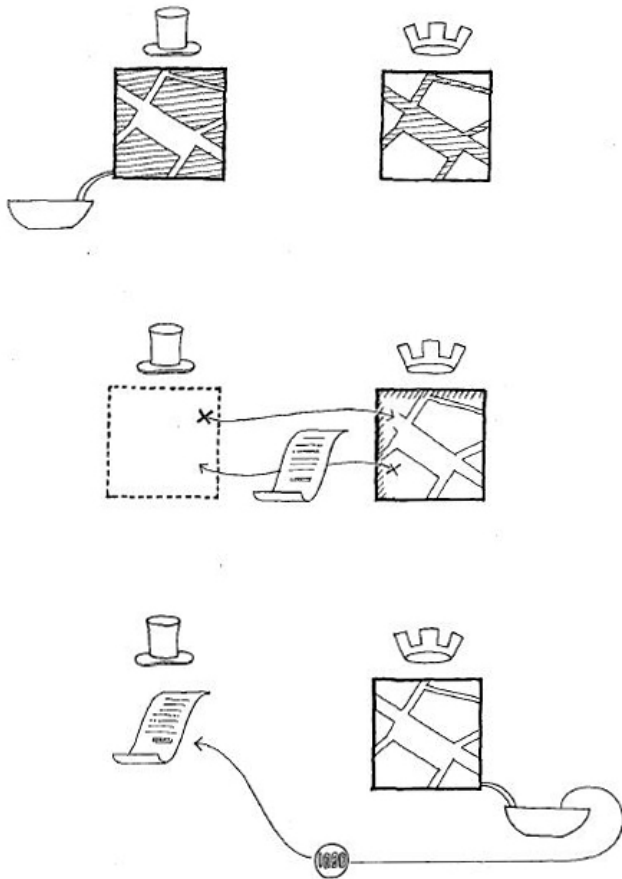


Abb. 75
 Modell zum Rückkauf des Bodens
 nach Silvio Gesell

Wie der Rückkauf von Grund und Boden finanziert wird.
 How the repurchase of land is financed.

Der private Grundeigentümer genießt die Grundrente. Der Stadtgemeinde verbleibt der unfruchtbare Boden der Straßen und öffentlichen Anlagen.

A private landholder enjoys the land annuity. The unfruitful land occupied by roads and public grounds, remains in municipal hands.

Der private Grundeigentümer verkauft sein Land an die Stadtgemeinde gegen verzinsliche und tilgungspflichtige Ablösungstitel.

The private landholder sells his land to the municipality on the basis of a land redemption security, bearing interest and conditioning obligatory liquidation.

Aus der ihr nun als Grundherrn zufließenden Grundrente verzinst die Stadtgemeinde dem vormaligen privaten Grundeigentümer seinen Landablösungstitel.

The ground rent which now flows into the hands of the municipality, the new proprietor, is conveyed to the former private landholder as interest on his land redemption security.

„Unter **Parititel** versteht man einen Schuldschein, der nicht zu festem Zinsfuß verzinst wird, sondern stets so, dass er jederzeit mit unverändertem Nennwert (al pari) verkauft werden kann, d. h. dass er an der Börse stets auf hundert steht. Steigt der Zinsfuß, so wird der Parititel höher verzinst; fällt der Zinsfuß, so wird der Parititel niedriger verzinst.“

Christian Theophil, *Freiland und Freigeldfibel: Einführung in die Freiwirtschaftslehre*, 4. Aufl. (Berlin: Freiland-Freigeld-Verlag, 1924).

zum Sinken der Zinsen führen würde.²⁴⁵ Gesell sah im Horten von Geld, und dieses erst einzusetzen, wenn Zinsen dafür gezahlt werden, eine große Gefahr für den Wirtschaftskreislauf. Es führe zu einer ungerechten Verteilung des Geldes, Absatzstörungen und Arbeitslosigkeit. Daher sollte das Geld durch aktive Geldpolitik mit der Zeit an Wert verlieren und dadurch dauerhaft im Wirtschaftskreislauf gehalten werden. Das Horten von Geld würde damit nicht mehr rentabel. Um den Boden zu erwerben, schlägt Gesell einen **Paritietel** am Land vor, durch den der Betrag für die Landablösung festgesetzt werden soll. Nach der Tilgung der Schulden, die durch den Landkauf entstanden, sollten die Einnahmen für soziale Zwecke eingesetzt werden und somit zum Nutzen der Allgemeinheit.²⁴⁶ Dies unterstreicht den sozialpolitischen Ansatz. Verbunden mit dem Kauf des Bodens sind teilweise weitere finanzpolitische Änderungen vorgesehen, die zum Erfolg der Bodenreform beitragen sollen.

Aus heutiger Sicht scheinen sich Teile von Gesells Überlegungen zu bestätigen. In einer Rede bezieht sich der Wirtschaftswissenschaftler Benoît Cœuré 2014 in seiner damaligen Funktion als Direktionsmitglied der EZB auf Silvio Gesell und benennt diesen als Begründer des Negativzinses, darauf aufbauend erläutert Cœuré die Negativzinspolitik der EZB. Cœuré fällt zum damaligen Zeitpunkt noch kein abschließendes Urteil, unterstreicht jedoch: “[...] based on the presented evidence so far, it seems fair to say that the lowering of policy rates, with the deposit rate moving into negative territory, has provided an appropriate monetary policy stimulus to the euro area economy,[...]”²⁴⁷. Die EZB hat zur Ankurbelung der Wirtschaft die Negativzinspolitik weiterverfolgt, dahingehend scheinen sich Gesells Überlegungen bestätigt zu haben, dass Geld, das dauerhaft im Umlauf gehalten wird, zur wirtschaftlichen Stabilität beiträgt und zu Investitionen führt. Gleichzeitig hat dies jedoch auch parallele Entwicklungen begünstigt, welche eine Bodenreform nach seinen Vorstellungen erheblich erschweren. Denn die von der EZB eingeführte Geldpolitik, welche das Anlegen von Geld unrentabel macht, hat unter anderem auch dazu geführt, dass Kapital in Grundstücke und Immobilien angelegt wird, um weiterhin Gewinne zu erzielen oder um das Kapital dort zu speichern.²⁴⁸ Dadurch wird dieses Kapital dem Geldkreislauf entzogen, in dessen Umlauf es eigentlich gehalten werden soll. Dies führt durch erhöhte Nachfrage zu einem Anstieg der Grund- und Immobilienprei-

245 Vgl. ebd., 106.

246 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 46.

247 Benoît Cœuré, „Life below zero: Learning about negative interest rates.“ Zuletzt geprüft am 23.08.2021, <https://www.ecb.europa.eu/press/key/date/2014/html/sp140909.de.html>.

248 Saskia Sassen, „Die Stadt - ein Gemeingut?“ In *Boden für Alle*, 89.

se.²⁴⁹ Anleger sind dabei nicht nur bei größeren Investoren zu suchen. Auch Kleinanleger *innen investieren ihr Geld in Immobilien, da derzeit alternative Geldanlagen zur Sicherung des Kapitals fehlen. Dies muss nicht auf direktem Wege erfolgen, sondern kann auch durch Anteile an Fonds, Investitionen in Versicherungen und dergleichen erfolgen.²⁵⁰ In einer Studie der Arbeiterkammer Wien wird dazu festgehalten:

„Ebenso gewinnen sogenannte Bauherrenmodelle an Bedeutung, bei denen Anteile an Zinshäusern erworben werden. Das kann mitunter zu der bemerkenswerten Konstellation führen, dass Privatpersonen ihr Kapital in Immobilienprojekte investieren, die über das Bestreben nach Ertragsmaximierung gegenüber ihren Anlegern Interessen verpflichtet sind, die denselben wiederum als BestandmieterIn zuwiderlaufen.“²⁵¹

Dahingehend torpediert der finanzpolitische Ansatz Gesells, bzw. die Niedrigzinspolitik zugleich die Möglichkeit Boden für die Allgemeinheit aufzukaufen, denn Boden und Immobilien sind im Preis immens gestiegen. Die Folgen von steigenden Bodenpreisen haben dabei konkrete Auswirkungen und zeigen sich z.B. darin, dass gemeinnützige Bauträger beim Bauen in Wien häufig auf den Boden der öffentlichen Hand angewiesen sind, da privater Boden mittlerweile einfach zu teuer ist. Bodenpreise tragen zu ca. 20 Prozent der Baukosten bei, damit machen die derzeitigen Bodenpreise, in Wien, geförderten Wohnbau auf privatem Grund kaum möglich.²⁵² Zum Überblick über die Preisentwicklung von Bauland in Wien sei an dieser Stelle auf die Abbildung 74 verwiesen. Natürlich trägt in Städten, die von Zuzug betroffen sind, die erhöhte Nachfrage nach Wohnraum ebenfalls zu einer Preissteigerung bei. Die Speicherung von Kapital in Immobilien und Grund gehört jedoch auch zu den Effekten, die eine Preissteigerungen herbeiführt

Die beiden angeführten Flügel der Bodenreformer waren von politischen Veränderungen abhängig, denn nur mit diesen ließen sich ihre Konzepte umsetzen. Einen direkteren Weg schlugen Siedlungsgenossenschaften und die Gartenstadtbewegung ein. So hat Ebenezer Howard mit seiner Gesellschaft

249 Henrik Müller, „So machen Niedrigzinsen Immobilien teurer.“ *Spiegel*, 31.03.2019, vgl., zuletzt geprüft am 23.08.2021, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/mieten-und-immobilienpreise-so-machen-niedrigzinsen-immobilien-teurer-a-1260482.html>.

250 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 71-72.

251 Ebd., 71.

252 Vgl. Heindl und Kittl, „Bodenpolitik,“ 6-7.

gleich den gesamten Grund für die Errichtung von Gartenstädten erworben und der Kommune als unveräußerliches Gut übergeben.²⁵³ Auf freiem Grund bestanden weniger Abhängigkeiten als beim Bauen im gebauten städtischen Gefilde. Unbebautes Land wurde zusammengekauft und daraufhin bebaut. Dies stellt ein mögliches Modell für große unbebaute Areale dar. In Städten mit kleinen Parzellenstrukturen und vielen unterschiedlichen Gebäude- und Wohnungseigentümern sind derartige Umsetzungen nur schwer bis kaum möglich.

Die Überlegungen der Bodenreformer fanden über ihr Lager hinaus auch Anklang bei Ökonomen, die den Boden als nicht marktfähig ansahen.^{254,255} Die Bodenreformbewegungen, die auf die Politik angewiesen waren, konnten sich nicht durchsetzen. Dazu trug unter anderem die Entwicklung des Wirtschaftsverständnisses bei, so stellt Löhr fest:

„Der Neoklassik gelang es erfolgreich, den Unterschied zwischen Kapital und Boden unter das Kapital zu subsumieren. Die Folge ist, dass die durch die neoklassische Theorie geprägte Wirtschaftswissenschaften bis heute weitgehend «bodenlos» sind.“²⁵⁶

Dies verdeutlicht, dass die Kommunalisierung des Bodens, wie es Silvio Gesell und Michael Flürscheim vorschwebte, derzeit nur bedingt vorstellbar ist. Außerdem scheint in dieser Hinsicht Henry Georges Überzeugung teilweise zuzutreffen, dass der Gedanke, Boden könne Eigentum sein, zu sehr im Denken der Menschen verankert sei und daher politisch nicht mehr zu ändern wäre. Beispiele aus dem Roten Wien der Zwischenkriegszeit zeigen jedoch auch, dass der Aufkauf von Boden durch die öffentliche Hand und die Trennung von Grund und Gebäude durchaus umgesetzt werden kann.²⁵⁷

- 253 Vgl. Sylvia Claus, „Wem gehört die Stadt? Zu Hans Bernoullis politischem Städtebau.“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden* (s. Anm. 53), 82.
- 254 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 47.
- 255 „John Stuart Mill als letzter grosser sozial denkender Klassiker und führende Neoklassiker wie Heinrich Gossen und Leon Walras betrachteten es trotz ihrer sonstigen Orientierung am Leitbild freier Märkte als selbstverständlich, dass der Boden – anders als die Erzeugnisse menschlicher Arbeit – kein marktfähiges Gut sein kann.“ ebd., 47.
- 256 Dirk Löhr, „Henry Georg – der Boden und die Besteuerung.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 55.
- 257 Vgl. Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 113.

Hans Bernoulli: Kommunalisierung - Städtebau - Architektur



Abb. 76
Hans Bernoulli

Während die zuvor genannten Bodenreformer hauptsächlich aufgrund sozialer Fragen und dem grundsätzlichen Zweifel an der Rechtmäßigkeit von Eigentum am Boden für Reformen geworben haben, nutzte Hans Bernoulli auch städtebauliche und architektonische Argumente, um für eine Kommunalisierung des Bodens einzutreten. Hans Bernoulli (*1876 - †1959) war ein Schweizer Architekt, Städtebauer und Professor für Städtebau an der ETH Zürich. Im Jahr 1923 wurde Bernoulli mit Silvio Gesell beim 1. Internationalen Freiland-Freigeld-Kongress in Basel bekannt und übernahm dessen Ansatz für eine Umsetzung der Kommunalisierung des Bodens.²⁵⁸ 1939 verlor Bernoulli seine Professur an der ETH Zürich mit der Begründung, er befasse sich mit Fachfremdem, denn er habe eine Professur für Städtebau inne und keine für Wirtschaft.²⁵⁹ Der Architekturjournalist Florian Heilmeyer kommentiert rückblickend zur Entlassung Bernoullis:

„Eine offizielle Beschneidung von Architektur und Städtebau auf das reine Entwerfen also, die heute unvorstellbar kleingeistig wirkt und vielleicht zeigen kann, wie wichtig diese Grundlagenarbeit von Bernoulli und anderen war, denen stets das „größere Bild“ im Beruf und in der Lehre wichtig war.“²⁶⁰

258 Vgl. Sylvia Claus, „Wem gehört die Stadt?“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 83.

259 Vgl. Florian Heilmeyer, „Buchtip: Enfant terrible: Städtebau als politische Kultur. Der Architekt und Theoretiker Hans Bernoulli.“ Zuletzt geprüft am 25.02.2021, https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Staedtebau_als_politische_Kultur_Der_Architekt_und_Theoretiker_Hans_Bernoulli_7255169.html.

260 Ebd.

Bernoulli sah die Geld- und Bodenpolitik miteinander verbunden. Seiner Ansicht nach würde die Geldpolitik, entsprechend Gesells Wirtschaftstheorie, die Möglichkeit schaffen, dass der Staat Boden aufkauft, ohne sich dauerhaft zu verschulden. Die Zinslast, die ansonsten entstünde, würde den Staat langfristig in den Ruin treiben.²⁶¹ Damit wird deutlich, dass es Bernoulli nicht möglich gewesen sein konnte, wirtschaftliche Fragen völlig auszuklammern, um für eine Kommunalisierung des Bodens einzutreten. So stellte er fest: „Wie für so viele gute und große Dinge bildet auch die für die Rückgewinnung des Grund und Bodens in die öffentliche Hand die leidige Zinsfrage die Schicksalsfrage.“²⁶²

Die Argumentation, warum eine Kommunalisierung des Bodens nötig sei, führt Bernoulli entlang der historischen Entwicklung europäischer Städte: „Er zeigt die sozialen und architektonischen Deformationen auf, die in der Folge die Bodenspekulation vor allem in den Grossstädten verursacht hat.“²⁶³. Das Motiv seiner Untersuchungen ist die Gestalt der Stadt. Den Ausgangspunkt bildet der Aufbau mittelalterlicher Stadtkerne. In diesen sieht Bernoulli einen gelungenen einheitlichen Stadtkörper, der fein gegliedert sei und dessen einzelne Teile miteinander in Beziehung ständen. Der gelungene Aufbau sei erst durch den einheitlichen Grundbesitz möglich gewesen.²⁶⁴ So stellt Bernoulli zu einer Vielzahl dieser Altstädte fest:

„Sie alle aber erweisen noch heute, daß die Gründung auf ungeteiltem Boden etwas besonderes an sich hat; daß sie eine Einteilung des städtischen Bezirkes nach grundsätzlichen Überlegungen erlaubt, womit etwas in die Welt treten konnte, um das wir uns heute vergeblich bemühen: die ideale Stadt.“²⁶⁵

Durch die Privatisierung und Aufteilung des Bodens, die im Zuge der Französischen Revolution einsetzte, sieht Bernoulli zukünftige Stadtplanungen bzw. Erweiterungen erschwert – bis unmöglich umzusetzen. Sollte sich eine Stadt z.B. auf ehemalige landwirtschaftliche Flächen ausbreiten, müsse sich die Planung mit den schmalen langen Parzellen abfinden und könne

261 Vgl. Sylvia Claus, „Wem gehört die Stadt?“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 83.

262 Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 107.

263 Manfred Jauslin, „Hans Bernoulli: Eine Architektur für Menschen.“ *Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur*, Nr. 5 (1996): 16.

264 Vgl. Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 26.

265 Ebd., 42.

nicht entsprechend den Bedürfnissen des neuen Stadtgebiets entstehen.²⁶⁶ Ebenfalls entstünde durch viele Einzeleigentümer eine nahezu unüberschaubare Dauer, bis eine brauchbare Anzahl von Grundstücken aufgekauft und zusammengelegt werden könnte, um neue Bezirke zu gründen.²⁶⁷

So zeigt sich auch in Wien, dass die derzeitigen groß angelegten Quartiere dort entstehen, wo die öffentliche Hand zuvor im Besitz des Bodens war und dieser nicht nach und nach zusammengekauft werden musste. Sowohl der Nordwestbahnhof wie auch das Sonnwendviertel entstehen auf Grund, der zuvor der ÖBB gehörte, diese gehört wiederum dem Staat Österreich. Der Grund des Nordwestbahnhofs kann dahingehend als öffentliches Eigentum angesehen werden. Beim Stadtentwicklungsgebiet *aspersn Seestadt* hatte die Gemeinde Wien das Glück, ein großflächiges Areal aufkaufen zu können, das ehemalige Flugfeld Aspern. Hier wird deutlich, dass zum einen auch heute großflächige Stadtentwicklung in Wien dort geschieht, wo die öffentliche Hand im Besitz des Bodens ist, bzw. zuvor war und diesen bebauen lässt. Zum anderen entstehen diese Areale nicht durch Zusammenführung aus unterschiedlichen Eigentümerverhältnissen, sondern sind in einheitlichem Besitz. So bestimmen in Wien die Eigentumsverhältnisse am Boden und die Dimension der einzelnen erwerblichen Grundstücke die Verortung der Entwicklungsgebiete der Stadt maßgeblich. Die Verfügbarkeit von innerstädtischem Bauland geht jedoch zur Neige und verdeutlicht, dass die derzeitigen innerstädtischen Stadterweiterungen so nicht wiederholbar sein werden, bzw. die Stadt derzeit nicht über derartiges Bauland verfügt.²⁶⁸

Bernoullis Argumentation setzt auch bei der Stadterneuerung an, denn im privaten Eigentum am Boden sah er ein grundsätzliches Hindernis, für die Weiterentwicklung der Städte. Dies betrifft daher bebauten, wie auch unbebauten Boden.²⁶⁹ Die Stadt verstand Bernoulli als einen Körper, der stetigem Wandel unterzogen ist und daher die Chance bestehen müsse, dass sich dieser Körper den Erfordernissen der jeweiligen Zeit anpassen könne.²⁷⁰ Da jedoch zu Beginn der Industrialisierung der städtische Grund in privaten Besitz gefallen war, bestanden damals wie heute nur beschränkte Mittel für die öffentliche Hand zur Verfügung, um auf bauliche Veränderungen privater Bauparzellen hinzuwirken. Die entstandenen Parzellenstrukturen, ob dienlich für die Stadt oder nicht, seien nahezu unzerstörbar und daher sei

266 Vgl. ebd., 21.

267 Vgl. ebd., 19–20.

268 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 1.

269 Vgl. Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 21.

270 Vgl. ebd., 22.

es kaum möglich städtische Areale in eine neue Ordnung zu führen. Zudem fänden bauliche Maßnahmen nicht zur selben Zeit statt und städtebauliche Eingriffe seien daher kaum möglich.²⁷¹ Der Besitz der Parzellen unterliegt dem Eigentumsrecht und entzieht sich damit der Einflussnahme der öffentlichen Interessen. Genau darin sah Bernoulli ein Problem, die öffentlichen Interessen – also jene der Allgemeinheit zur Erneuerung der Stadt – könnten durch den privaten Besitz nur schwerlich umgesetzt werden, so hält Bernoulli fest:

„Dies Eigentumsrecht widersetzt sich der Erneuerung mit einer Hartnäckigkeit, die etwas Erschreckendes hat: Es ist die Hartnäckigkeit, das unverschämte Rechtsgefühl des in private Hände geratenen Königsvorrechts, es ist die besitzsichere, schadenfrohe Haltung des Monopols.“²⁷²

Diese Argumentation lässt sich auch in einer Studie der Arbeiterkammer Wien finden. Die Autoren sehen das größte umsetzbare Potenzial für Stadterneuerungsmaßnahmen und somit das Weiterbauen im Bestand in jenen Gebieten, auf die die Stadt Wien selbst Zugriff hat und dies seien meist jene, bei denen sie selbst Eigentümerin sei. Im Umkehrschluss bedeutet dies auch, dass dort wo die Stadt über keinen eigenen Boden verfügt, sie auch kaum die Möglichkeit hat auf das Weiterbauen des Bestands hinzuwirken. Zugleich würde der größte Sanierungsbedarf in den gründerzeitlichen Arealen bestehen und diese seien zumeist in privater Hand, daher könne die Stadt dort nur indirekt auf eine Erneuerung einwirken.²⁷³

Als aktivierendes Mittel, um auch auf die in privat Besitz befindlichen Gebäuden einzuwirken, stellt die Stadt Gelder zur Sanierungsförderung bereit. Durch die Förderungsbedingungen kann die Stadt indirekt Einfluss ausüben. Die Sanierungsförderung ist jedoch nur ein Angebot und nicht verpflichtend für bauliche Tätigkeiten. Um Förderungen zu erhalten, besteht beispielsweise die Bedingung, dass die Bestandsmieten für 15 Jahre nicht angehoben werden. Die Problematik von steigenden Mieten und Verdrängungsprozessen wird dadurch aufgeschoben – aber nicht aufgehoben.²⁷⁴ Zugleich wirkt sich die Sanierungsförderung fast nur auf einzelne Gebäude aus, wie zu Beginn des Kapitels dargelegt, werden kaum Fördermittel für zusammenhängende

271 Vgl. ebd., 78.

272 Ebd., 21.

273 Vgl. Huber et al., *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen!*, 54.

274 Ebd., 72.

bauliche Maßnahmen an mehreren bebauten Parzellen abgerufen. Hier wird deutlich, dass durch die Eigentumsverhältnisse in bebauten Gebieten kaum auf die Entwicklung des Stadtkörpers eingewirkt werden kann und Bernoullis These dahingehend zutrifft.

Zusätzlich wird die Umsetzungswahrscheinlichkeit von Stadterneuerungsmaßnahmen in Bestandsgebieten durch die Aufsplitterung von zuvor in einheitlichem Besitz befindlichen Gebäuden hin zu Eigentumswohnungen mit vielen Einzeleigentümern je Gebäude verringert.²⁷⁵ Dort wo viele Einzelinteressen anzutreffen sind, wird der Konsens geringer.

Neben den Problemen, die sich durch die Eigentumsverhältnisse am Boden bei der Stadterneuerung ergeben, sah Bernoulli die negativen Auswirkungen des privaten Bodenbesitzes z.B. bei jenen Stadtgebieten, die während der Gründerzeit entstanden sind. Die Gestalt der Stadt sei dort nicht von städtebaulichen Idealen geleitet, sondern rein aus Motiven der Gewinnmaximierung.²⁷⁶ So könnten viele Stadtpläne der Gründerzeit nahezu wie Werbeprospekte gelesen werden. Da sich die Erdgeschosszonen besonders gut vermarkten ließen, sei bei jenen Stadtgebieten, welche damals entwickelt wurden, besonders häufig durchlaufende Hauptstraßen umgesetzt worden. Denn die Grundstücke entlang der Hauptstraßen hätten sich hochpreisiger verkaufen lassen. Zusätzlich sei ein überflüssiges Ausmaß an Nebenstraßen entstanden und dies allein aus dem Grund, dass sich so möglichst viele Eckparzellen realisieren ließen, welche ebenfalls zu hohen Preisen gehandelt wurden.²⁷⁷ Bernoulli stellt in diesen Arealen fest:

„[...] die müßigen, öden Hauptstraßenfluchten, die nun das Wesen ganzer Quartiere, ja ganzer Städte bestimmen; die sind so leicht nicht auszumerzen; soweit sie nicht vom Krieg zerschlagen worden sind, werden sie sich Generationen hindurch weiter behaupten als Denkmal der Landspekulation aus den Kinderjahren unserer Industriestädte.“²⁷⁸

275 Vgl. ebd.

276 Vgl. Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 62.

277 Vgl. ebd., 46, 62.

278 Ebd., 62.

Als Beispiel dieser Art der Planung lässt sich das bereits zuvor besprochene Areal im 16. Bezirk anführen. Entlang der Hauptstraßen liegen je Block nur drei Parzellen, wodurch sich zwei Eckparzellen ergeben und deren Anzahl auf Quartierebene betrachtet insgesamt hoch ausfällt. Der hohe Anteil der Eckparzellen, sowie die große Summe der Nebenstraßen prägt das Areal maßgeblich. Folgewirkungen, die sich unter anderem aus dem Überangebot an Erdgeschossflächen ergeben, können im „Vor der Haustür“ nachgelesen werden.

Bernoulli sah das entstandene Eigentumsrecht am Boden als Hindernis für einen weitsichtigen Städtebau an, der der Stadt und den Bewohnenden dient und nicht der Ertragsmaximierung. Der These Bernoullis, dass sich die Parzellierungen und Eigentumsverhältnisse auf die Stadt auswirken, stimmt der Architekt Aldo Rossi, in seiner 1966 erschienen Schrift *Die Architektur der Stadt*, zu.²⁷⁹ Rossi sieht die negativen Folgen für die Stadtentwicklung jedoch nur bedingt auf die Veränderung der Eigentumsverhältnisse im 18./19. Jahrhundert rückführbar, sie seien „[...] Erscheinungsformen allgemeingültiger Gesetze, die sich auf jeden Fall ausgewirkt hätten und für die Stadtentwicklung auch ihre positiven Seiten hatten. [...] Vielmehr stellen die Zerstückelung des Großgrundbesitzes, die Enteignungen und die Veränderungen der Besitzverhältnisse eine unumgängliche Phase der westeuropäischen Stadtentwicklung dar. Angesichts dieser Tatsache erweist sich der Sozialismus eines Bernoulli oder Hegemann als zutiefst romantisch [...]“²⁸⁰. An dieser Stelle scheint es wichtig zwischen den reformpolitischen Ansätzen Bernoullis und den architektonischen Untersuchungen zu unterscheiden. Denn Rossi führt auch aus: „Ich stimme all jenen zu, die in der von Bernoulli geforderten Überführung des Bodens einer Stadt in Staatseigentum ein entscheidendes qualitatives Merkmal sehen, durch das sich die sozialistische von der kapitalistischen Stadt unterscheidet. Aber ich halte die Verstaatlichung von Grund und Boden zwar für eine – gewiß wünschenswerte – Voraussetzung für eine bessere Stadtarchitektur, glaube jedoch nicht, daß sich aus ihr zwangsläufig ein bestimmter Typus von Architektur ergibt.“²⁸¹ Rossi, dem eine Nähe zum Kommunismus nachgesagt wird, schloss sich dahingehend den Überzeugungen des Soziologen Maurice Halbwachs an, der unter anderem in Enteignungen die beste Möglichkeit sah, die Stadtentwicklung zu

279 Vgl. Rossi, *Die Architektur der Stadt*, 134.
280 Ebd., 136.
281 Ebd., 125.

unterstützen.²⁸² Die Professorin Sylvia Claus hält Rossis Ausführung entgegen: „[...] Rossi übersah [...] gerade den künstlerisch ästhetischen Impuls, der für Bernoullis städtebauliches Schaffen immer massgeblich geblieben war. Theoretisch ausgearbeitet hat Bernoulli diesen wesentlichen Aspekt seines Wirkens in der Schrift *Die Stadt und ihr Boden* allerdings tatsächlich nicht. Dafür steht sein gesamtes architektonisches und städtebauliches Werk.“²⁸³ Abweichend zu Rossi ordnet der Architekt und Autor Manfred Jauslin, im Jahr 1996, Bernoullis Befürwortung der Freiwirtschaftslehre nach Gesell und die Forderung nach der Kommunalisierung des Bodens differenzierter ein und zwar wie folgt:

„Er sah darin so etwas wie einen realisierbaren dritten Weg zwischen Kapitalismus und Sozialismus und glaubte, dass die Richtigkeit und Vernünftigkeit seiner Argumente sich schliesslich durchsetzen müsste. Obwohl er den Sozialismus, der ihm als ein System der Unfreiheit und der Unterdrückung vor Augen stand, ablehnte, teilte er wohl letztlich die Überzeugung der Sozialisten, dass die Irrationalität der ökonomischen Prozesse doch durch Vernunft bezähmbar sei.“²⁸⁴

Die Kommunalisierung des Bodens und damit zugleich der Entzug des Bodens als Ware aus der marktwirtschaftlichen Ordnung ist darüber hinaus keine Position, die sich allein im Sozialismus finden lässt. Denn auch bei Ökonomen anderer politischer Überzeugungen, die für freie Märkte einstanden, z. B. **John Stuart Mill**, **Hermann Heinrich Gossen** und **Leon Walras**, lässt sich die Auffassung finden, dass der Boden kein marktfähiges Gut sein könne.²⁸⁵

John Stuart Mill (* 1806 - † 1873) gilt als einer der einflussreichsten liberalen Denker seiner Zeit. **Hermann Heinrich Gossen** (* 1810 - † 1858) gilt als Vorbereiter der Grenznutzenschule. Das Marginalprinzip, welches daraus hervorgeht, gilt als wichtiges Element der heute bestimmenden

neoklassischen Theorie der Volkswirtschaftslehre. **Leon Walras** (* 1834 - † 1910) entwickelte ein Konzept zum Grenznutzen und ein Gleichgewichtsmodell der Volkswirtschaft. Er gilt als einer der ersten Neoklassiker. Die Neoklassik bestimmt die Wirtschaftswissenschaften bis heute.

282 Vgl. Sylvia Claus, „Stadt und Bodenfrage: Zum Verhältnis von Architektur und Gesellschaft bei Hans Bernoulli.“ In *Städtebau als politische Kultur: Der Architekt und Theoretiker Hans Bernoulli*, hrsg. v. Sylvia Claus und Lukas Zurfluh, Dokumente zur modernen Schweizer Architektur, 25.

283 Ebd.

284 Jauslin, „Hans Bernoulli,“ 15.

285 Vgl. Werner Onken, „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 47.

Dies bedeutet nichts anderes, als dass der Boden nicht kapitalistisch verwertet werden darf. Damit wird auch klar, dass die Bodenfrage, bzw. der Ansatz Boden nicht kapitalistisch zu verwerten, nicht zugleich einen Unterschied zwischen der kapitalistischen und der sozialistischen Stadt darstellt, so wie es Rossi formuliert. Bereits in seinem Buch *Die Stadt und ihr Boden* aus dem Jahr 1946 unterstreicht Bernoulli diesen Aspekt: „Als Gegenstück zu dieser Stadt an Privatbauten auf öffentlichem Grund, ist die Stadt aufzufassen, da nicht nur Boden, sondern auch alle auf ihrem Boden errichteten öffentlichen Bauten in öffentlichem Eigentum stehen – die Quartiere- und stadtanlagen der modernen Diktaturstaaten. [...] Als solche auf ungeteiltem Boden entstandenen Bauanlagen sind die Städte anzusehen, die die Staatsmacht der sowjetischen Republik hat entstehen lassen.“²⁸⁶ Es ist an dieser Stelle fraglich, inwieweit diese Ausführung Bernoullis zutrifft. Denn folgte man dieser Argumentation, müsste man auch die Gemeindebauten der Stadt Wien, bei denen Boden und Gebäude der Stadt gehören, als Ausdruck einer diktatorischen und kommunistischen Staatsordnung werten. Dahingehend sind vor allem Bernoullis städtebauliche Argumente für eine Kommunalisierung des Bodens entscheidend. Auch Rossi glaubt, dass durch den Zugriff auf den Boden eine bessere Stadtarchitektur erreicht werden könne.²⁸⁷ Der Lesart, Bernoullis Ansatz zur Kommunalisierung des Bodens vor allem aus städtebaulicher Sicht zu betrachten, unterstreicht Sylvia Claus:

„Auch wenn Bernoulli dabei die Frage der Bodenspekulation durchaus im Blick hatte, ging es ihm primär um einen weitsichtigen Städtebau zum Wohl der Stadt und ihrer Bewohner. Er stand damit eher in der Tradition der Stadtplaner der Jahrhundertwende als in der Tradition der Lebens- und Gesellschaftsreformer der Gartenstadtbewegung. Bernoullis Ziel war die sukzessive, quartierweise Erneuerung der Stadt in einem von ihm im Duktus der Zeit als organisch bezeichneten, zyklischen Prozess [...]“²⁸⁸

Um die Gestaltungsmacht über die Städte wieder zurückzugewinnen, soll die öffentliche Hand, nach Bernoulli, den Boden der Stadt ohne Druck von Zeit zu Zeit aufkaufen, so wie es ihr möglich ist.²⁸⁹ Im Anschluss sollen die

286 Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 114–15.

287 Vgl. Rossi, *Die Architektur der Stadt*, 125.

288 Sylvia Claus, „Wem gehört die Stadt?“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 85.

289 Vgl. ebd., 87.

erworbenen Parzellen in Erbbaupachtrecht vergeben werden. Die Dauer der Pacht soll sich dabei nach der Lebensdauer der Gebäude richten. Bei jenen Gebieten, wo die Stadt zukünftig größere Änderungen vornehmen möchte, könnten die Verträge so angelegt werden, dass sie alle zur selben Zeit ausliefen. Dies könnte ganze Quartiere aber auch bloß Straßenkreuzungen betreffen, die langfristig umgestaltet werden sollen.²⁹⁰ Die entstandenen Kosten für den Bodenkauf sollen langfristig durch die Erträge aus der Pacht sowie durch die Wertsteigerung des Bodens getilgt werden.²⁹¹ Der Pachtzins könne darüber hinaus der Entwicklung eines Gebiets angepasst werden. Eine Entschädigung, die am Ende der Pacht gezahlt würde, könne zudem garantieren, dass die Bauten instandgehalten würden.²⁹²

Hans Bernoulli, 1946

„Der wünschbare Zustand, Grund und Boden in öffentlichem Eigentum als Grundlage aller Stadt- und Landschaftsplanung, ist nicht an einem Tag zu erreichen. Aber es ist ein Ziel, das ins Auge gefaßt und beharrlich verfolgt werden kann, nach den Grundsätzen:

Die Gemeinde verkauft kein Land, das in ihrem Eigentum steht.

Die Gemeinde erwirbt in privatem Eigentum stehendes Land nach Möglichkeit.

Die Gemeinde läßt ihr Land durch Private nutzen, indem sie ihnen ein Baurecht einräumt an diesem Land.“²⁹³

290 Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 116.

291 Vgl. Sylvia Claus, „Wem gehört die Stadt?“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 85.

292 Vgl. Bernoulli, *Die Stadt und ihr Boden*, 116–17.

293 Ebd., 122.

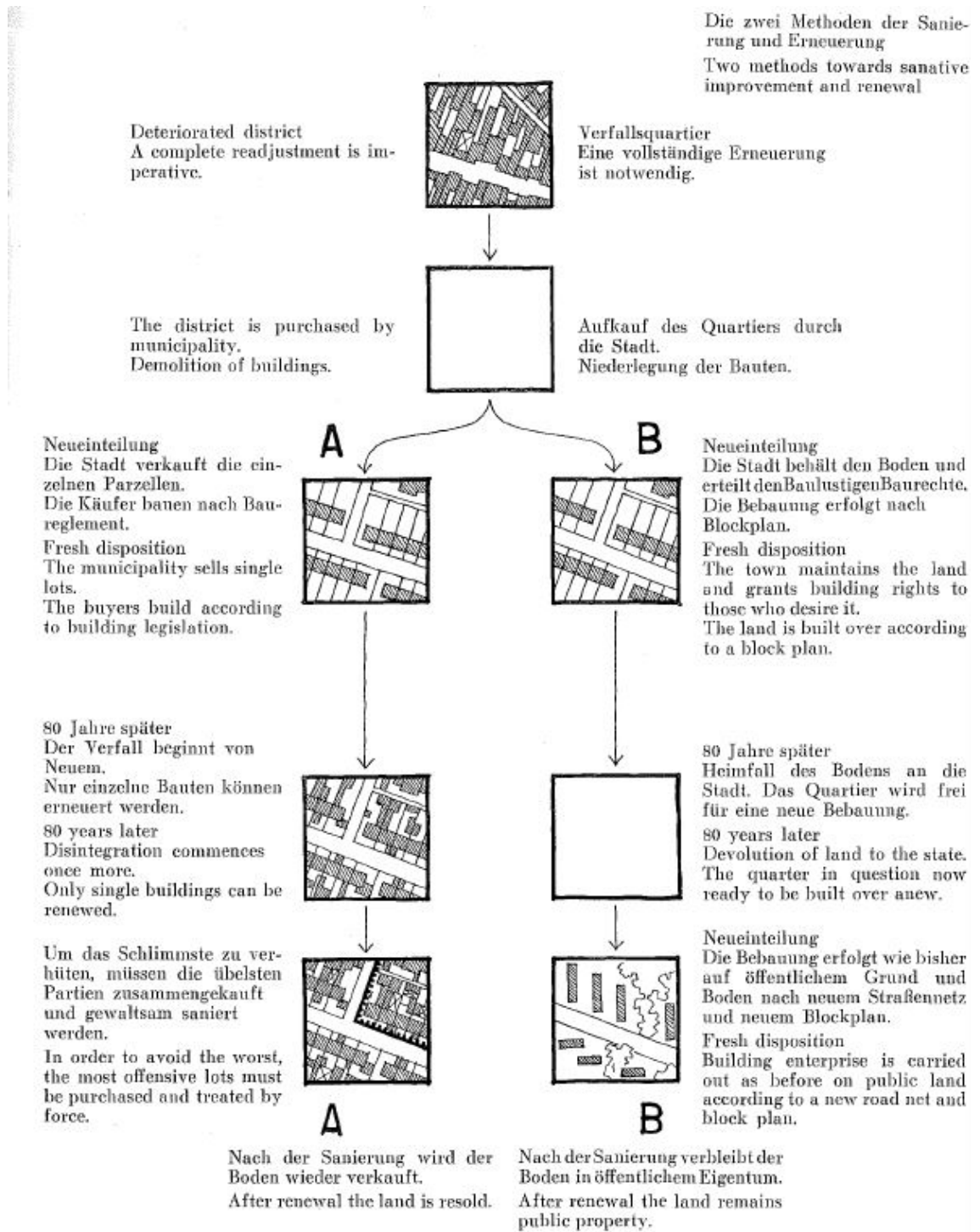


Abb. 77
 Methoden der Sanierung und Erneuerung nach Hans Bernoulli
 Die Stadt und ihr Boden

Abschließend zu Hans Bernoullis Überlegungen und Forderung zur Kommunalisierung des Bodens sollen an dieser Stelle zwei Autoren zu Wort kommen, die sein Schaffen wie folgt einordnen:

Manfred Jauslin, 1997

„Wenn seine Überlegungen zur Bodenreform heute wie damals politisch nicht durchsetzbar sind, spricht dies jedoch nicht gegen ihre grundsätzliche Richtigkeit. Vielleicht sind sie auch vorgedacht für eine künftige Gesellschaft, die es gelernt hat, ihre Denkverbote, ihre Erstarrung und Verhärtung abzuschütteln, und wieder bereit ist, die Fahrt ins Unbekannte aufzunehmen, um sich, in Bernoullis Worten, *«nach einem nur halblaut gegebenen Wort einer noch verhüllten Zukunft entgegen zu strecken und zu entfalten»*.²⁹⁴

Sylvia Claus, 2020

„Bernoulli zielte also keinesfalls auf eine gesellschaftsumstürzende Enteignung des Privateigentums. Seine freiwirtschaftlichen Ideen sind nicht revolutionär. Sie sind vielmehr im Interesse an der städtebaulichen Entwicklung der Stadt begründet. Dass damit auch Spekulationsgewinne, Mietwucher und der Verlust von Öffentlichkeit verhindert würden, war Bernoulli freilich bewusst. Er war ein Homo politicus, verstand sich als Architekt mit gesamtgesellschaftlicher Verantwortung. [...] Und es verleiht seinem Schaffen noch immer grösste Relevanz. Denn Architektur ist stets Teil eines übergeordneten landschaftlichen, städtebaulichen und gesellschaftlichen Zusammenhangs. Die Verantwortung dafür zu übernehmen heisst politisch handeln. Das ist heute nötiger denn je.“²⁹⁵

294 Jauslin, „Hans Bernoulli,“ 16.

295 Sylvia Claus, „Wem gehört die Stadt?“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 87.

Weiterbauen durch Kommunalisierung des Bodens

Wie im Kapitel *Über das Weiterbauen und seine Begleiterscheinungen* beschrieben, sind die Missstände, wie der Verlust von öffentlich wirksamen Erdgeschosszonen, Abriss gründerzeitlicher Bebauung, Verlust an bezahlbarem Wohnraum, Privatisierung von Innenhöfen, hohe Kosten beim Weiterbauen, seltenste Umsetzung von parzellenübergreifenden Konzepten, Verhinderung von möglichen Synergieeffekten sowie das Bauen von vorrangig hochpreisigem Wohnraum maßgeblich den Eigentumsstrukturen und den geringen Parzellengrößen geschuldet. Die Durchwegung innerhalb des Blocks und die Verbindung mehrerer Blöcke ist durch das Einzeleigentum nahezu nie gegeben. Es sind Mauern anzutreffen, welche die Grundstücke voneinander abtrennen. Dies reduziert die Qualität der Blockbebauung erheblich. Positive Beispiele für das Weiterbauen lassen sich vor allem dort finden, wo über die einzelne Parzelle hinaus geplant wurde.

Eine qualitatives Weiterbauen ist möglich, hängt jedoch unweigerlich mit einem Überdenken der Grundstücksgrenzen und Eigentumsverhältnisse am Boden zusammen. Eine zusammenhängende Bebauung über die derzeitigen Parzellengrenzen hinaus schafft die Chance, den gründerzeitlichen Block qualitativ hochwertig weiter zu bauen. Würden benachbarte Parzellen in eine Hand überführt, bestände die Möglichkeit über die ehemalige Parzellengrenze hinaus zu bauen und so Baukosten zu senken, Freiflächen zusammen zu schließen und eine Durchwegung des Blocks zu erreichen. Eine gute Belichtungssituation könnte vor allem auch für Hofbebauungen erreicht werden, sowie mit höheren Bauten auf geringerer Grundfläche unbebauter Raum gewonnen und Erschließungsstrukturen gebündelt werden. Zugleich besteht die Chance den öffentlich nutzbaren Raum hinein in die Blockbebauung zu erweitern und öffentlich zugänglichen Raum über die Erdgeschosszone hinaus anzubieten. Wie der Architekt Manfred Rieder festhält, könnte die gründerzeitliche Blockbebauung zu einem dreidimensionalen öffentlichen Stadtraum werden.²⁹⁶

Allgemein kann festgehalten werden, dass durch die Kommunalisierung des Bodens Synergieeffekte leichter umgesetzt werden können. Vor allem könnten Bedingung geschaffen werden, den bebauten Stadtraum zu transformieren, attraktive Orte zum Leben, Wohnen und Arbeiten durch das Weiterbauen im Bestehenden zu stärken und zu schaffen, für die derzeitigen und zukünftigen Bewohner*innen. Auf diese Weise kann diesen Teilhabe am

296 MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 134.

historischen Wert der Stadt geboten werden.

Weitergehend schafft derzeitiges Weiterbauen selten bezahlbaren Wohnraum, doch genau das ist nötig, um verschiedenen Menschen einen Lebensort in der Stadt zu bieten. Andernfalls werden jene Menschen, die über geringere finanzielle Mittel verfügen langfristig aus den gründerzeitlichen Arealen vertrieben. Eine Stadt entstünde, die, je nach finanziellen Mitteln der Menschen, in Areale eingeteilt wäre. Diesbezüglich hält die Journalistin Laura Weißmüller fest:

„Die steigenden Quadratmeterpreise sind wie neue Stadtmauern. Sie entscheiden, wer in die Stadt darf und wer draussen bleiben muss.“²⁹⁷

Wie bereits zuvor besprochen, sind die derzeitigen Boden- und Immobilienpreise zu hoch, um in den gründerzeitlichen Arealen geförderten Wohnraum zu schaffen. Genau an dieser Stelle kann die Kommunalisierung des Bodens Abhilfe schaffen. Mit der Zusammenlegung des Bodens wird eine höhere bauliche Ausnutzung möglich. Vor allem im Inneren sind bauliche Potenziale vorhanden, diese können jedoch durch die derzeitigen Eigentumsstrukturen, die Parzellengrenzen und den Bebauungsplan nicht umgesetzt werden. So hält auch der Architekt Arno Brandhuber im Gespräch mit Christian Schönigh, Florian Hertweck und Nikolaus Kuhnert bezüglich der Grundstückskosten und dem Schaffen von bezahlbarem Wohnraum fest:

„Eine Alternative wäre die Kollektivierung des verfügbaren Landes, wenn nötig durch Rückkauf auf dem freien Markt und eine anschließende Anpassung der Baurechte durch die Kommunen, um die gebaute Wohnfläche erschwinglich zu machen.“²⁹⁸

Die Stadt Wien verfügt mit *wohnfonds_wien* bereits über eine Einrichtung, die für den Erwerb von Grundstücken zuständig ist. Derzeit liegt der Schwerpunkt bei Ankäufen vor allem auf unbebauten Grundstücken mit und ohne Baurecht, landwirtschaftlichen Flächen und ehemals betrieblich

297 Laura Weißmüller, „Der Wert des Bodens.“ In *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 158.

298 Florian Hertweck und Nikolaus Kuhnert, „«Eigentum ist eine Fiktion.».“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden* (s. Anm. 53), 178.

genutzten Liegenschaften.²⁹⁹ Damit gehören der Aufkauf von bebauten Grundstücken in den gründerzeitlichen Arealen derzeit nicht zum zentralen Aufgabenfeld der Einrichtung. Dies könnte jedoch zukünftig einen Schwerpunkt darstellen.

Wie die Kommunalisierung des Bodens gelingen kann

Es gilt von Seiten der Stadt private Immobilien und den dazugehörigen Grund in Gebieten, die sich zum Weiterbauen eignen, aufzukaufen. Maßgebliches Augenmerk muss dabei auf einer zukünftigen höher zu erzielenden Bebaubarkeit und einer Zusammenlegung von Parzellen liegen.

Gehen wir das Konzept anhand eines Beispiels durch. Die Stadt kauft Immobilien und Grund zu üblichen Marktpreisen dort auf, wo Potenziale bestehen. Ist die Stadt im Besitz einer Parzelle und kann die Nachbarparzelle erwerben, tut sie dies und legt die beiden Grundstücke zusammen. Daraufhin erlässt die Stadt eine höher zulässige Bebaubarkeit für die zusammengeführten Parzellen. Wünschenswerte Bedingungen zum Weiterbauen werden im neuen Bebauungsplan aufgenommen. Dazu kann zählen: Einen Mindestanteil an günstigen Wohnungen, Mindestraumhöhen für das Erdgeschoss, Verpflichtungen unbebauten Grund der Allgemeinheit zugänglich zu machen, Wettbewerbe für die Bebauung auszuloben, Verpflichtungen zum Weiterbauen innerhalb einer bestimmten Frist und so weiter. Folgend wird das Grundstück auf Zeit verpachtet und die sich darauf befindlichen Immobilien an den Pächter veräußert. Die Pacht wird so bemessen, als würde das Grundstück nach seiner maximal zulässigen Bebaubarkeit genutzt und erhöht den Druck zügig zu Bauen. Zugleich werden die Laufzeiten der Pachtgrundstücke im Areal aufeinander abgestimmt, damit zukünftig größer angelegte Veränderungen möglich werden. Abschlagszahlungen für das Ende der Pacht sind so wie es Bernoulli vorschlägt zu vereinbaren, damit die Gebäude Instand gehalten werden.

Den anfänglich hohen Investitionskosten, die die Stadt für den Erwerb des Bodens und der Immobilien aufbringen muss, werden drei Maßnahmen gegenübergestellt. Durch die Parzellenzusammenlegung wird besonders bei zuvor kleinteiligen Parzellenstrukturen die Bebaubarkeit verbessert, wodurch

299 wohnfonds_wien, „grundstücksankauf.“ Zuletzt geprüft am 27.10.2021, <http://www.wohnfonds.wien.at/grundstuecksankauf>.

die Baukosten beim Weiterbauen sinken.³⁰⁰ Dies lässt eine Wertsteigerung der Parzelle erwarten. Gleiches gilt für den nächsten Faktor, die höhere zulässige Bebaubarkeit. Durch das Recht Bebauungspläne zu erstellen, kann die Stadt durch Linien, Zeichen und Text auf einfachste Weise den Wert der Parzelle weiter steigern. Nach beiden Änderungen steht nun eine bebaute Parzelle mit Potenzial zum Weiterbauen zu Verfügung. Die geschaffene Parzelle wird ihren ursprünglichen Wert bei weitem übersteigen. Würde die Stadt zu diesem Zeitpunkt Gebäude und Grund verkaufen, ergäben sich mit Sicherheit gute Gewinne und ein Weiterbauen im Bestand würde erfolgen. Zugleich wären durch den Bebauungsplan Regeln vorgegeben, die den Anforderungen der jetzigen Zeit entsprechen würden. Die Möglichkeit zukünftig Änderungen im Areal oder der Parzelle vorzunehmen, sei es in 100 oder 200 Jahren, wären jedoch noch bevor die Tinte des Vertrags getrocknet ist dahingegeben und eine Veränderung der Stadtgestalt für zukünftige Generationen erneut nur erschwert möglich. Man stände in Zukunft an demselben Punkt, an dem man heute steht. Fördergelder werden beim Weiterbauen an Private gezahlt, damit die öffentliche Hand doch noch irgendwie auf die Entwicklung der in privatem Besitz befindlichen Parzellen Einfluss nehmen kann. So wünschenswert der Zustand auch ist, dass die Stadt und sei es durch Fördergelder, auf das Weiterbauen der privaten Parzellen einwirkt, ist es zu gleich grotesk. Es werden Fördergelder, also Steuergelder, ausgezahlt, damit Eigentümer*innen im Interesse der Allgemeinheit handeln. Daher kann nur folgen, dass die Parzelle in Pacht mit fester Laufzeit vergeben wird, um zukünftigen Generationen möglich zu machen, dass sie die Gebäude und Stadtgestalt an die Bedürfnisse ihrer Zeit anpassen können.

Für die auf der Parzelle stehenden Gebäude lassen sich mittels Veräußerung an den Pächter Gewinne erzielen. Die Gewinne können Teile der anfänglichen Ausgaben für den Erwerb der Parzellen abdecken. Nach diesem Modell würde bereits zu Beginn ein Anteil der entstandenen Kosten gedeckt. Zum einen ergäbe sich eine Wertsteigerung durch die Parzellenzusammenlegung, zum anderen durch die Erhöhung der zulässigen Bebaubarkeit und abschließend würden Einnahmen durch den Verkauf der Bestandsimmobilien an den Pächter mit Eigentumsrechten entsprechend der Pachtlaufzeit erzielt.

Folglich ist davon auszugehen, dass die Stadt einen großen Anteil, der anfänglichen Investitionskosten durch die genannten Maßnahmen abdecken

300 Vgl. MA 21, *Masterplan Gründerzeit*, 17.

kann. Nachdem die entstandenen Kosten durch Pachteinahmen vollständig gedeckt sind, könnten die folgenden Einnahmen, für neue Aufkäufe eingesetzt werden. Dadurch wird möglich, was Bernoulli bereits beschrieb: Von Zeit zu Zeit wird der Boden zurück in das Eigentum der Allgemeinheit geführt und zukünftige Stadtplanung möglich. Gleichzeitig kann bereits im Hier und Jetzt der Stadtkörper gestaltet werden, mittels Vorgaben, die im neuen Bebauungsplan beim Weiterbauen der zurück gewonnen Parzellen festgelegt werden.



Abb. 78
Lageplan



Abb. 79
Bebauungsplan

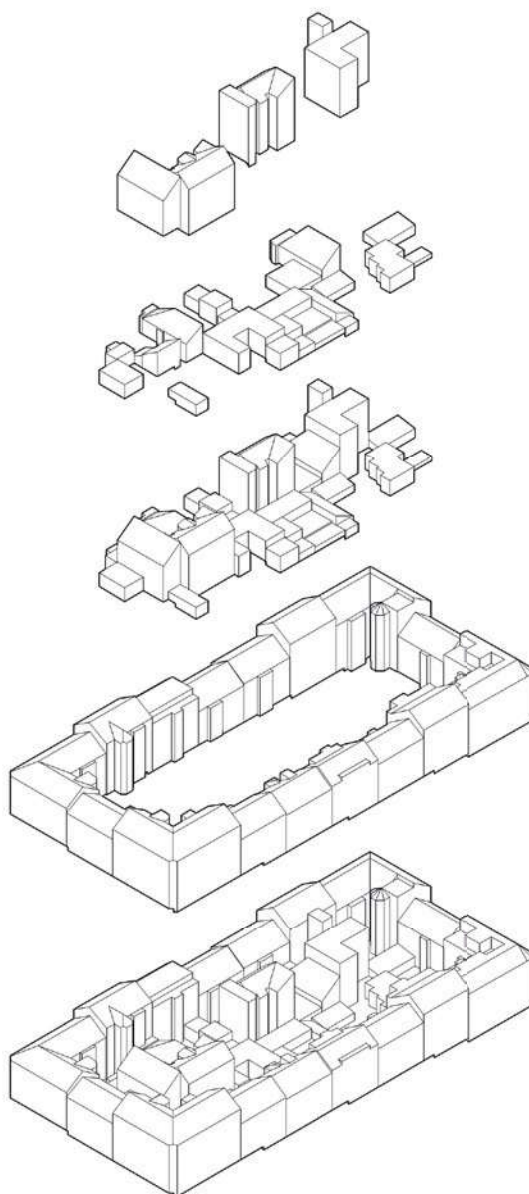


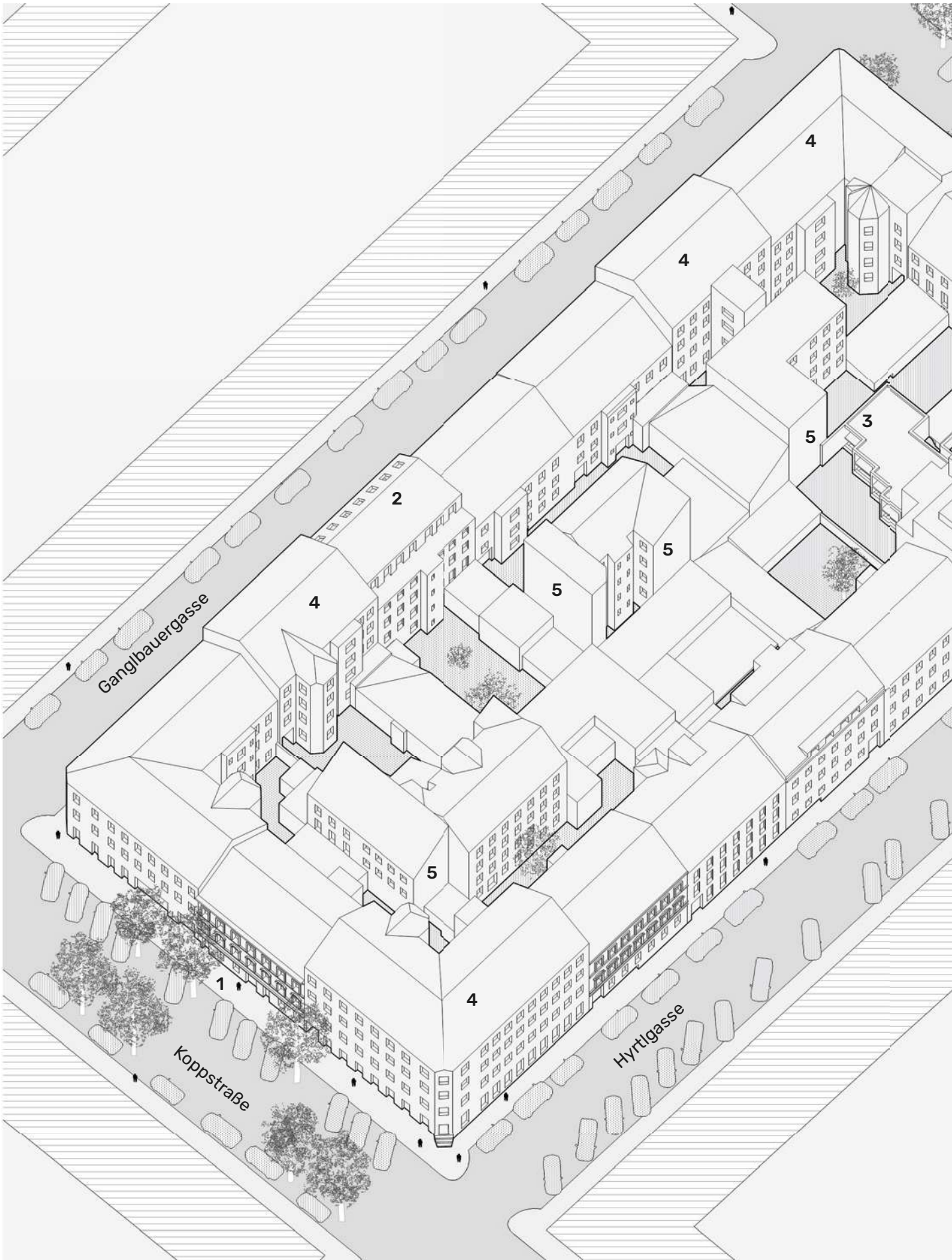
Abb. 80
Bestandteile des Blocks

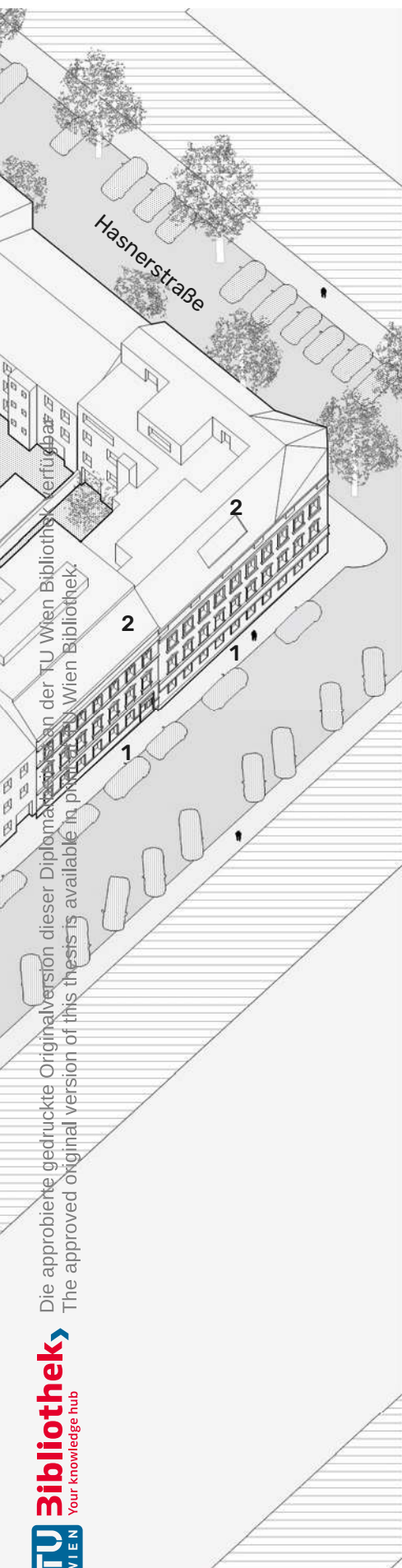
Prozess: Kommunalisieren und Weiterbauen

Der gewählte Block liegt im 16. Wiener Gemeindebezirk und ist eingebunden in die Rasterplanung westlich des Gürtels. Der Block weist wie die weiteren Blöcke in der Umgebung eine Abmessung von 120 auf 60 Meter auf. Die Gebäude am Blockrand weisen unterschiedliche Qualitäten auf. Wenige Fassaden aus der Gründerzeit sind schmuckvoll ausgestaltet. Der Block ist eingebunden in das zuvor vorgestellte Verkehrskonzept und liegt zwischen Ganglbauergasse und Hyrtlgasse. Teile der Blockrandbebauung sind bereits aufgestockt. Andere Gebäude hingegen weisen nur drei Stockwerke auf und bieten dort Potenzial zum Weiterbauen.

Die Bebauung im Inneren fällt sehr unterschiedlich aus, es sind kleine Zubauten bis hin zu großen Wohngebäuden vorzufinden. Die Parzellen sind durch Brandwände und Mauern voneinander getrennt, der Anteil der unbebauten Fläche ist minimal. Einige Altbauten im Inneren überschreiten die derzeitig maximal zulässige Bebauungshöhe von sechs Metern deutlich.

Die baulichen Potenziale am Blockrand liegen in Parzellenübergreifenden Aufstockungen. Dabei kann zugleich die bereits zuvor vorgestellte zweite Fassadenschicht integriert werden. Dadurch lassen sich bauliche Maßnahmen bündeln und die Baukosten senken. Die Potenziale im Inneren bestehen vor allem darin, kleine Gebäude rückzubauen und daraufhin parzellenübergreifend neue Gebäude zu errichten. Dabei kann an die bestehenden Brandwände der großen Wohngebäude im Inneren angeschlossen werden. Dadurch kann zum Einen die nutzbare Hoffläche vergrößert und eine Durchwegung des Blocks erreicht werden. Um den Anteil öffentlich nutzbaren Raums zu erhöhen, werden die ungenutzten Dächer im Inneren zu Dachgärten umgebaut. Die großen Wohngebäude im Inneren stehen entlang der Parzellengrenzen und bieten die Möglichkeit dort anzubauen. Damit die Hoffläche effizient genutzt wird, könnte bei den beiden nördlich gelegenen Gebäuden an das bestehende Treppenhaus angebaut und dieses mitgenutzt werden. Die Fensteröffnungen der beiden Bestandsgebäude könnten in die ehemalige Brandwand versetzt werden. Dadurch erhielten diese statt einer Nord-Süd-Ausrichtung eine Ost-West-Orientierung. Zusätzlich könnte durch die Parzellenzusammenlegung die Belichtungssituation der Bestandsgebäude verbessert werden durch neue Öffnungen in den ehemaligen Brandwänden. Entsprechend des Bodenkzeptes wird folgend ein prozesshaftes Weiterbauen des Blocks vorgestellt. Die Parzellen wachsen nach und nach zusammen und werden weiter bebaut.





Bestandssituation

- 1 schützenswerte gründerzeitliche Fassade
- 2 aufgestockte Gebäude
- 3 neuer Zubau
- 4 Blockrandgebäude ohne Aufstockungspotenzial
- 5 Brandmauern

Ziele und Maßnahmen

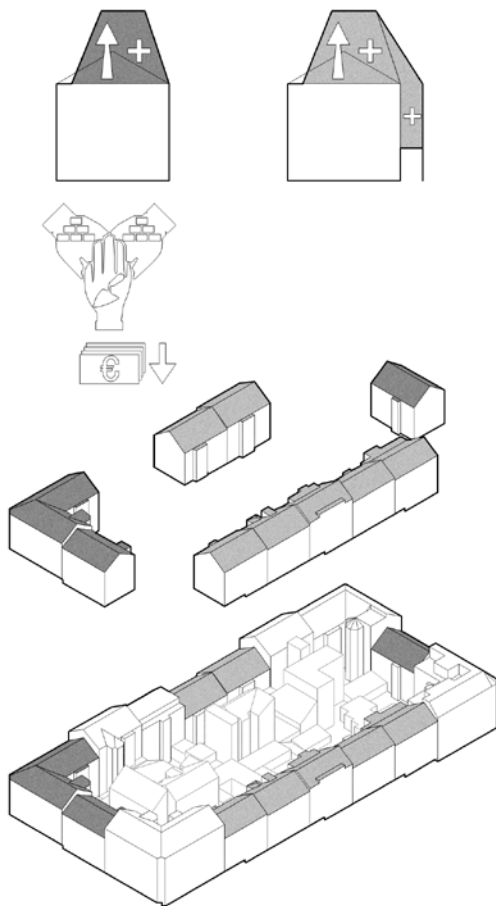


Abb. 81
Potenziale Dachaufstockung

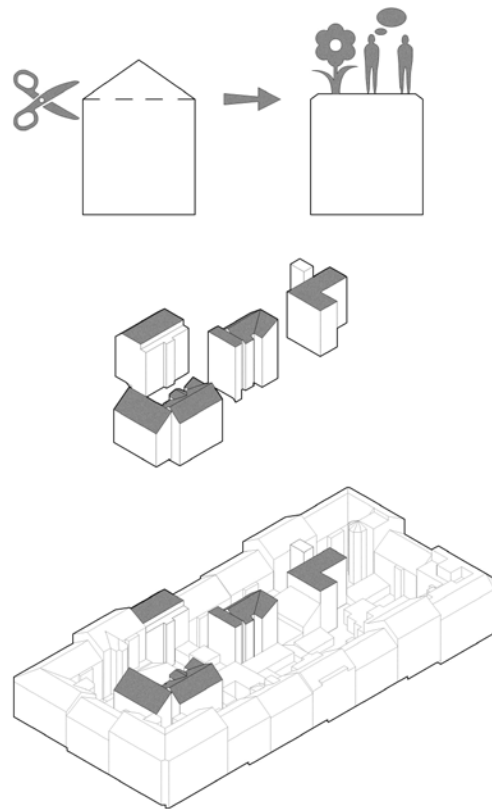


Abb. 82
Dachgärten

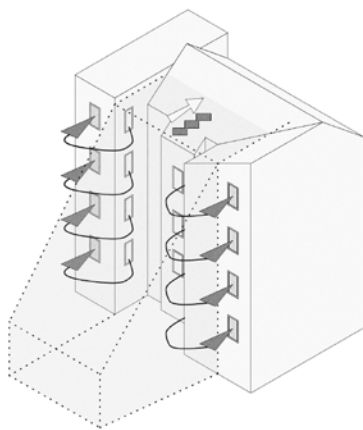


Abb. 83
Anbau Bestand

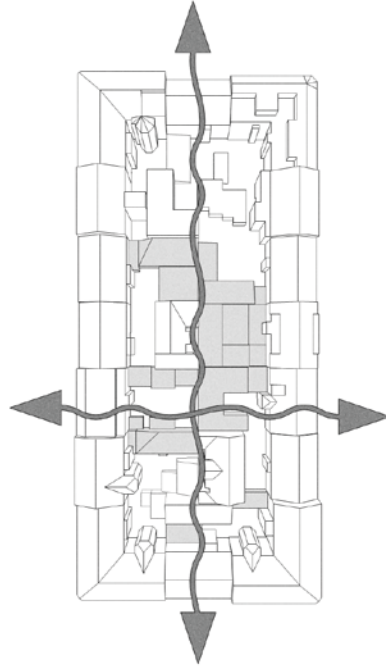
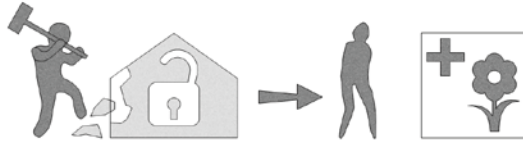


Abb. 84
Durchwegung des Blocks

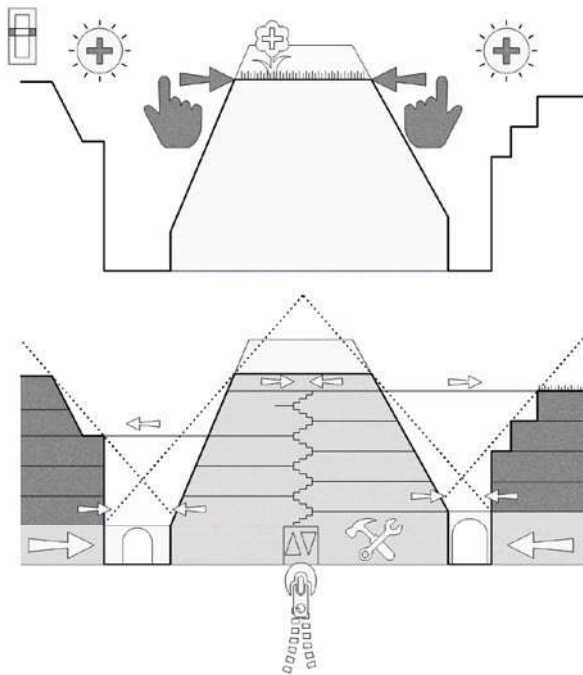
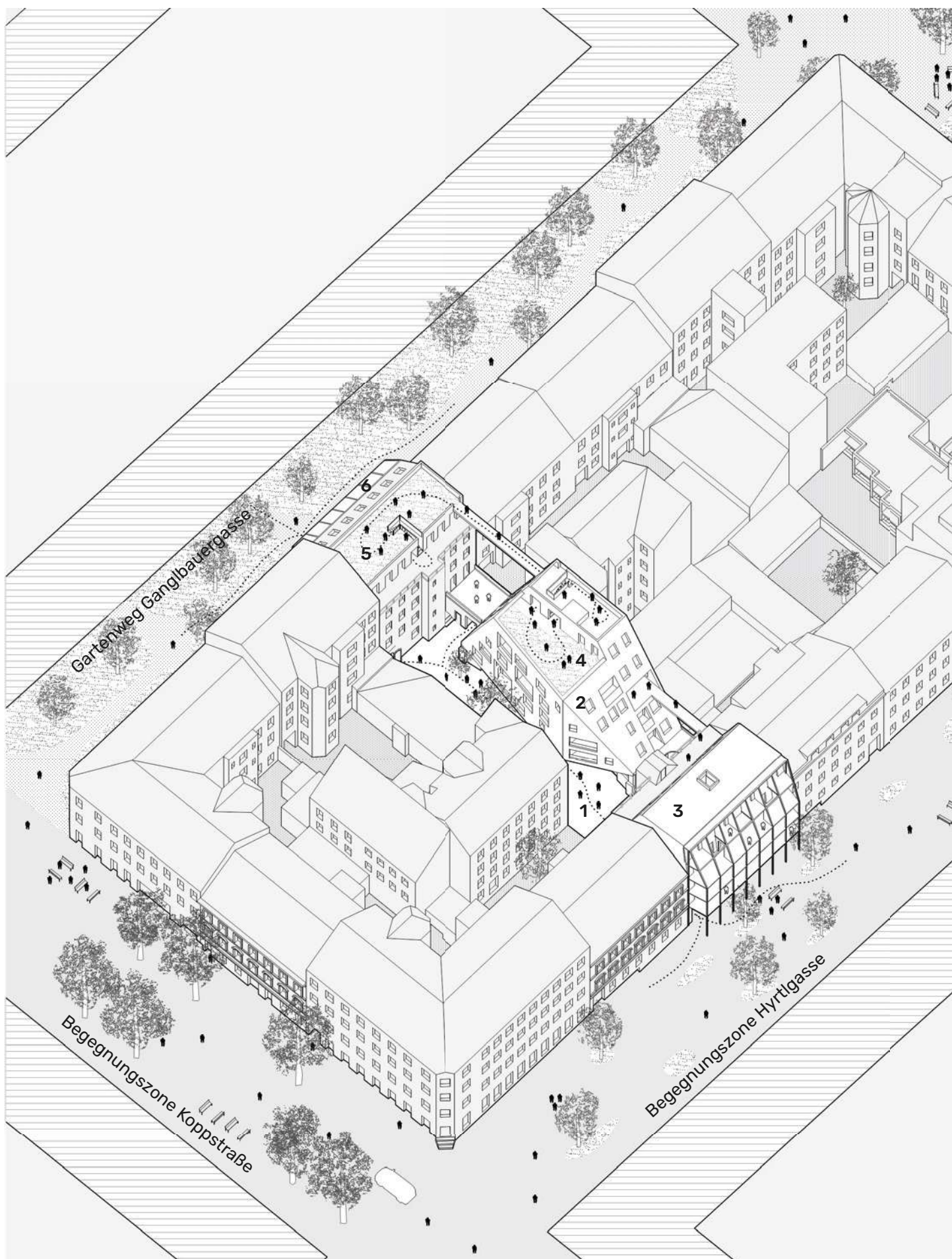
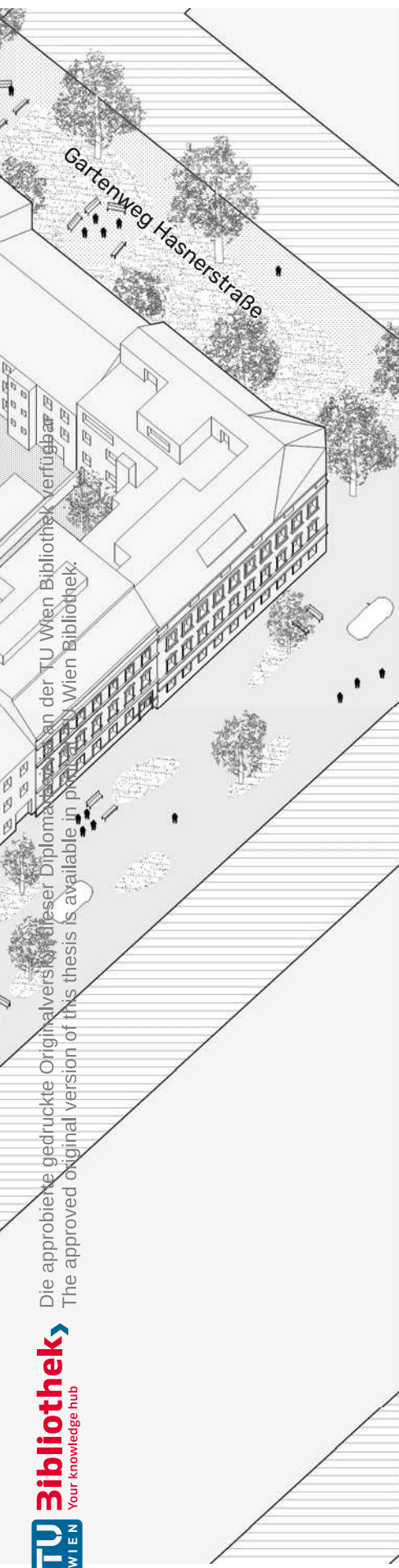


Abb. 85
Zubau

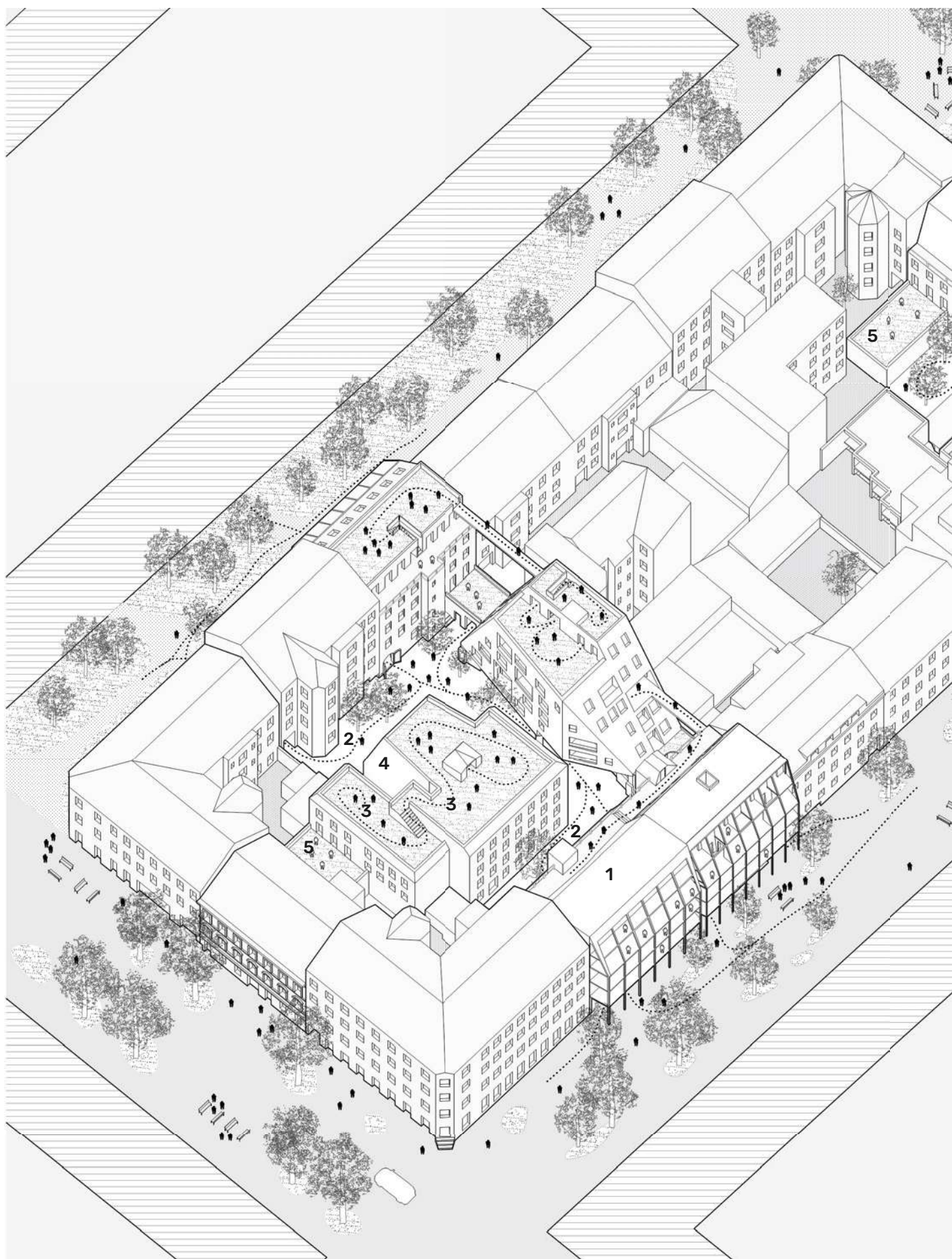


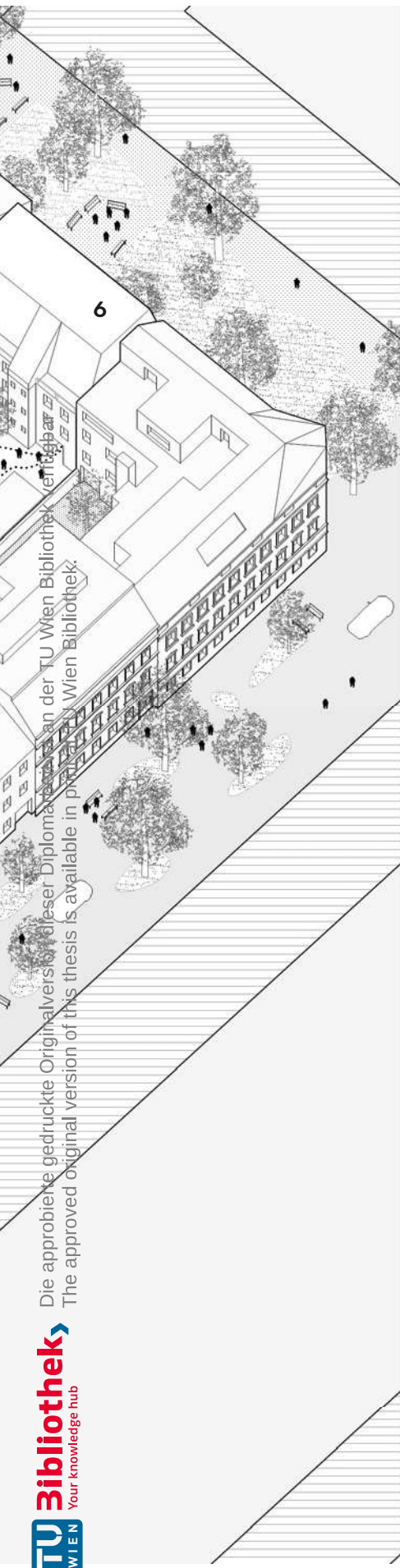


Phase 1

- 1 öffentlicher Hof, Durchhaus
- 2 Ergänzungsbau mit öffentlichkeitswirksamem Erdgeschoss
- 3 Dachaufstockung und zweite Fassadenschicht Anschluss an: Ergänzungsbau
- 4 öffentliche Dachterrasse mit Aussichtsterrasse
- 5 öffentlicher Dachgarten
- 6 Ergänzung zweite Fassade

In der ersten Phase werden zwei gegenüberliegende Parzellen zusammengelegt. Die kleinen Zubauten im Inneren werden teilweise abgetragen und ein kleiner Zubau im Westen erhalten. Die Durchwegung wird ermöglicht und der Anteil der unbebauten Fläche erhöht. Der Zubau im Inneren zieht sich im Erdgeschoss zurück und vergrößert die Hoffläche so zusätzlich. Die Blockränder werden über den Zubau miteinander in Verbindung gesetzt. Das östliche Bestandsgebäude erhält eine Aufstockung, die über den Zubau erreicht werden kann und in welche die zweite Fassadenschicht integriert ist. Das Dach des westlichen Gebäudes wird zum Dachgarten umgebaut und kann ebenfalls über den Zubau erreicht werden.

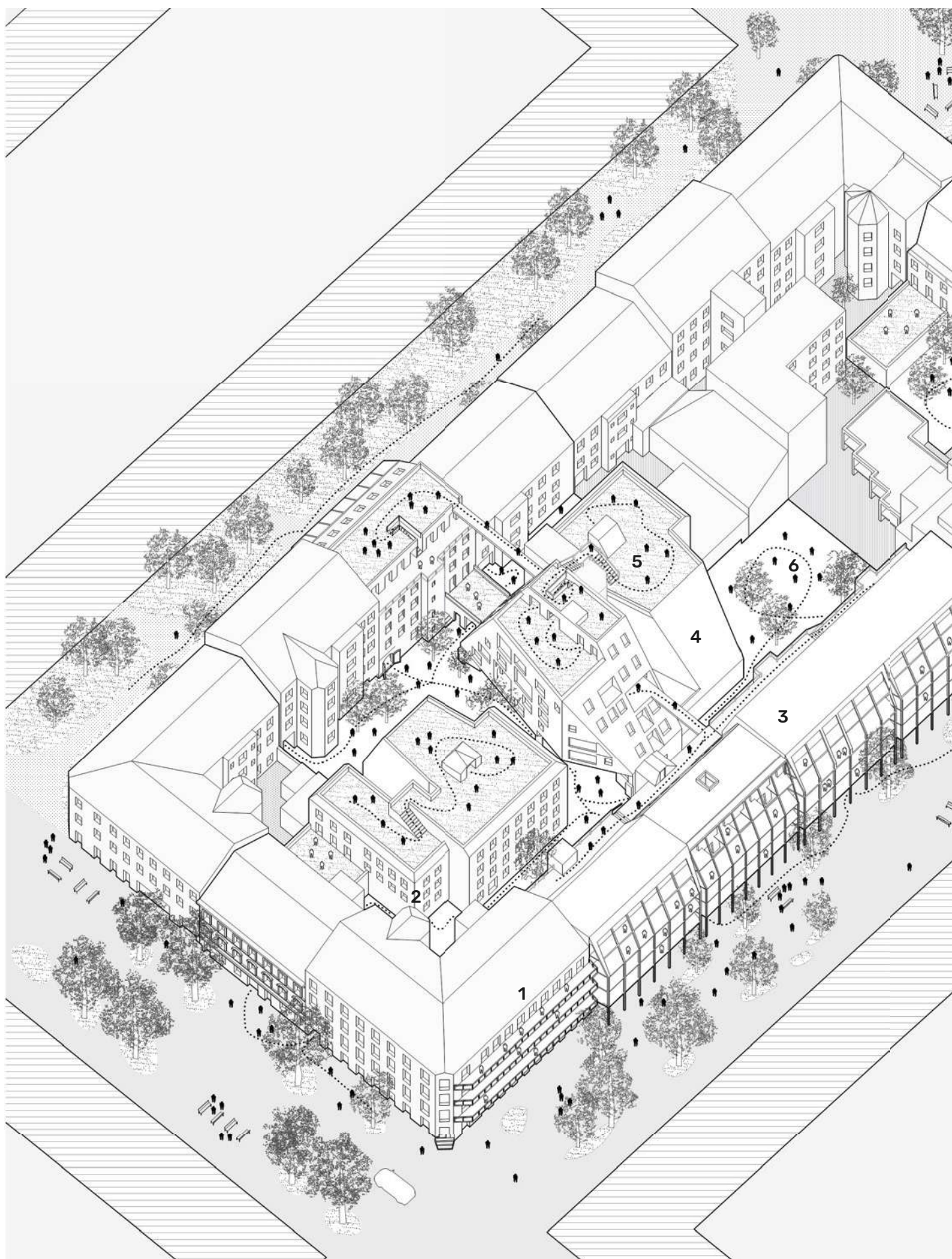


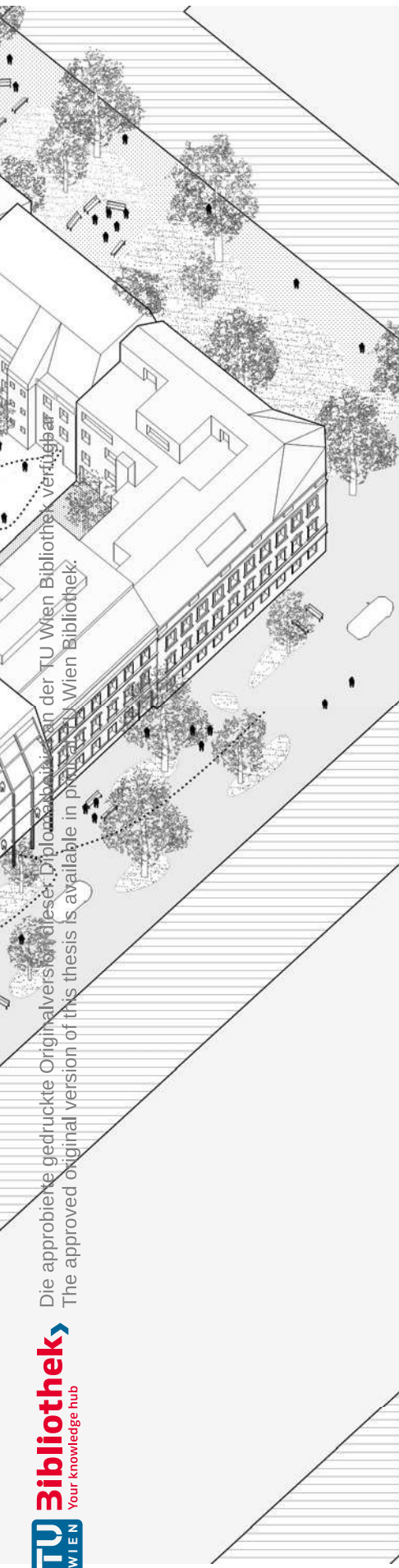


Phase 2/3

- 1 Dachaufstockung und zweite Fassadenschicht, Anbindung an: Nachbaraufstockung, Ergänzungsbau
- 2 Hoferweiterung
- 3 Dachumnutzung, öffentlicher Dachgarten
- 4 Bestandsanbau mit öffentlichkeitswirksamem Erdgeschoss
- 5 Dachumnutzung, halböffentlicher Dachgarten

In der nächsten Phase werden weitere Parzellen hinzugeschlossen. An das bestehende Gebäude im Inneren wird angebaut und das bestehende Treppenhaus genutzt. Die Fenster des Bestandsgebäudes werden in die ehemaligen Brandwände verlegt. Zusätzlich wird die Dachfläche als Garten nutzbar gemacht.

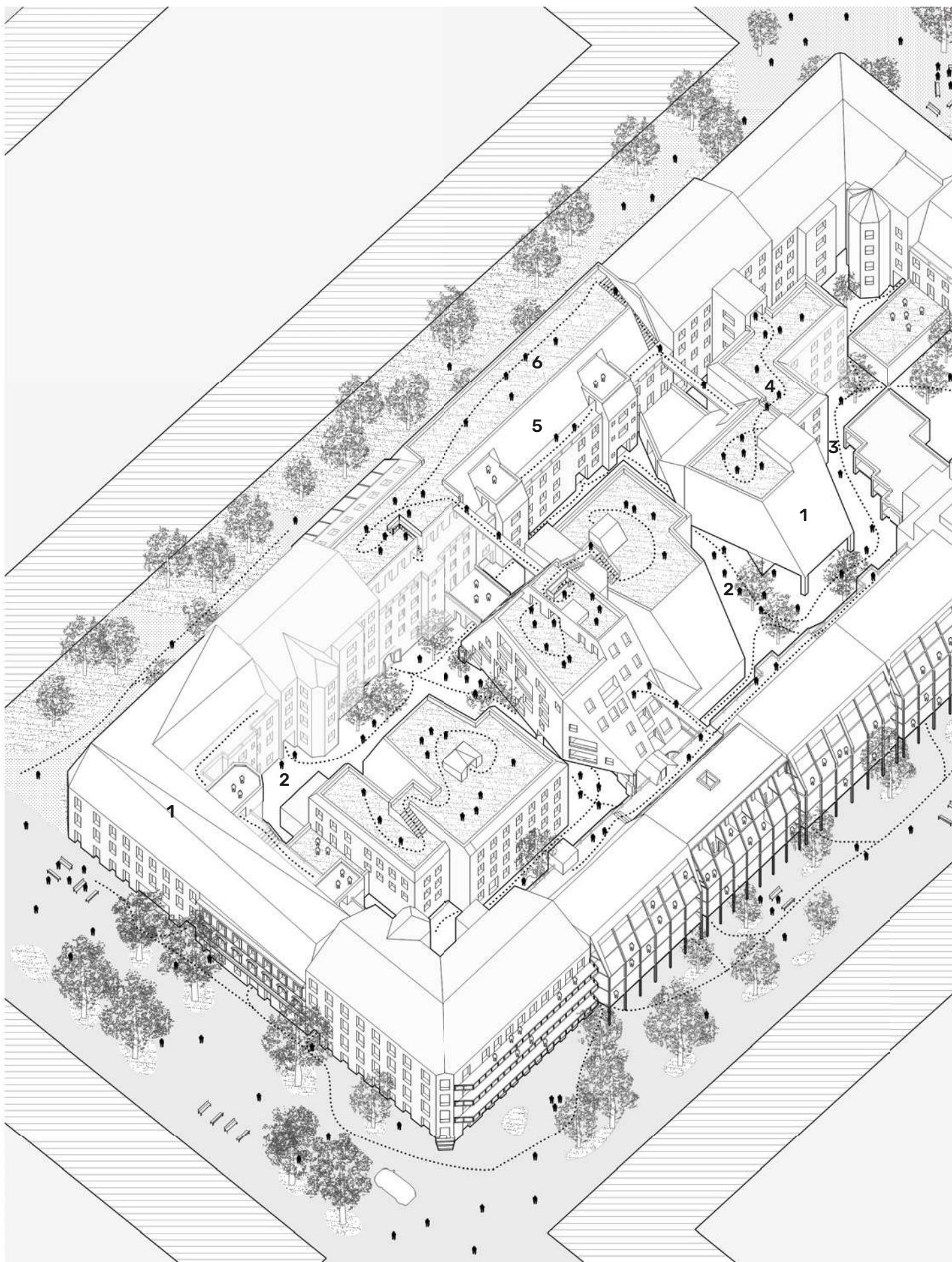


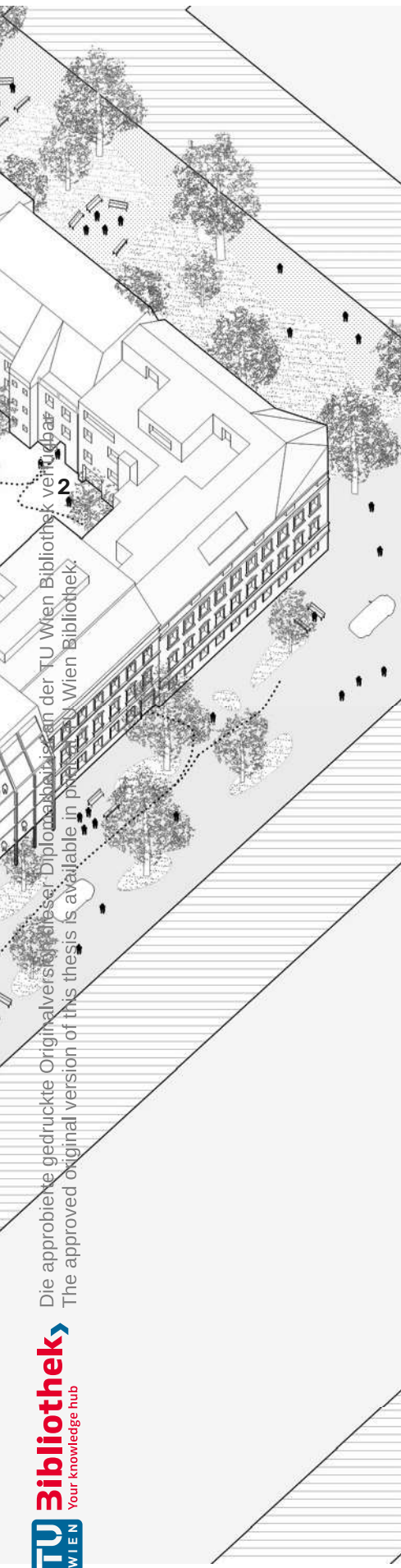


Phase 3/4

- 1 Ergänzung Balkone
- 2 Verbesserung der Belichtung:
Ergänzung von Fenstern in ehemaliger
Brandwand
- 3 Dachaufstockung und zweite
Fassadenschicht, Anbindung an:
Nachbaraufstockung, Ergänzungsbau
- 4 Bestandsanbau mit öffentlichkeitswirksamem
Erdgeschoss
- 5 Dachumnutzung, Erweiterung öffentlicher
Dachgarten
- 6 Hoferweiterung

In den folgenden Phasen wird entsprechend der vorherigen Maßnahmen fortgefahren. Die Hofflächen werden miteinander verbunden und eine zusätzliche Durchwegung des Blocks in den oberen Geschossen ermöglicht. Dies geschieht durch Zurückrücken der Aufstockung sowie deren Anbindung an die Zubauten, die wiederum mit den Bestandsgebäuden im Inneren verbunden werden. Durch das Weiterbauen steigt der Anteil der öffentlich nutzbaren Fläche und eine Durchwegung des Blocks auf unterschiedlichen Ebenen wird möglich.





Phase 5/6

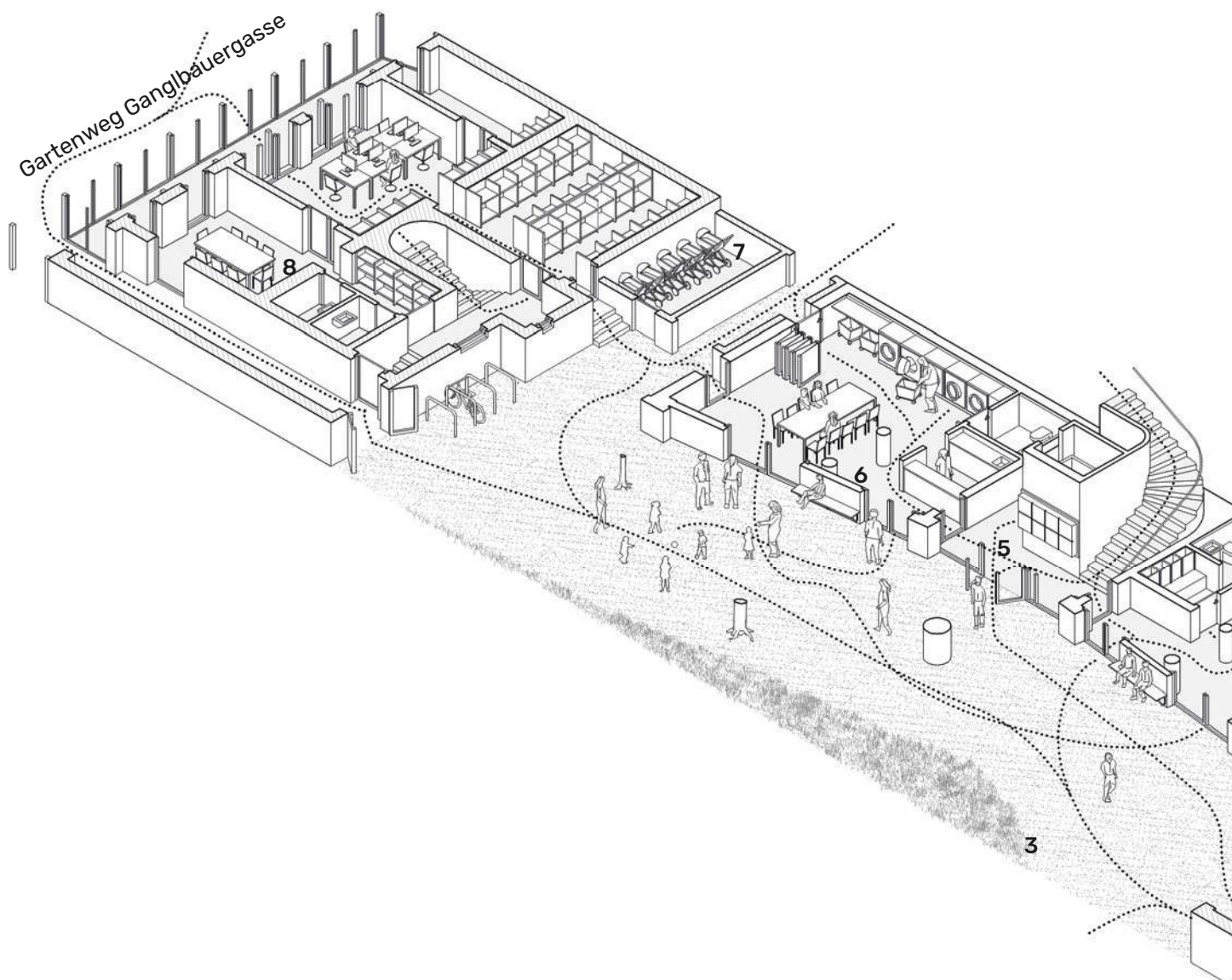
- 1 Ergänzungsbau mit öffentlichkeitswirksamem Erdgeschoss
- 2 Hoferweiterung
- 3 Ergänzung von Fenstern in ehemaliger Brandwand
- 4 Dachumnutzung, Erweiterung öffentlicher Dachgarten
- 5 Dachaufstockung und zweite Fassadenschicht, Anbindung an:
- 6 Erweiterung öffentlicher Dachgarten

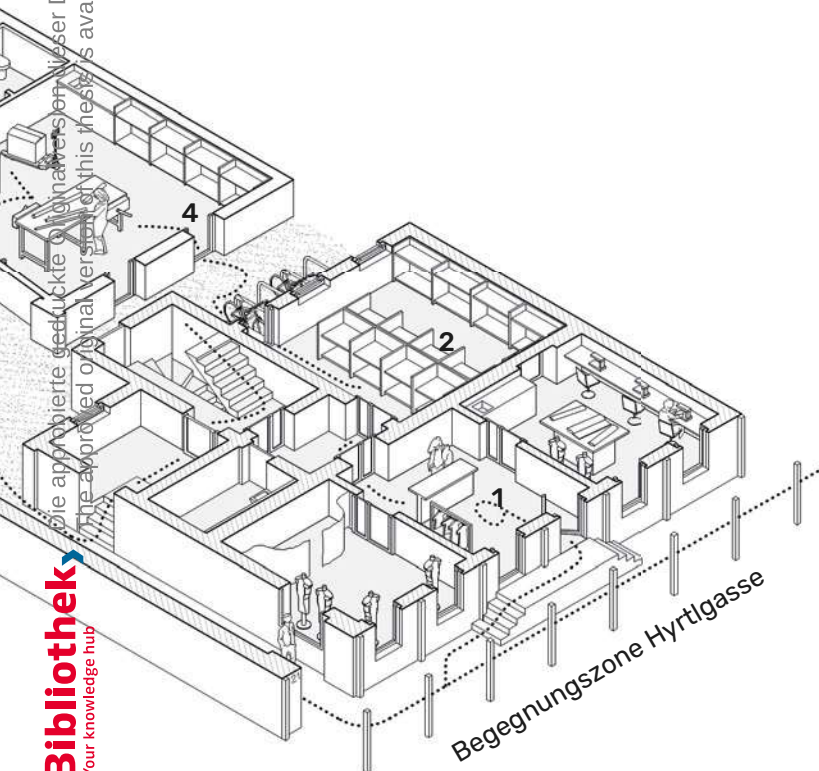


Symbiont

Die Startparzelle für die Kommunalisierung des Blocks besteht aus der Parzelle an den Ganglbauergasse 20 und der Hyrtlasse 21. Die kleinen Bestandsgebäude im Inneren werden abgetragen. Ein Bestandsgebäude im Westen wird erhalten, dessen Dach bereits zuvor als Terrasse genutzt wurde. Der Zubau schließt an die Brandwand des nördlichen Gebäudes an und verjüngt sich ab dem ersten Obergeschoss nach oben hin. Dadurch bleibt eine gute Belichtung der Bestandsgebäude gewährleistet. Gleichzeitig ergibt sich durch die Schräge eine gute Belichtung der Ost- und Westfassade des Zubaus. Die größte Breite weist der Zubau gegenüber der Brandwand im Süden auf. Zum Blockrand hin reduziert sich die Breite des Baukörpers. Dadurch ergibt sich eine gute Beleuchtung der Südfassade und weite Ausblicke nach Südwesten und Südosten werden möglich. Die Aufstockung an der Hyrtlasse wird über eine Brücke mit dem Zubau verbunden, ebenso der Dachgarten an der Ganglbauergasse.

Der Symbiont geht eine Beziehung mit seiner umgebenden Bebauung ein. Er verbindet Blockrand mit Blockrand und erweitert den öffentlich nutzbaren Raum. Er weist ein Angebot auf, das vielfältige Nutzergruppen anspricht. Eine großzügige Clusterwohnung bietet älteren Menschen und Menschen mit Behinderung gemeinschaftlichen Wohnraum. Für den hohen Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten in Wien werden zum einen Kleinwohnungen bereitgestellt und zum anderen Gemeinschaftswohnungen, die sich auch als Familienwohnungen nutzen lassen. Alle Wohnungen verfügen über einen eigenen Außenbereich und teilweise über eine dreiseitige Belichtung. Das Erdgeschoss kann gewerbliche Nutzungen aufnehmen und so die Erdgeschosszone stärken. Ein Waschsalon mit Bistro dient als Treffpunkt über die Parzelle hinaus. Freiräume werden im Hof sowie in den oberen Geschossen angeboten und dienen dem Quartier.

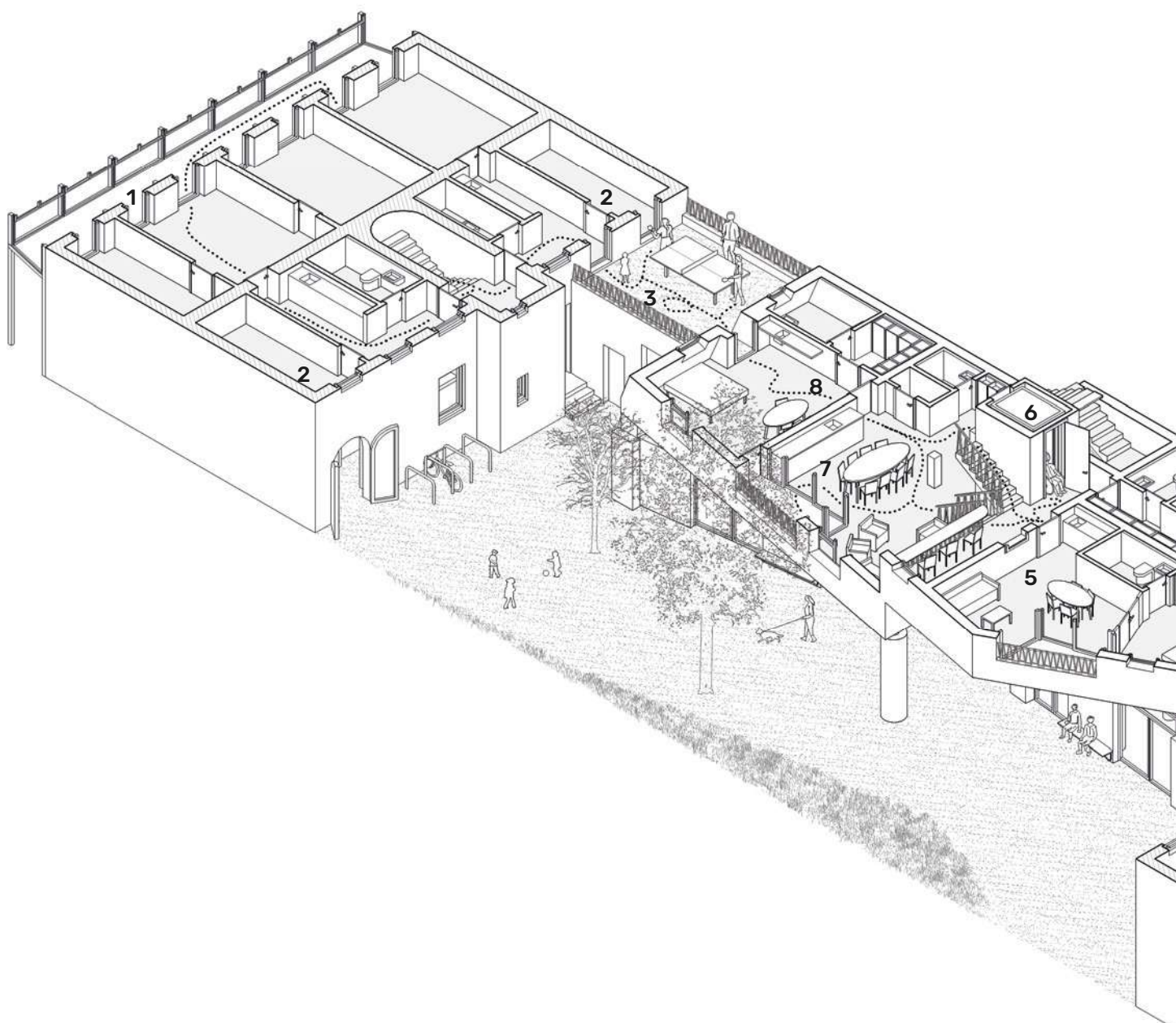


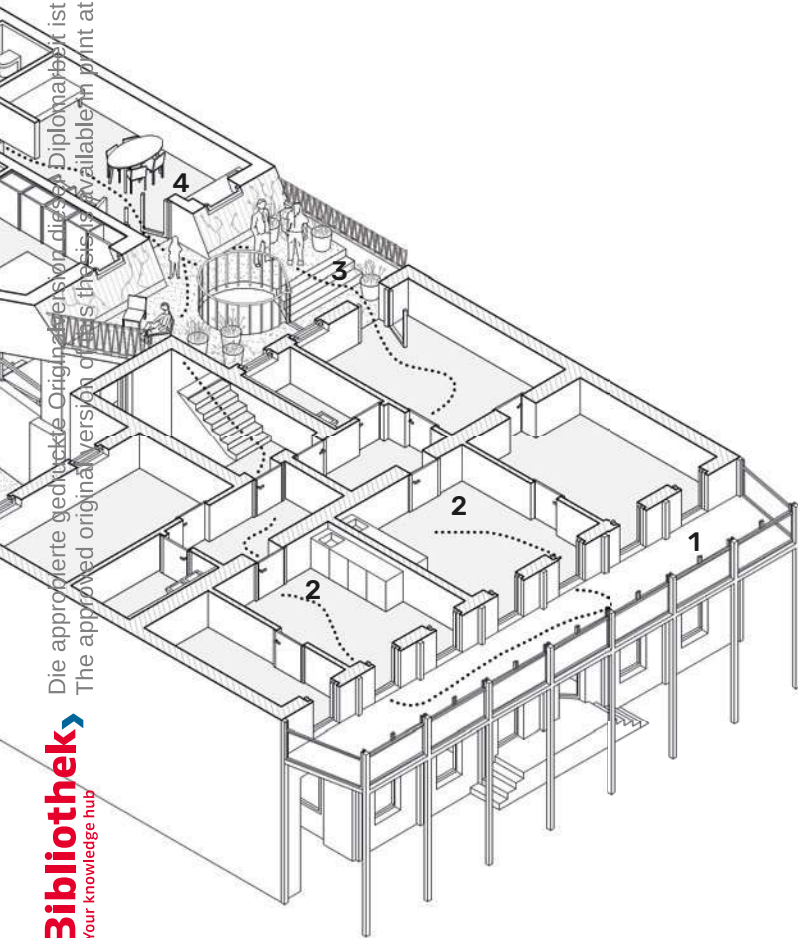


Erdgeschoss

- 1 Erdgeschoss gewerblich genutzt
- 2 gemeinsames Lager
- 3 Innenhof
- 4 Erdgeschoss produzierendes Gewerbe
- 5 Haupteingang
- 6 Waschsalon mit Bistro
- 7 Abstellraum Kinderwagen/Fahrrad
- 8 Erdgeschoss Büronutzung

Die Tore der Blockrandbebauung werden geöffnet. Dadurch wird der Innenhof zum Teil des öffentlichen Raums und eine Erdgeschosszone geschaffen, die von der Straße über das Erdgeschoss des Blockrandes bis hinein in den Hof reicht. So wird eine Querdurchwegung gewährleistet. Das Erdgeschoss weicht gegenüber den oberen Geschossen zurück und vergrößert so die Hoffläche. Der Sockel des Zubaus wird für gewerbliche Zwecke genutzt und greift so eine Qualität der Innenhöfe auf. Im westlichen Teil befindet sich ein Waschsalon mit Bistro und im östlichen Teil hat sich ein produzierendes Gewerbe niedergelassen. An der ehemaligen Parzellengrenze befindet sich der Eingang des Zubaus.

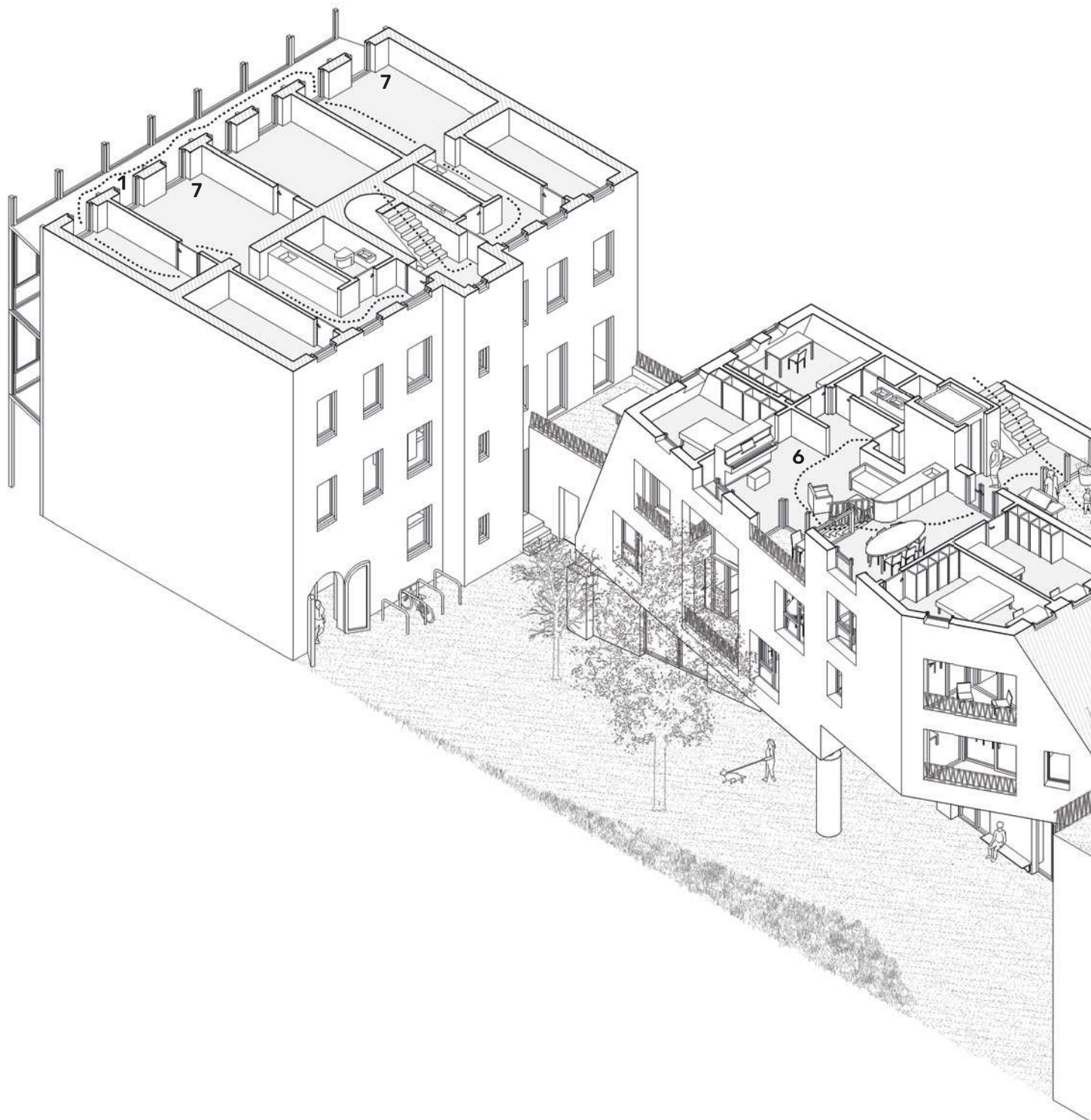




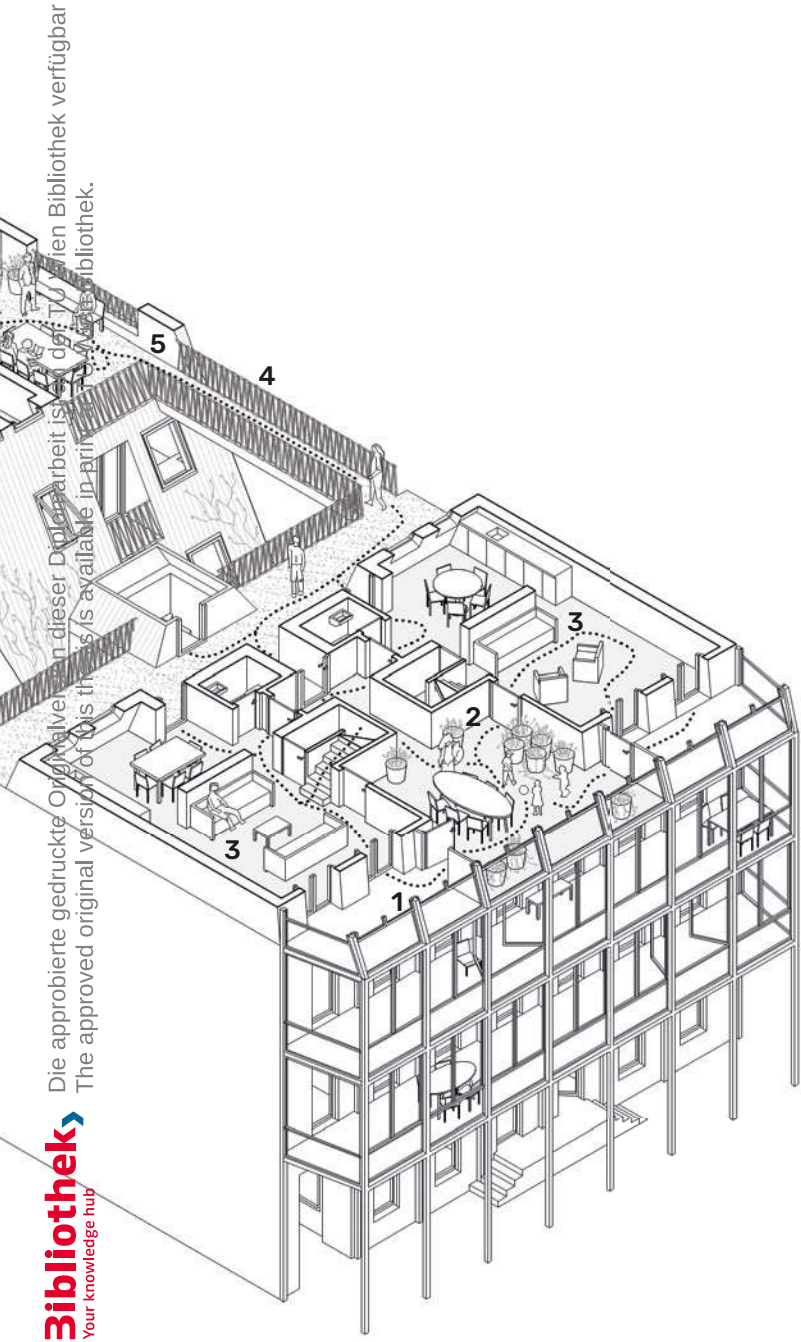
1. Obergeschoss

- 1 zweite Fassadenschicht/ Wintergarten
- 2 Bestandswohnung
- 3 gemeinsame Terrasse
- 4 Wohneinheit altersgerecht für 1 Person
Clusterwohnung
- 5 Wohneinheit altersgerecht für 2 Personen
Clusterwohnung
- 6 Aufzug
- 7 Wohnzimmer, Clusterwohnung
- 8 Wohneinheit behindertengerecht
für 2 Personen, Clusterwohnung

Im ersten und zweiten Obergeschoss befindet sich eine Clusterwohnung. Der Blockrand und der Zubau werden mit verbindenden Terrassen zueinander in Beziehung gesetzt und schaffen Orte der Kommunikation und Interaktion. Im Westen wird dazu eine bestehende Terrasse genutzt, im Osten wird diese ergänzt. Der Höhenunterschied der Bestandsgebäude wird im Zubau durch ein Split-Level überwunden. Die Bestandswohnungen erhalten durch eine zweite Fassadenschicht, die als Wintergarten genutzt werden kann, eine erhebliche Aufwertung. Dadurch wird ein Bewohnen an der Schnittstelle zwischen öffentlichem und privatem Raum möglich.



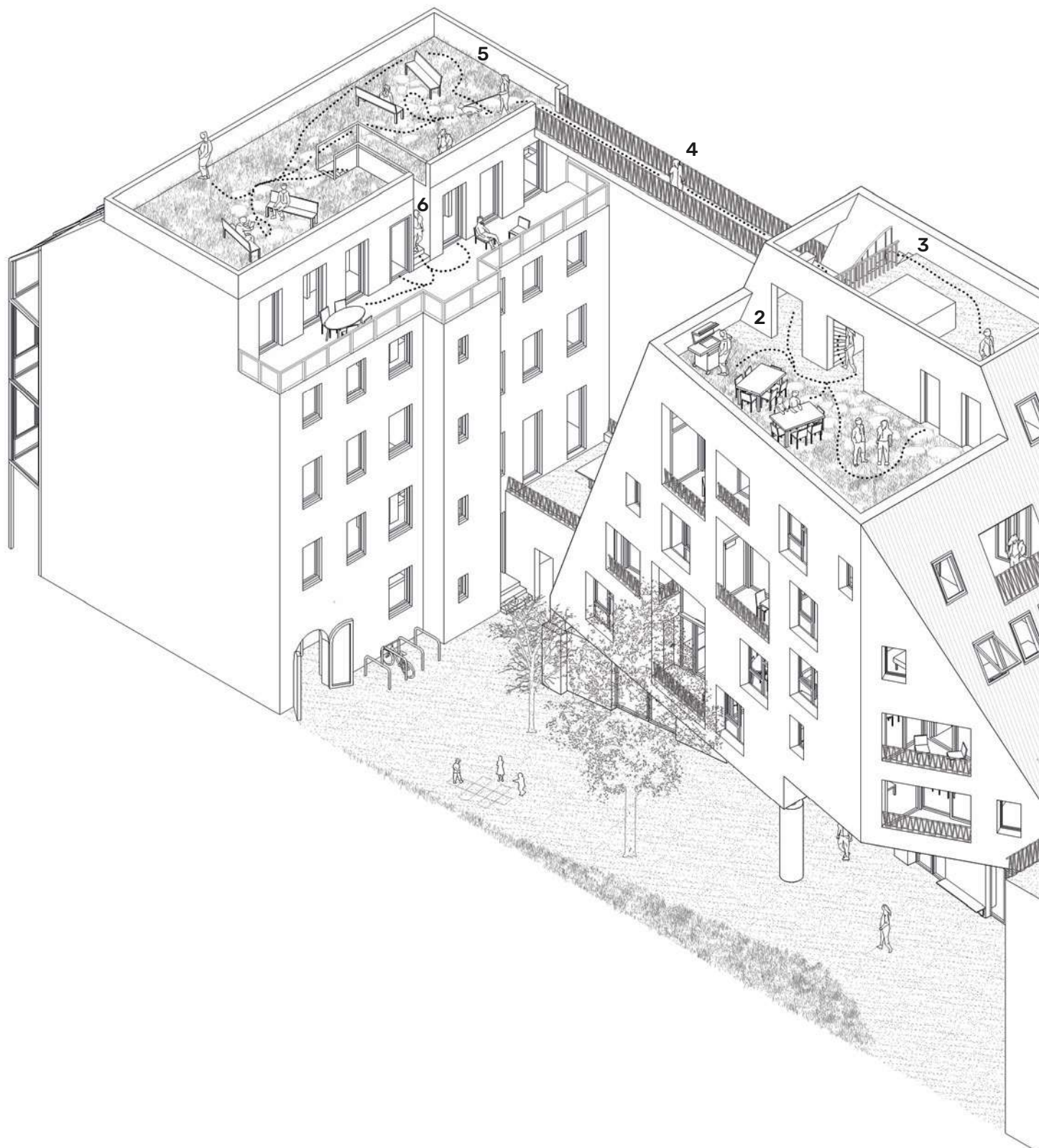
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist über den TUWIEN Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in the TUWIEN Bibliothek.



3. Obergeschoss

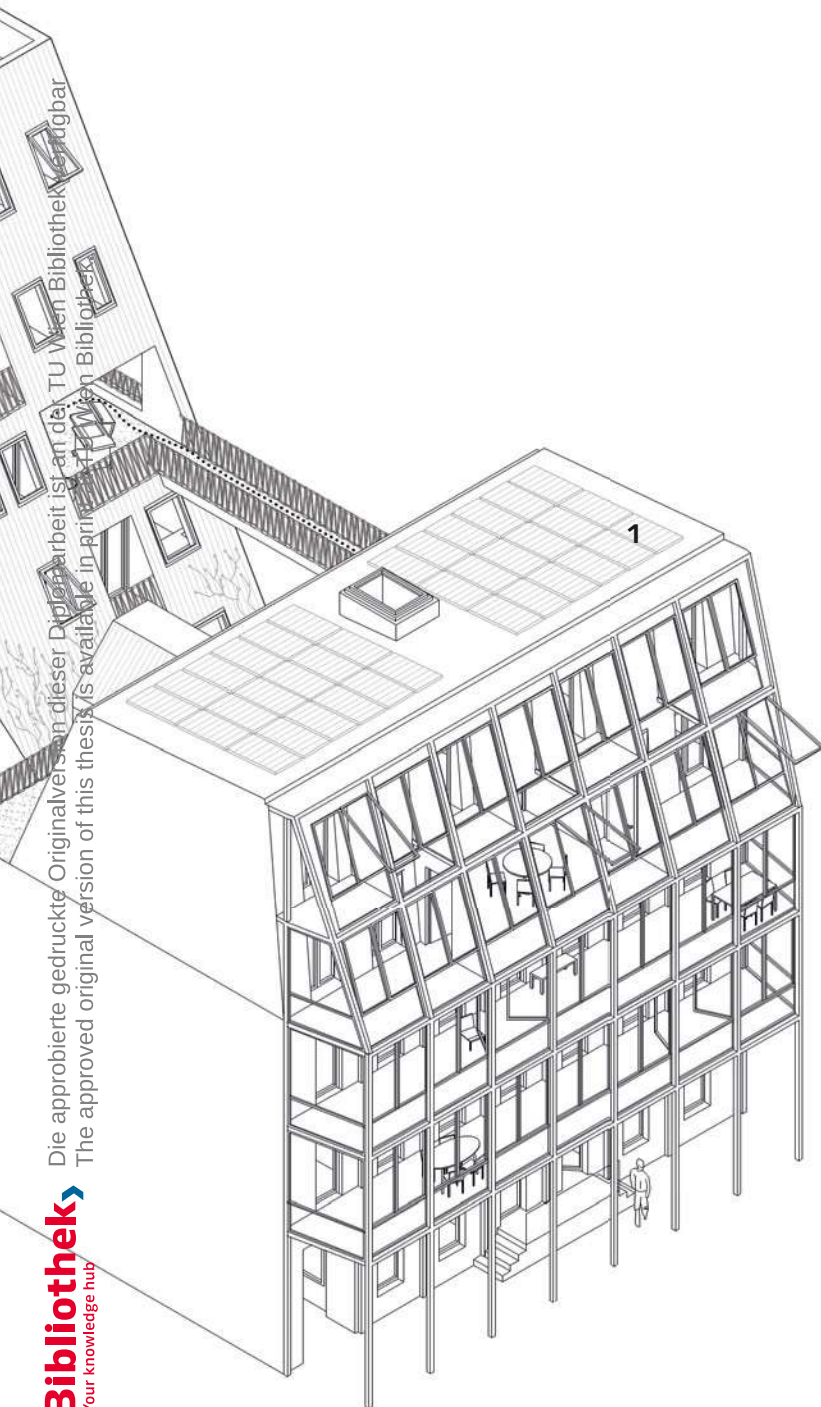
- 1 zweite Fassadenschicht/ Wintergarten
- 2 gemeinsame Wintergartenhalle
- 3 Maisonette
- 4 Verbindungsbrücke
- 5 Hausterrasse
- 6 Gemeinschaftswohnung
- 7 Bestandswohnung

Im dritten Obergeschoss erfolgt die Verbindung zwischen Zubau und Bestandsgebäude bzw. Aufstockung über eine nördlich gelegene Brücke. Dadurch kann die Aufstockung über den Aufzug und die Treppe des Zubaus sowie durch eine Treppenerweiterung des Bestandsgebäudes erreicht werden. Die Brücke mündet in einer Gemeinschaftsterrasse, die als halböffentlicher Treffpunkt genutzt werden kann. Vor der Aufstockung befindet sich ein Außenbereich, der ein zukünftiges Erreichen der Nachbargebäude ermöglicht. Die Aufstockung greift den Typus eines Doppelhauses auf und verfügt über eine gemeinsam genutzte Wintergartenhalle.

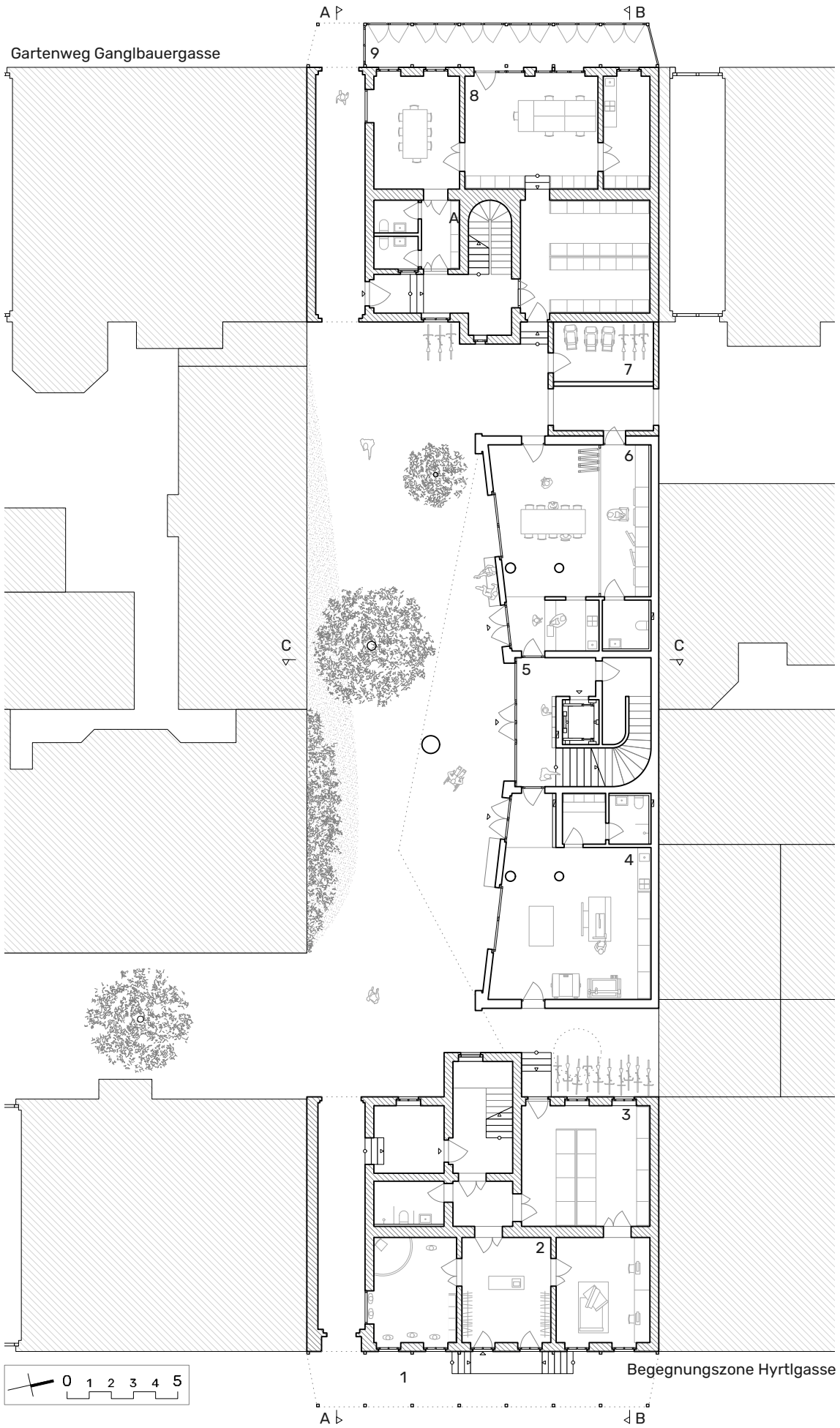


5/6. Obergeschoss

- 1 Photovoltaikanlage
- 2 Dachterrasse
- 3 Aussichtsterrasse
- 4 Verbindungsbrücke
- 5 Dachgarten
- 6 Verbindungstreppe

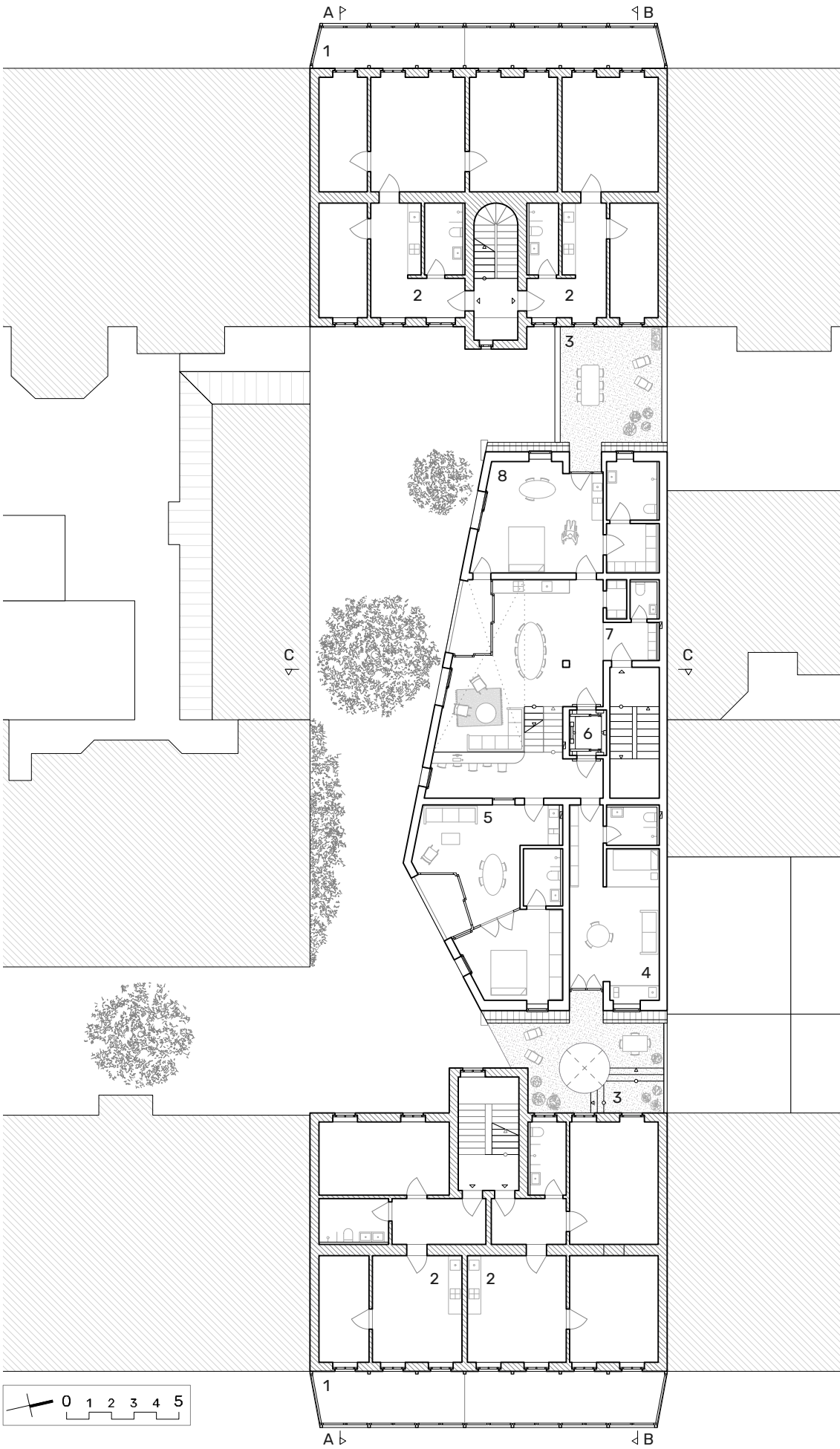


Auf dem Dach des Zubaus befindet sich eine öffentliche Dachterrasse. Über eine Treppe kann zusätzlich die Aussichtsterrasse erreicht werden. Das Dach des Gebäudes an der Ganglbauergasse wird zu einem Dachgarten umfunktioniert und erhält eine Verbindungsbrücke zum Zubau. Der Dachgarten ist auch über eine ergänzte Treppe über das Bestandsgebäude erreichbar.



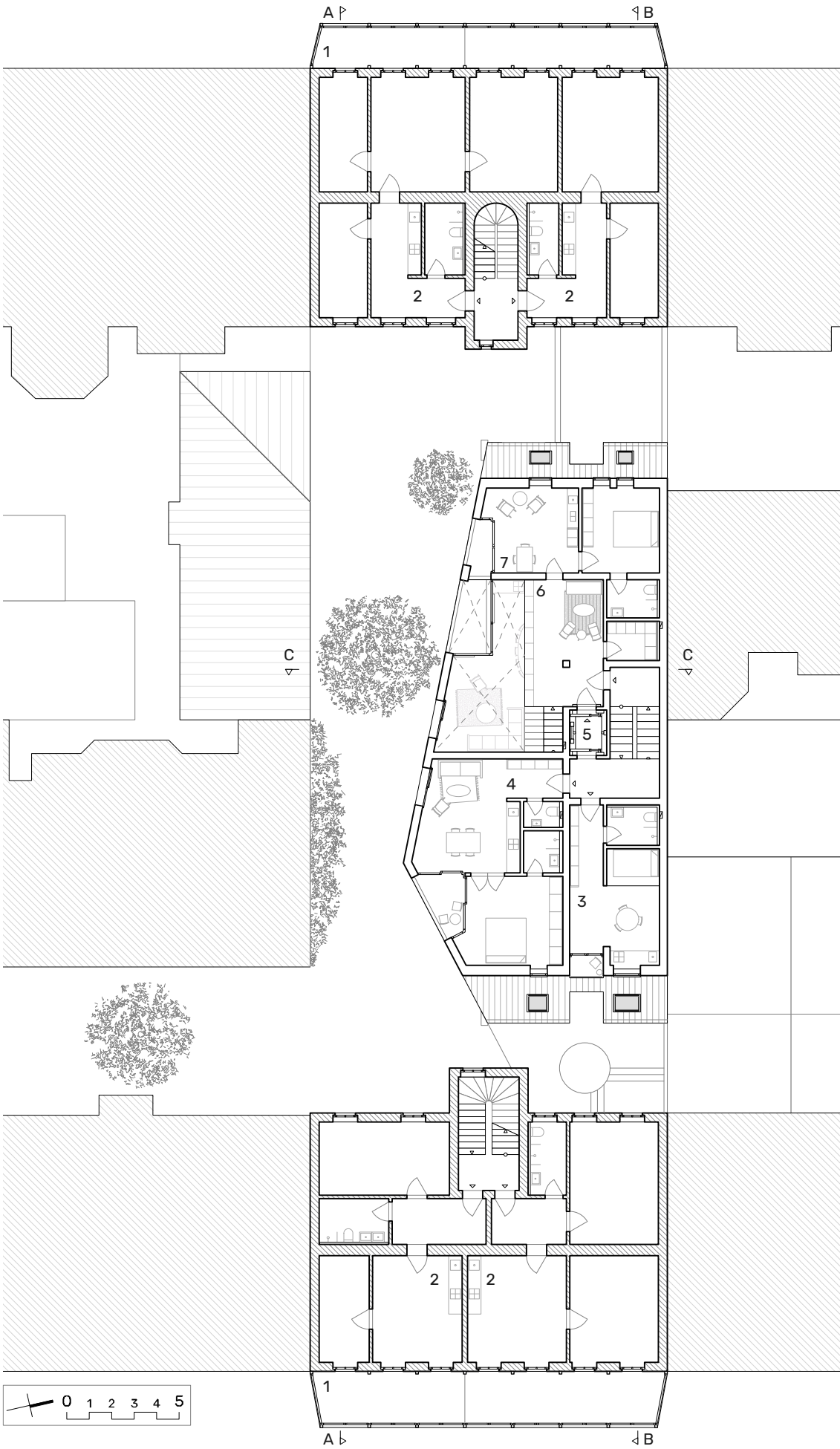
Erdgeschoss

- 1 Arkadengang
- 2 gewerbliche Nutzung
- 3 gemeinsames Lager
- 4 produzierendes Gewerbe
- 5 Haupteingang
- 6 Waschsalon Bistro
- 7 Abstellraum
- 8 Büronutzung
- 9 Wintergarten



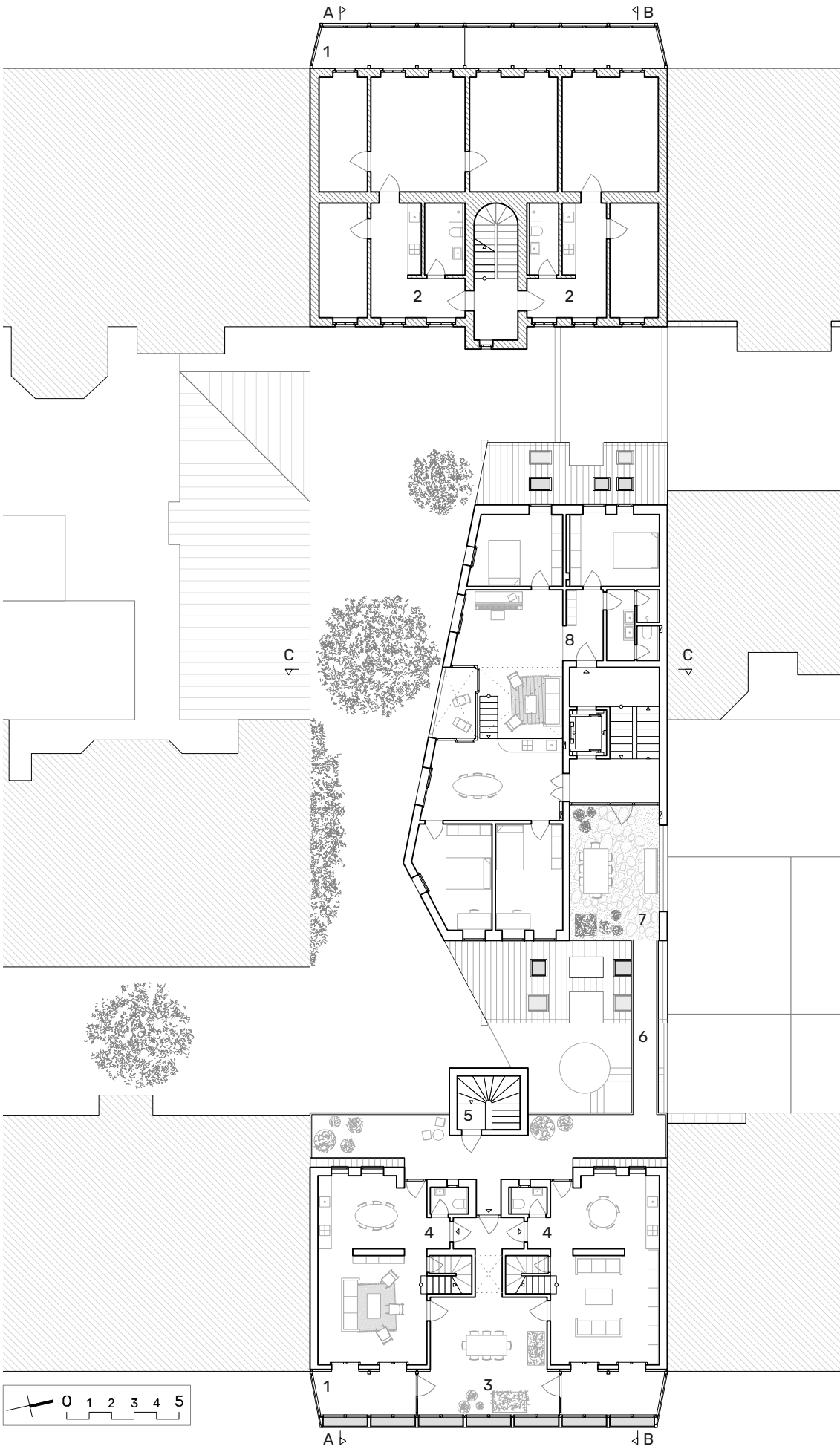
1. Obergeschoss

- 1 2 Fassade Wintergarten
- 2 Bestandswohnung
- 3 gemeinsame Terrasse
- 4 Wohneinheit altersgerecht für 1 Person
Clusterwohnung
- 5 Wohneinheit altersgerecht für 2 Personen,
Clusterwohnung
- 6 Aufzug - wohnungsinterne Fahrt möglich
Eingang Clusterwohnung
- 7 Wohneinheit behindertengerecht
- 8 für 2 Personen, Clusterwohnung



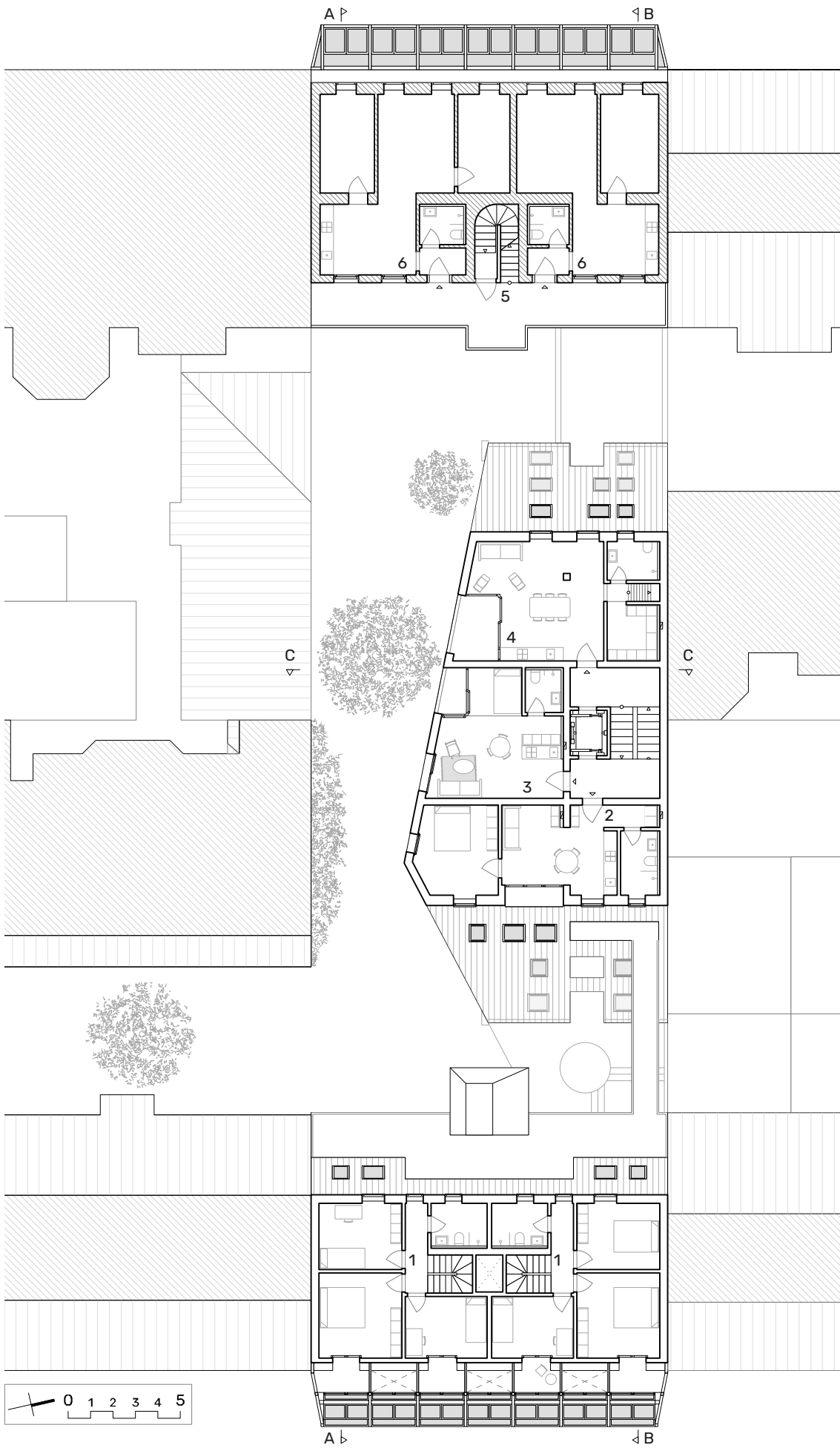
2. Obergeschoss

- 1 2 Fassade Wintergarten
- 2 Bestandswohnung
- 3 Kleinwohnung
- 4 2 Zimmer Wohnung
- 5 Aufzug - wohnungsinterne Fahrt möglich
- 6 Empore Clusterwohnung
- 7 Wohneinheit altersgerecht für 2 Personen,
Clusterwohnung



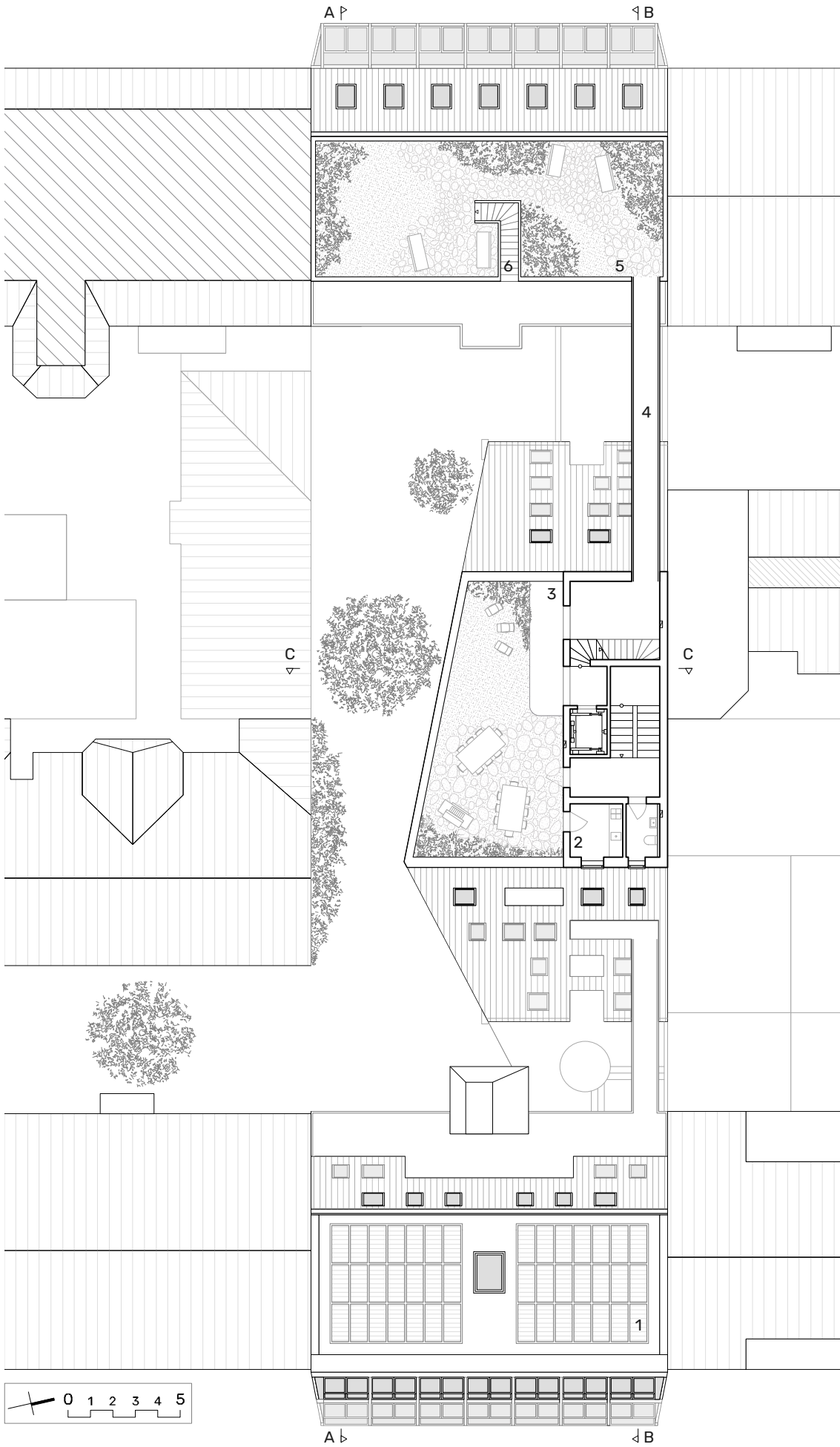
3. Obergeschoss

- 1 2 Fassade Wintergarten
- 2 Bestandswohnung
- 3 gemeinsame Wintergartenhalle
- 4 Maisonette
- 5 Treppenhauserweiterung
- 6 Verbindungsbrücke
- 7 Hausterrasse
- 8 Gemeinschaftswohnung



4. Obergeschoss

- 1 Maisonette
- 2 2 Zimmer Wohnung
- 3 Kleinwohnung
- 4 Atelierwohnung
- 5 Treppenerweiterung Dachgarten
- 6 Bestandswohnung



5. Obergeschoss

- 1 Photovoltaikanlage
- 2 Küche Dachterrasse
- 3 Dachterrasse
- 4 Verbindungsbrücke
- 5 Dachgarten
- 6 Treppenerweiterung Dachgarten



6. Obergeschoss

1 Aussichtsterrasse



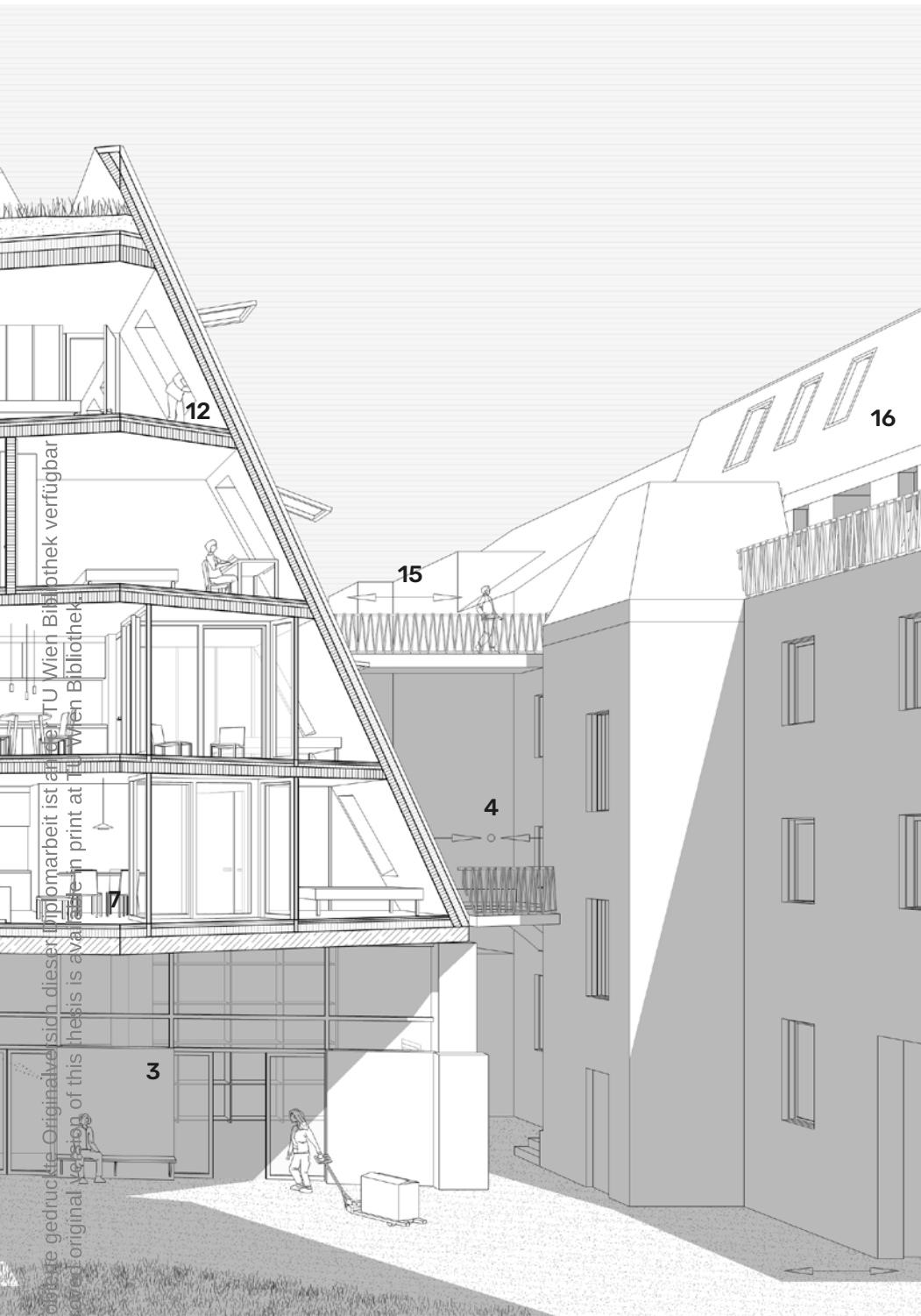
Schnittperspektive A-A





- | | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| 1 öffentlicher Hof | 6 Wohneinheit behindertengerecht |
| 2 Waschsalon Bistro | 7 Wohneinheit altersgerecht |
| 3 produzierendes Gewerbe | 8 2 Zimmer Wohnung |
| 4 gemeinsame Terrasse | 9 Gemeinschaftswohnung |
| 5 Clusterwohnung Wohnzimmer | 10 Atelierwohnung |

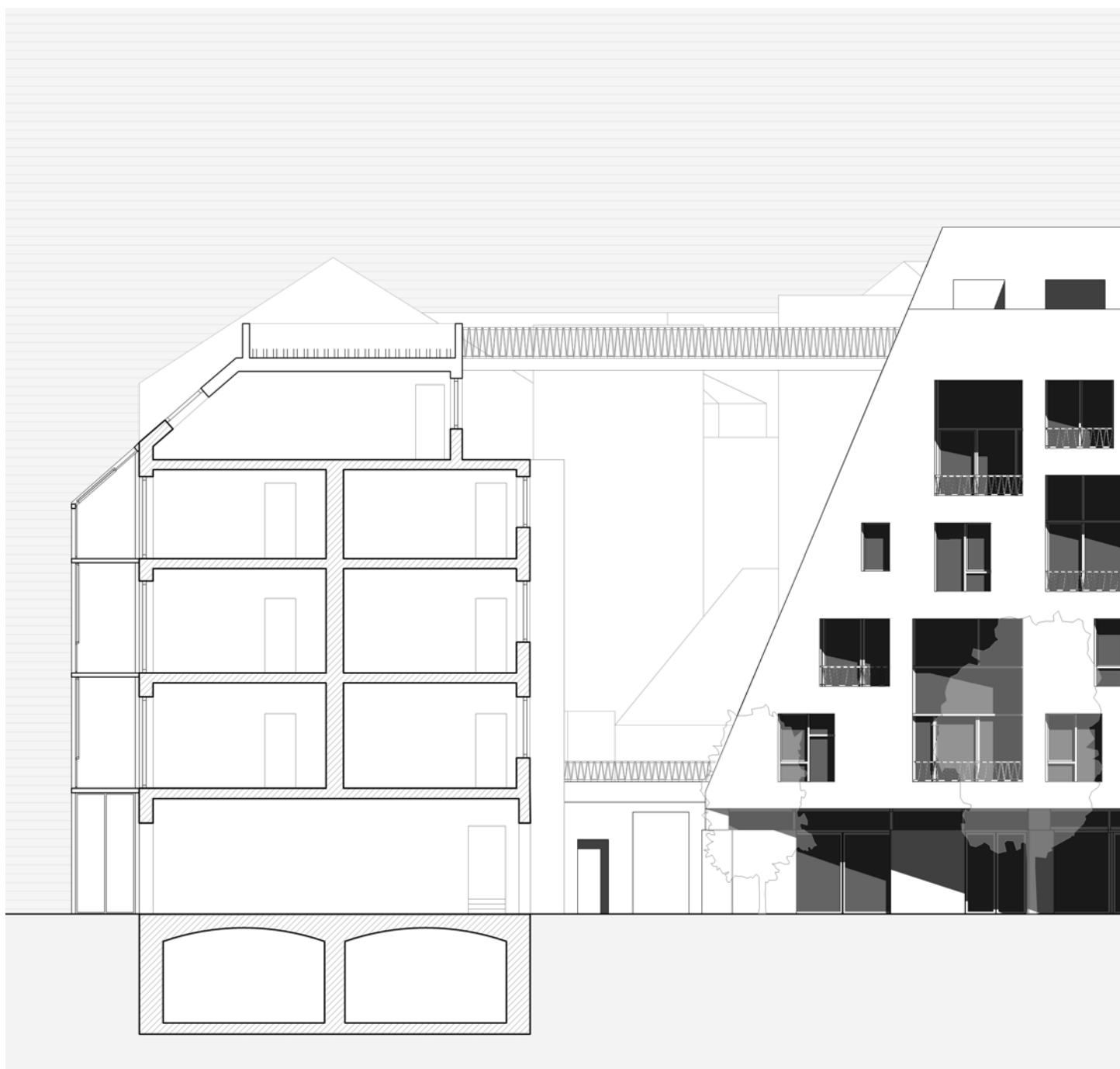
Schnittperspektive Detail A-A



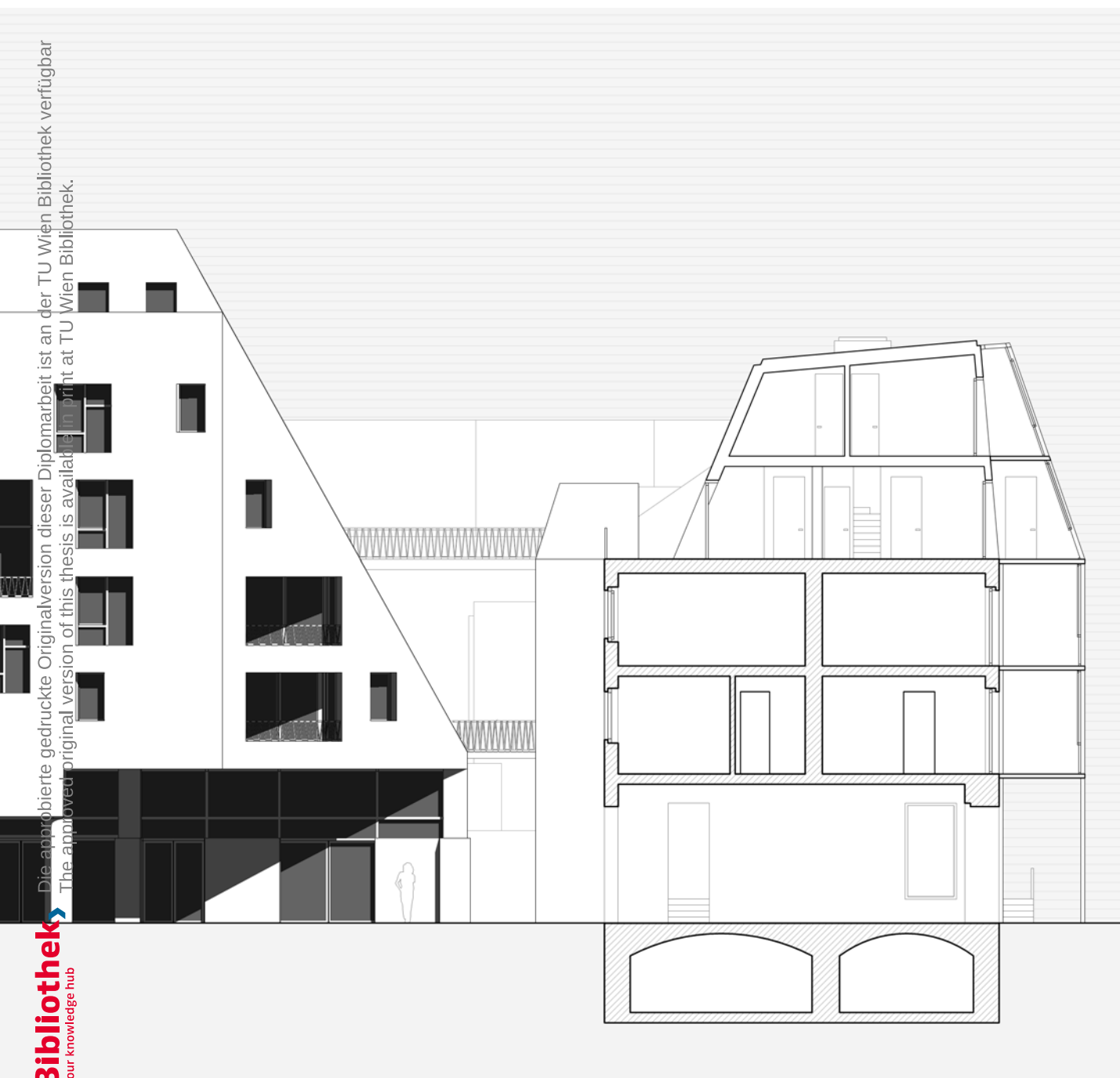
- | | | | |
|----|-------------------|----|-----------------|
| 11 | Kleinwohnung | 16 | Dachaufstockung |
| 12 | 2 Zimmer Wohnung | 17 | Dachgarten |
| 13 | Dachterrasse | | |
| 14 | Aussichtsterrasse | | |
| 15 | Verbindungsbrücke | | |



Schnittperspektive C-C

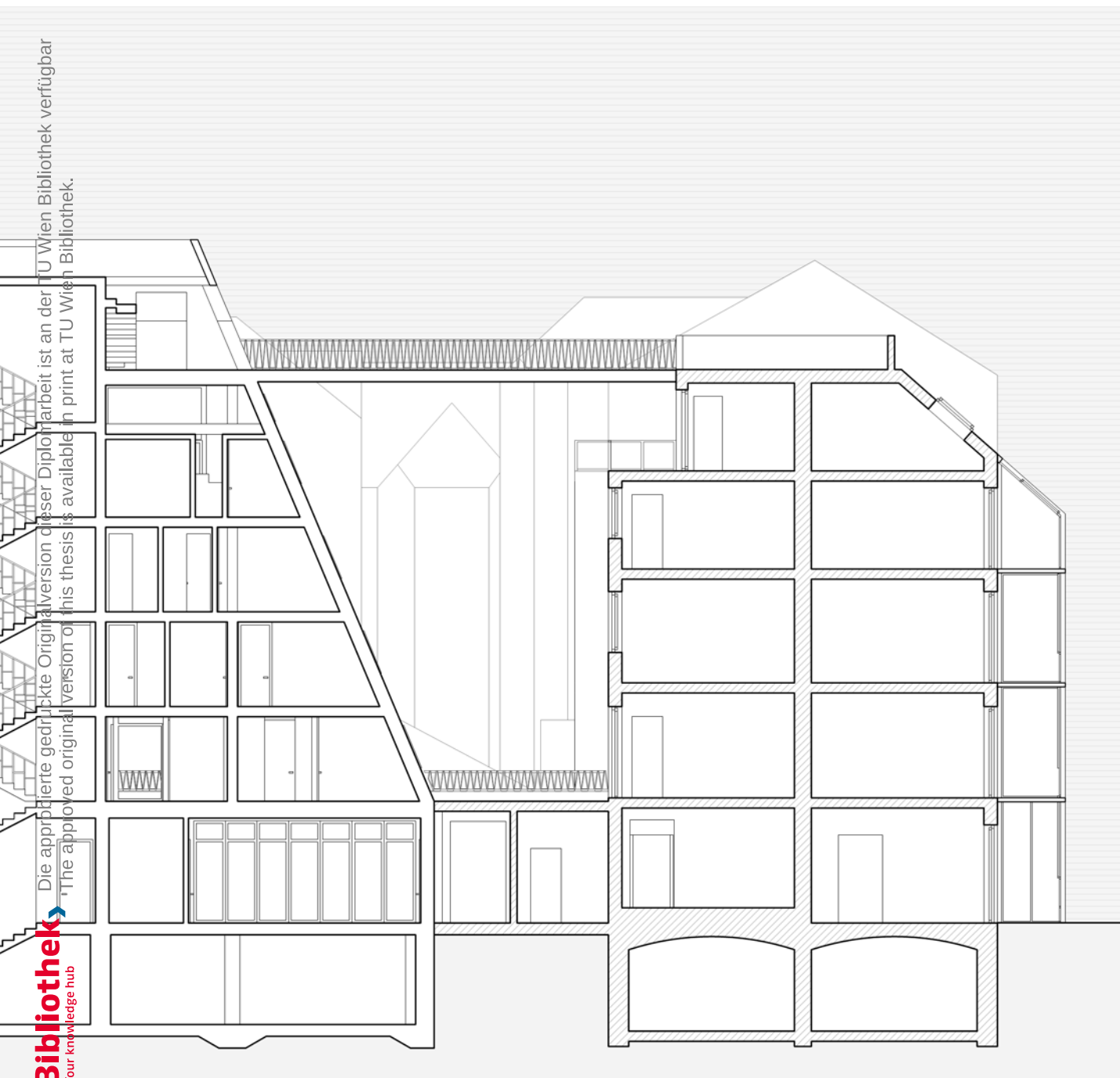


Ansicht Süd





Schnitt B-B





Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Wechselbeziehung zwischen Ölverbrauch und Bebauungsdichte. Hegger, Fuchs, Stark, Zeumer, In: Energie Atlas. S.63. München, 2007, erste Auflage S.12

Abb. 29 Superblock in Barcelona. Knechtel, Gunnar. In: Der Spiegel: Wie eine Stadt mit Superinseln die Verkehrswende schaffen will. 27.10.2020. (<https://www.spiegel.de/wirtschaft/verkehrswende-in-barcelona-auf-superinseln-haben-fahrraeder-und-fussgaenger-vorrang-a-2c5f7774-7fb5-4965-9ed2-afe85010f7c5> [15.10.2021]) S.69

Abb. 61 Planquadrat. Bunke, Christian. In: meinbezirk.at: Planquadrat: Die grüne Oase im Innenhof. 16.05.2017. (https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/planquadrat-die-gruene-oase-im-innenhof_a2095744 [11.09.2021]) S.111

Abb. 71 Projekt Apfelbaum. In: IBA WIEN (<https://www.iba-wien.at/projekte/projekt-detail/project/apfelbaum> [28.10.2021]) S.125

Abb. 75 Modell zum Rückkauf des Bodens nach Silvio Gesell. In: Bernoulli, Hans. *Die Stadt und ihr Boden*. S.103. Erlenbach-Zürich: Verlag für Architektur AG., 1946. S.140

Abb.76 Hans Bernoulli. In: gta Archive/ETH Zürich, Nachlass Hans Bernoulli. (https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Staedtebau_als_politische_Kultur._Der_Architekt_und_Theoretiker_Hans_Bernoulli_7255169.html [12.09.2021]) S.144

Abb. 77 Methoden der Sanierung und Erneuerung nach Hans Bernoulli. In: Bernoulli, Hans. *Die Stadt und ihr Boden*. S.117. Erlenbach-Zürich: Verlag für Architektur AG., 1946. S.153

Abb. 79 Bebauungsplan. In:Stadt Wien Flächenwidmungs und Bebauungsplan. ([https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/\[01.11.2021\]](https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/[01.11.2021]))

Literaturverzeichnis

- Abrihan, Christian. „Wien – Studie: Balkone und -zubauten im Bestand, eine Grundlagenermittlung und Studie der Auswirkung auf das Stadtbild.“ Zuletzt geprüft am 26.01.2021. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000013.pdf>.
- Adenberger, Marietta. „Dachgeschoße: Viel Luft nach oben im Gemeindebau.“ Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.derstandard.at/story/2000090977973/dachgeschosse-viel-luft-nach-oben-im-gemeindebau>.
- „asperrn Die Seestadt Wiens.“ Stadt Wien. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/asperrn-seestadt/>.
- Bauer, Jürgen-Klaus, Markus Bogensberger, Barbara Feller, Renate Hammer, Gabu Heindl, Patrick Jaritz, Christian Kühn et al. *Dritter Österreichischer Baukulturreport: Szenarien und Strategien 2050*. 1. Auflage. Wien: Bundeskanzleramt Österreich, 2017.
- Benoît Cœuré. „Life below zero: Learning about negative interest rates.“ Zuletzt geprüft am 23.08.2021. <https://www.ecb.europa.eu/press/key/date/2014/html/sp140909.de.html>.
- „Bericht des Rechnungshofs: Erschließung Seestadt Aspern.“ Unveröffentlichtes Manuskript, zuletzt geprüft am 05.10.2020. https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Erschliessung_Seestadt_Asperrn.pdf.
- Bernoulli, Hans. *Die Stadt und ihr Boden*. Erlenbach-Zürich: Verlag für Architektur AG., 1946.
- „Bodenverbrauch neuerlich gestiegen.“ ORF. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://oesterreich.orf.at/stories/3042206/>.
- „„Ohne Zuwanderung würde Österreich schrumpfen“.“ ORF. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://orf.at/v2/stories/2007566/2007572/>.
- „Rohstoffeffizienz - Wirtschaft entlasten, Umwelt schoenen“.“ Umweltbundesamt. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/4038.pdf>.
- Brezina und Brigitta. „Mietrecht.“ In *Mehr Markt oder mehr Staat im Wohnungswesen? Reformperspektiven für die österreichische Wohnungspolitik*, 144–223. Wien, Köln: Böhlau, 1991.
- Brucks, Martin. „Wann führt Dichte zu Beengung? Eine empirische Studie zu Wahrnehmung und Bewertung von Bebauungsdichte.“ In Hirschberg, *Dense cities*, 150–65.
- Bundesministerium Klimaschutz, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Hrsg. „Lärminfo.at: Lärmschutz für Österreich.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021. <https://maps.laerminfo.at/>.
- Claus, Sylvia. „Stadtbild und Bodenfrage: Zum Verhältnis von Architektur und Gesellschaft bei Hans Bernoulli.“ In *Städtebau als politische Kultur: Der Architekt und Theoretiker Hans Bernoulli*. Hrsg. von Sylvia Claus und Lukas Zurfluh, 8–27. Dokumente zur modernen Schweizer Architektur.
- — — „Wem gehört die Stadt? Zu Hans Bernoullis politischem Städtebau.“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 78–87.
- Coens, Johan. „Leegstand: L'inoccupation - Leerstand - Vacancy.“ Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.brugge.be/folder-leegstand>.
- Czaja, Wojciech. „Das Auto verdrängen, die Stadt grüner machen: Ein Match Paris – Wien.“ Zuletzt geprüft am 28.01.2020. <https://www.derstandard.at/story/2000120238107/das-auto-verdraengen-die-stadt-gruener-machen-ein-match-paris>.
- Dambeck, Holger und Helene Zuber. „Wie eine Stadt mit Superinseln die Verkehrswende schaffen will.“ 27.10.2020. Zuletzt geprüft am 26.01.2021. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/verkehrswende-in-barcelona-auf-superinseln-haben-fahrraeder-und-fussgaenger-vorrang-a-2c5f7774-7fb5-4965-9ed2-afe85010f7c5>.
- Der Standard, Hrsg. „Wiener Wohn-Ticket: Zuzügler müssen länger warten.“ Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.derstandard.at/story/2000041084033/wiener-wohn-ticket-zuzuegler-muessen-laenger-warten>.
- — —, Hrsg. „Schere geht auseinander: Wohnkosten steigen viel stärker als Einkommen.“ Zuletzt geprüft am 27.08.2021. <https://www.derstandard.at/story/2000075171214/schere-geht-auseinander-wohnkosten-steigen-viel-staerker-als-einkommen>.
- Ehrlich, Anna. *Kleine Geschichte Wiens*. Regensburg: Friedrich Pustet, 2011.
- Europäische Kommission, Hrsg. „Emissionshandelssystem (EU-EHS).“ Zuletzt geprüft am 08.02.2021. https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_de.
- Fassmann, Heinz und Gerhard Hatz. *Wien: Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen*. Wien: Böhlau Verlag, 2009. doi:10.7767/978-3-205-11932-6.

- Gebietsbetreuung Stadterneuerung. „Wohnen im Sonnwendviertel: Bauprojekte.“ Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.gbstern.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubaugebieten/stadtteilmanagement-sonnwendviertel/bauprojekte/>.
- Gelbke, Uta. „Urbane Nullstellen - über Dichte und Leere.“ In Hirschberg, *Dense cities*, 94–109.
- Hahn, Thomas. *Neue Wiener Dichte: Städtebau im Zeitalter der Stadt*. Unter Mitarbeit von Georg Franck., 2014.
- Hegger, Manfred, Matthias Fuchs, Thomas Stark und Martin Zeumer. *Energie Atlas: Nachhaltige Architektur*. München: Institut für internationale Architektur-Dokumentation, 2007.
- Heilmeyer, Florian. „Buchtipps: Enfant terrible: Städtebau als politische Kultur. Der Architekt und Theoretiker Hans Bernoulli.“ Zuletzt geprüft am 25.02.2021. https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Staedtebau_als_politische_Kultur__Der_Architekt_und_Theoretiker_Hans_Bernoulli_7255169.html.
- Heindl, Gabu. *Stadtkonflikte: Radikale Demokratie in Architektur und Stadtplanung*. Wien, Berlin: Mandelbaum Verlag, 2020.
- Heindl, Gabu und Elisabeth Kittl. „Bodenpolitik: Für leistbares städtisches Wohnen.“ Zuletzt geprüft am 04.02.2021. http://www.gabuheindl.at/media/bodenpolitik_fuer_leistbares_staedtisches_wohnen_heindl_kittl_2019.pdf.
- Hertweck, Florian, Hrsg. *Architektur auf gemeinsamem Boden: Positionen und Modelle zur Bodenfrage*. <http://media.obvsg.at/AC15555152-3401>.
- Hertweck, Florian und Nikolaus Kuhnert. „«Eigentum ist eine Fiktion.»“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 172–85.
- Himpele, Klemens. *Das Rote Wien in Zahlen: 1919-1934*. Unter Mitarbeit von Ramon Bauer et al. Textband. Wien: Stadt Wien Wirtschaft Arbeit und Statistik (MA 23), 2019.
- Hirschberg, Urs, Hrsg. *Dense cities: Architecture for living closer together*. Unter Mitarbeit von Javier Arpa. Graz architecture magazine 8.
- Huber, Margarete, Ernst Gruber, Raimund Gutmann und Lukas Oberhuemer. *Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen! Potenziale der Nachverdichtung in einer wachsenden Stadt: Herausforderungen und Bausteine einer sozialverträglichen Umsetzung*. Stadtpunkte Nr 25. Wien: AK Wien, 2018.
- Husemann, Anna. *Die Wahrnehmung und Bewertung von verdichteten Stadtquartieren*. Berlin: Tenea-Verl., 2005. Zugl.: Berlin, Humboldt-Univ., Diss., 2005.
- IBA Wien. „Inklusiv Leben und Wohnen in Hernals.“ Zuletzt geprüft am 23.08.2021. <https://www.iba-wien.at/projekte/projekt-detail/project/apfelbaum>.
- Ibelings, Hans. „Does Density Matter?“ In Hirschberg, *Dense cities*, 65–7.
- Jauslin, Manfred. „Hans Bernoulli: Eine Architektur für Menschen.“ *Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur*, Nr. 5 (1996): 13–16.
- Kapeller, Lukas. „Hauptstadt des bezahlbaren Wohnens: Im internationalen Vergleich gilt Wien als mieterfreundlich, weil die Politik den sozialen Wohnungsbau nie verscherbelt hat. Doch die Stadt steht zunehmend vor Problemen.“ *Die Zeit*, 28.03.2017. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2017-03/wohnen-wien-preise-gentrifizierung-probleme/seite-2>.
- Kölke, Manuela. „Die «Bodenlosigkeit» anarchistischer Siedlerbewegungen.“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 64–77.
- Krutzler, David. „Wiener Zollergasse neu mit Bäumen in der Straßenmitte, aber ohne Parkplätze.“ Zuletzt geprüft am 14.10.2021. <https://www.derstandard.at/story/2000120504843/wiener-zollergasse-neu-mit-baeumen-in-der-strassenmitte-aber-ohne>.
- Lampugnani, Vittorio M. „Die Architektur der städtischen Dichte.“ In Hirschberg, *Dense cities*, 52–63.
- Lebhart, Gustav. *Wien im Querschnitt der Zeit: Ergebnisse aus der Registerzählung 2011, Teil 1: Gebäude- und Wohnungszählung*. Statistik Journal 2015.2. Wien: Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik, 2015.
- Löhr, Dirk. „Henry Georg - der Boden und die Besteuerung.“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 52–63.
- MA 18. *Gebiete mit Schutzbestimmungen 2010*. MA 18, 2010. Zuletzt geprüft am 13.10.2020. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/gebiete-mit-schutzbestimmungen-2010-gr.jpg>.
- MA 21. *Masterplan Gründerzeit: Handlungsempfehlungen zur qualitätsorientierten Weiterentwicklung der gründerzeitlichen Bestandsstadt*. Unter Mitarbeit von Superblock Ziviltechniker GmbH und Wolfinger Consulting GmbH. Werkstattbericht 180., 2018.

- MA 28. , Hrsg. „belebte freiräume: Öffentlicher Parkraum und alternative Nutzung.“ Zuletzt geprüft am 14.10.2021. https://www.streetlife.wien/wp-content/uploads/sites/4/2017/03/2015_belebte-freiraeume_Folder-MA28.pdf.
- MA 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik. *Wien in Zahlen Bevölkerungsprognose 2018.*, 2018. Zuletzt geprüft am 13.10.2020. <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bev-prog-2018-zus.pdf>.
- Müller, Henrik. „So machen Niedrigzinsen Immobilien teurer.“ *Spiegel*, 31.03.2019. Zuletzt geprüft am 23.08.2021. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/mieten-und-immobilienpreise-so-machen-niedrigzinsen-immobilien-teurer-a-1260482.html>.
- „ÖBB verkauften Nordbahnhofgelände.“ ORF. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2739879/>.
- oesterreich.gv.at, Hrsg. „Allgemeines zur Gewinnermittlung.“ Zuletzt geprüft am 28.01.2021. https://www.oesterreich.gv.at/themen/steuern_und_finanzen/immobilien-ertragsteuer/1/Seite.2420004.html.
- Onken, Werner. „Wem gehört die Erde? Zur Ideengeschichte von Boden, Ressourcen und Atmosphäre als gemeinsame Güter.“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 40–51.
- Psenner, Angelika. „Integrative Diversität zu ebener Erd? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Paterres.“ In *SWS-Rundschau*. 51(2), 195–218. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoa-353100>.
- — — „Das Wiener Gründerzeit-Paterre – eine analytische Bestandsaufnahme.“ Unveröffentlichtes Manuskript.
- Putschögl, Martin und Franziska Zoidl. „Neue Gemeindewohnungen läuten neue Ära im Wiener Wohnbau ein.“ *Der Standard*, 04.11.2019. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.derstandard.at/story/2000110640682/neue-gemeindewohnungen-laeuten-neue-aera-im-wiener-wohnbau-ein>.
- rbb 24, Hrsg. „Initiative plant Volksentscheid gegen Autoverkehr in Berlin.“ Zuletzt geprüft am 28.01.2021. <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2020/10/berlin-autofreie-innenstadt-buergerinitiative-volksentscheid.html>.
- Roskamm, Nikolai. „Das Konstrukt Dichte und die „europäische Stadt“.“ In *Die Zukunft der Europäischen Stadt*, 71–85. doi:10.1007/978-3-531-92653-7.
- — — *Dichte: Eine transdisziplinäre Dekonstruktion; Diskurse zu Stadt und Raum*. Urban Studies. Bielefeld: transcript Verlag, 2011. Zugl.: Weimar, Univ., Diss., 2011.
- Rossi, Aldo. *Die Architektur der Stadt: Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen*. unveränd. Nachdr. d. Originalausgabe. *Bauwelt Fundamente 41: Urbanistik, Stadtbaugeschichte // 41*. Basel: Birkhäuser Verlag GmbH, 2015. doi:10.1515/9783035601664.
- Sassen, Saskia. „Die Stadt – ein Gemeingut?“ In *Boden für Alle*. Hrsg. von Karoline Mayer et al., 84–93. Wien, Zürich: Architekturzentrum Wien; Park Books, 2020.
- Siedenbiedel, Christian. „Der Erfinder des Schrumpfgeldes.“ Zuletzt geprüft am 08.02.2021. https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftswissen/die-weltverbesserer/silvio-gesell-ist-der-erfinder-des-schrumpfgeldes-13016321.html?printPageArticle=true#pageIndex_2.
- Sievers, Anne-Christin. „Darf ich meine Wohnung leerstehen lassen?“ *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 24.06.2018. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wohnen/haus/welches-recht-gilt-fuer-den-leerstand-von-wohnungen-15631770.html>.
- Sitte, Camillo. *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. 6. Aufl. Wien: Georg Prachner Verlag, 1965.
- Spörk, Ingrid. „aspersn+ Die Seestadt Wiens.“ *aspersn+ stadtteil management*. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspersn/data/uploads/aspersn_Seestadt_Facts_Figures%20Oktober%202018.pdf.
- Stadt Wien, Hrsg. „Auf dem Weg zurück zur Zwei-Millionen-Stadt – die Entwicklung der Wiener Bevölkerung.“ Zuletzt geprüft am 30.11.2020. <https://wien1x1.at/site/bev-entwicklung-3/>.
- — —, Hrsg. „Balkone in Wien.“ Zuletzt geprüft am 26.01.2021. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/gutachten/balkone.html>.
- — — „Bevölkerungsprognose - Statistiken.“ Zuletzt geprüft am 27.08.2021. <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/>.
- — —, Hrsg. „Gebäude und Wohnungen - Statistiken.“ Zuletzt geprüft am 09.02.2021. <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/gebaeude/>.
- — —, Hrsg. „Innenhofbegrünung - Förderungsantrag.“ Zuletzt geprüft am 24.10.2021. <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/umwelt/umweltschutz/naturschutz/innenhofbegrueung.html>.
- — —, Hrsg. „Parkpickerl für Bewohnerinnen und Bewohner im Wohnbezirk.“ Zuletzt geprüft am 17.11.2020. <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/parken/kurzparkzone/parkpickerl.html>.
- — —, Hrsg. „Superblocks-Pilotstudie - Supergrätzl Volkertviertel.“ Zuletzt geprüft am 26.01.2021. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/supergraeztl.html>.

- , Hrsg. „Grundherrschaft.“ Zuletzt geprüft am 04.02.2021. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Grundherrschaft>.
- , Hrsg. „Wien: Kreative Ideen für „Junges Grätzl“ und „Grüne Parklets“ gesucht!“. Zuletzt geprüft am 14.10.2021. <https://www.wien.gv.at/presse/2021/03/01/wien-kreative-ideen-fuer-junges-graetzl-und-gruene-parklets-gesucht>.
- , Hrsg. „Durchhaus.“ Zuletzt geprüft am 22.02.2021. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Durchhaus>.
- Statistik Austria. „Wiener Bevölkerungsstand.“ Statistik Austria. Zuletzt geprüft am 18.11.2020. <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/>.
- , „Gebäude 2011 nach dem Eigentübertyp des Gebäudes und politischen Bezirken.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021. <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/gebäude/>.
- , „Gebäude 2011 nach dem Errichtungsjahr (Bauperiode) des Gebäudes und politischen Bezirken.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021. <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/gebäude/>.
- , „Gebäude 2011 nach überwiegender Gebäudeeigenschaft, Errichtungsjahr und Bundesland.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021.
- , „Gebäude 2011 nach überwiegender Gebäudeeigenschaft, Errichtungsjahr und Bundesland.“ Unveröffentlichtes Manuskript, zuletzt geprüft am 12.10.2020.
- „STEP 2025: Stadtentwicklungsplan 2025.“ MA 18. Zuletzt geprüft am 18.10.2020. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>.
- „Strengerer Zugang zu Gemeindebau.“ ORF. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2716666/>.
- Streufert, Siegfried und Glenda Y. Nogami. *Der Mensch im Beengten Raum*. Praxis der Sozialpsychologie 10. Darmstadt: Steinkopff, 1979. doi:10.1007/978-3-642-47062-2.
- Theophill, Christian. *Freiland und Freigeldfibel: Einführung in die Freiwirtschaftslehre*. 4. Aufl. Berlin: Freiland-Freigeld-Verlag, 1924.
- Tröger, Eberhard. *Dichte Atmosphäre: Über die bauliche Dichte und ihre Bedingungen in der mitteleuropäischen Stadt*. Basel: Birkhäuser Verlag GmbH, 2015. doi:10.1515/9783035604412.
- Umweltbundesamt. „Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.“ Zuletzt geprüft am 25.01.2021. Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.
- VCÖ, Hrsg. *Ballungsräume - Potenziale für nachhaltige Mobilität*. Mobilität mit Zukunft 2008,3. Wien: VCÖ - Verkehrsclub Österreich, 2008.
- Vieweg, Christof. „Die Motoren sind nicht das Problem.“ Zuletzt geprüft am 31.08.2021. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/feinstaub-motoren-luftverschmutzung-reifen-abrieb-bremsen>.
- Weißmüller, Laura. „Der Wert des Bodens.“ In Hertweck, *Architektur auf gemeinsamem Boden*, 154–71.
- Wien wächst: Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken; Wien 2014 - 2044, Wiener Gemeindebezirke 2014 - 2034, Wiener Zählbezirke 2014 - 2024*. Statistik-Journal Wien 2014,1. Wien: Magistrat der Stadt Wien, MA 23, Wirtschaft, Arbeit und Statistik, 2014.
- „Wiener Wohn-Ticket.“ Wohnberatung Wien. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://wohnberatung-wien.at/wiener-wohn-ticket/allgemeines>.
- wohnfonds_wien, Hrsg. „grundstücksankauf.“ Zuletzt geprüft am 27.10.2021. <http://www.wohnfonds.wien.at/grundstuecksankauf>.
- Zoidl, Franziska. „10.000 Wohnungen stehen in Wien langfristig leer.“ Der Standard. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.derstandard.at/story/2000021362439/10-000-wohnungen-stehen-in-wien-langfristig-leer>.
- , „Leerstandsabgaben, Gesetzesänderungen: Was tun gegen Wohnungsleerstand?“, Der Standard. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. <https://www.derstandard.at/story/2000117609499/leerstandsabgaben-gesetzesänderungen-was-tun-gegen-wohnungsleerstand>.
- Zweite Änderung der Ausführungsvorschriften über das Verbot der Zweckentfremdung. ZwVbG. Landesverwaltungsamt Berlin. 12 Amtsblatt für Berlin 1739. 22.03.2019. Zuletzt geprüft am 09.10.2020. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/zweckentfremdung_wohnraum/download/Amtsblatt-Berlin_Ausfuehrungsvorschriften-22-03-2019.pdf.

