

**Eine funktionale und  
morphologische  
Analyse des  
gründerzeitlichen  
Stadtparterres  
von Zagreb.**

# Der Stadtblock als Konglomerat der Zeit.



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN

Diplomarbeit

# Der Stadtblock als Konglomerat der Zeit.

---

Eine funktionale und morphologische  
Analyse des gründerzeitlichen  
Stadtparterres von Zagreb.

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

Assoc. Prof. Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Dr. Habil.  
Angelika Psenner

Institutsnummer

E260 - Institut für Städtebau, Landschafts-  
architektur und Entwerfen

Institutsbezeichnung

Forschungsbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung  
von

Amina Karahodžić, BSc.

Matrikelnummer

01026131

# Inhalt

## o1 Einführung

|                        |       |
|------------------------|-------|
| Abstract DE            | 15-16 |
| Abstract EN            | 17-18 |
| Idee und Motivation    | 19-22 |
| Begriffe               | 23-24 |
| Fragestellung und Ziel | 26    |

## o2 Der Stadtblock als Konglomerat der Zeit

|  |        |
|--|--------|
| Die Industrialisierung – eine Vorgeschichte            | 31-32  |
| Annäherung an Zagreb                                   |        |
| Zagreb – Die Stadt als Bühne der Geschichte            | 31-48  |
| 1. Zagreb im frühhistorischen Kontext                  |        |
| 2. Die Doppelstadt                                     |        |
| 3. Krisen  |        |
| 4. Die Formierung des gründerzeitlichen Ensembles      |        |
| 5. Der Aufstieg von Zagreb                             |        |
| 6. Hygiene und Urbanismus Anfang des 19. Jahrhunderts  |        |
| 7. Die Vereinigung                                     |        |
| Die Planungsinstrumente und deren Einfluss             | 49-66  |
| 1. Die erste Bauordnung 1857                           |        |
| 2. Die Einführung der Eisenbahn                        |        |
| 3. Der erste Regulierungsplan 1865                     |        |
| 4. Der zweite Regulierungsplan 1887                    |        |
| 5. Das Erdbeben 1880                                   |        |
| 6. Das “ Grüne Hufeisen“                               |        |
| 7. Die Bauordnung 1898                                 |        |
| 8. Der Regulierungsplan 1905 und 1923                  |        |
| Internationale Verflechtung und Einfluss               |        |
| Der Stadtblock   | 69-84  |
| 1. Der Zagreber Block                                  |        |
| 2. Der Wiener Block                                    |        |
| 3. Die Gebäudetypologie                                |        |
| Der Forschungsblock und die Untere Stadt               | 85-138 |
| 1. Block 110   |        |
| 2. Herausforderungen und Potentiale des Stadtparterres |        |
| 3. Lage und Umgebung                                   |        |
| 4. Größe der Unteren Stadt                             |        |
| 5. Blockgrößen und Parzellenstruktur                   |        |
| 6. Blockrand und Gebäudetypologien                     |        |
| 7. Gebäudekatalog der Blockrandbebauung                |        |
| 8. Verkehr   |        |
| 9. Straßenquerschnitte des Blockrandes                 |        |
| 11. Erdgeschoss und Erschließung                       |        |
| 12. Permeabilität des Erdgeschosses                    |        |

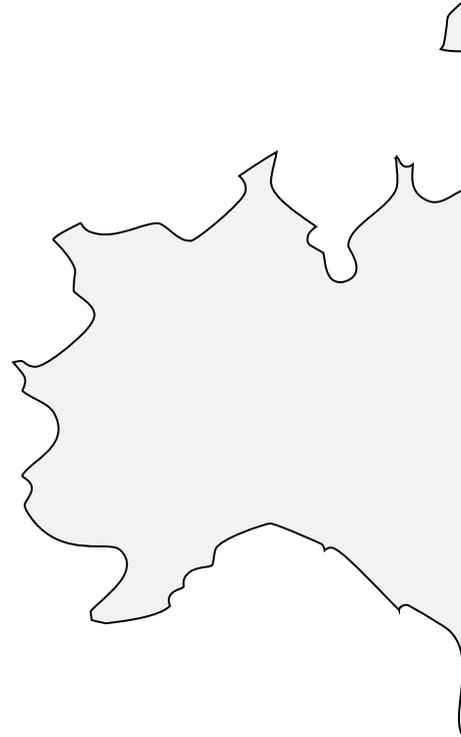
- 13. Leerstand \_\_\_\_\_
- 14. Innenhof \_\_\_\_\_
- 15. Durchwegbarkeit \_\_\_\_\_
- 16. Bevölkerung \_\_\_\_\_
- 17. Stadtnatur \_\_\_\_\_
- 18. Klima \_\_\_\_\_
- 19. Tourismus \_\_\_\_\_
- 20. Gesetzeslage \_\_\_\_\_
- 21. Erdbeben \_\_\_\_\_
- 22. Aktuelle Planungsinstrumente \_\_\_\_\_
- 23. Transformationsprozess des Stadtblocks 110 \_\_\_\_\_
- 24. Strategie zur Blockerneuerung \_\_\_\_\_

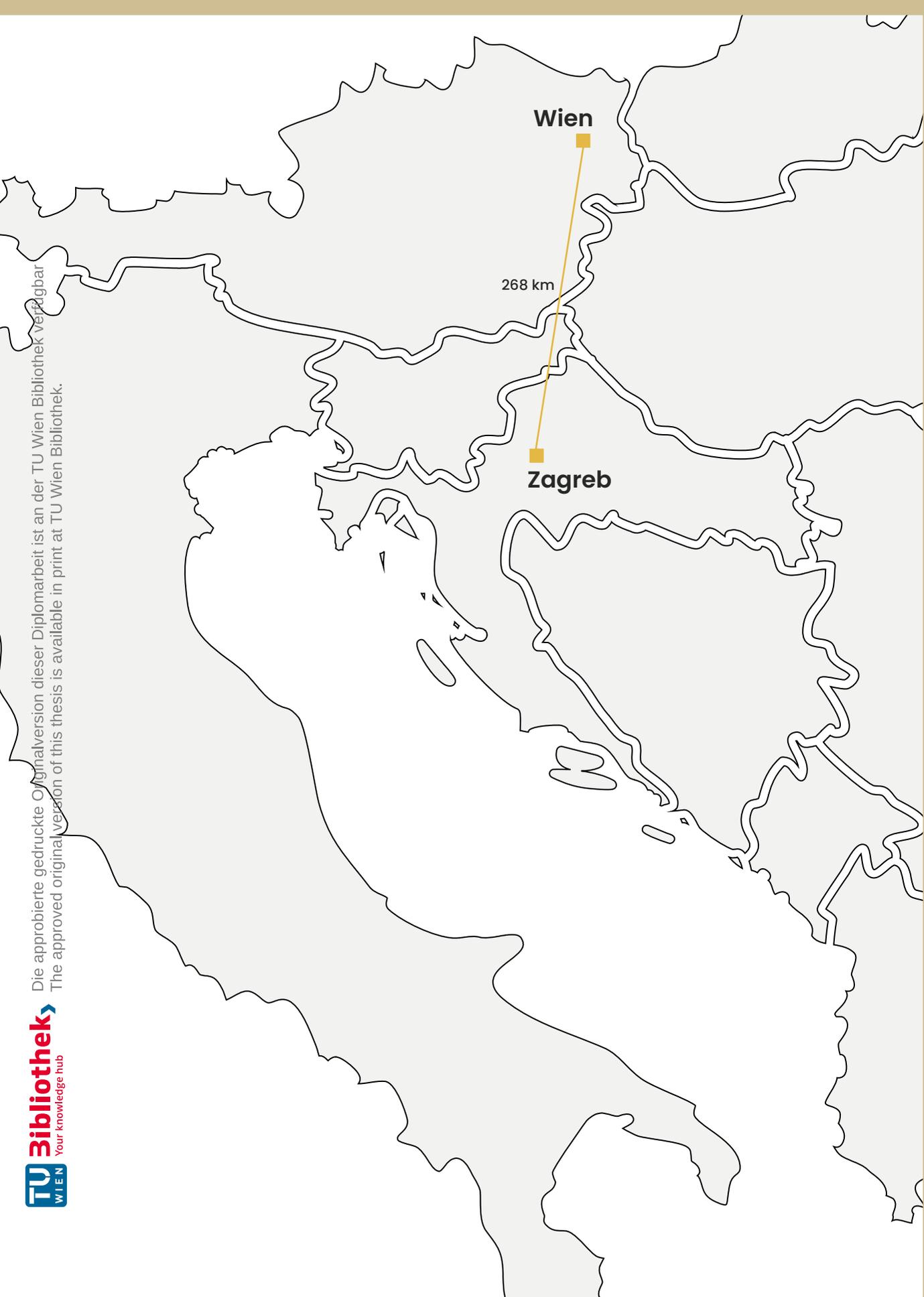
**o3 Conclusio** \_\_\_\_\_ 161-164

**o4 Appendix** \_\_\_\_\_ 168-174









### 1867



### 1918-1921



Abb. 03 Territoriale Entwicklung

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.

### 1878-1882



- Österreich-Ungarn
- Königreich Kroatien und Slawonien
- Grenze Österreich-Ungarn

### 1918



- Königreich Jugoslawien
- Österreich-Ungarn

### 1939



- Königreich Jugoslawien

### 1963



- Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien

Abb. 04 Zagrebs Expansion

## Zagrebs Expansion

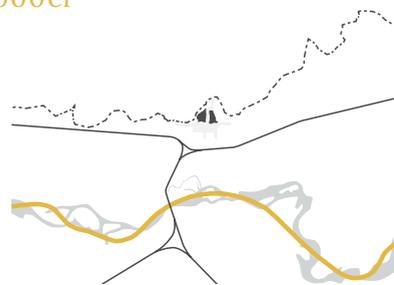
1848



1861-1878



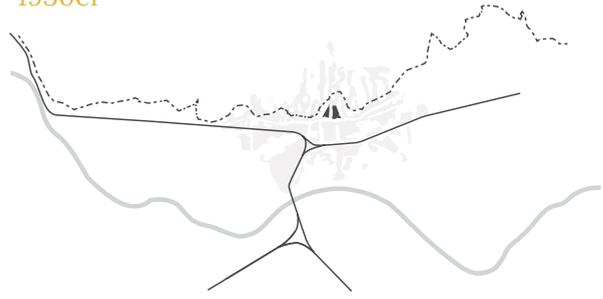
1900er



1918



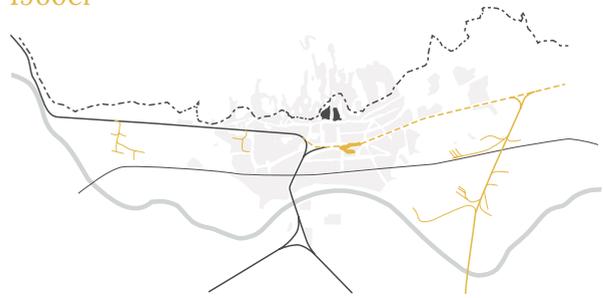
1930er



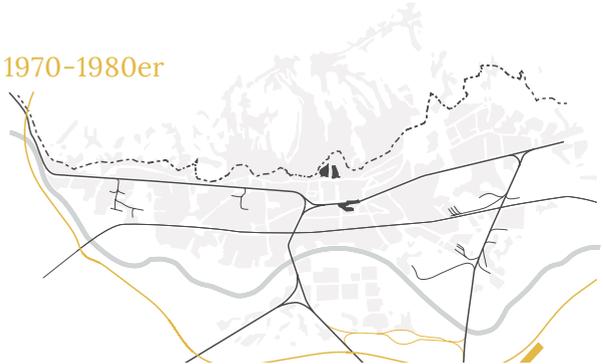
1950er



1960er



1970-1980er



01

# Einführung

---

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| Abstract DE _____          | 15-16 |
| Abstract EN _____          | 17-18 |
| Idee & Motivation _____    | 19-22 |
| Begriffe _____             | 23-24 |
| Fragestellung & Ziel _____ | 26    |

## Abstract DE

Es sind die prächtigen Bauten der Gründerzeit, die glanzvollen Fassaden am Ring, die Blockrandbebauung, die das Bild der Stadt – in diesem Fall jenes von Wien – prägen. Die Epoche der Gründerzeit formte unzählige zentraleuropäische Metropolen des 19. Jahrhunderts – von Triest bis Sarajevo, von Lemberg bis Zagreb. All diese Städte erfuhren zur damaligen Zeit enormes Wachstum und wirtschaftlichen Aufschwung, vorangetrieben durch Modernisierung sowie gesellschaftspolitische Änderungen. Die Stadtverwaltungen einer Vielzahl der gründerzeitlichen Städte im 21. Jahrhundert erkannten früh den Wert des mondänen Charmes der Gründerzeit und bewahrten ihn als Erkennungsmerkmal für ein elegantes und lebendiges städtisches Leben. Die charakteristischen Gebiete, welche in den Jahren zwischen 1848 und 1918 in Europa entstanden, zeichnen sich durch eine nutzungsvariable, sozial durchmischte und nachhaltige Bebauungsstruktur aus. Insbesondere die Erdgeschoßzonen der typischen gründerzeitlichen Blockrandbebauung und die damit in Beziehung stehenden öffentlichen Räume haben Potential zu einer hohen urbanen Aufenthaltsqualität beizutragen.

Die technischen Neuerungen definieren damals wie heute das städtische Gewebe von Wien und Zagreb. Die Einführung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert sowie die Etablierung des motorisierten Individualverkehrs im 20. Jahrhundert prägten die Stadt und ihre Lebensqualität. Der öffentliche Raum wurde durch den starken Verkehr zunehmend auf eine harte Probe gestellt: Platzmangel sowie Lärm- und Schadstoffbelastung führten schließlich zum

# Der Stadtblock als Konglomerat der Zeit.

Eine funktionale und morphologische  
Analyse des gründerzeitlichen  
Stadtparterres von Zagreb.

Amina Karahodžić,  
BSc.

Rückzug des öffentlichen Lebens. Ganze Stadtblöcke schotteten sich ab und überließen dem motorisierten Individualverkehr den Raum zwischen der gebauten Struktur.

Zagreb hat lange sein gründerzeitliches Stadtgewebe vernachlässigt und verwahrlosen lassen, obgleich der historische Stadtteil der Unteren Stadt das Fundament der Expansion des heutigen Stadtgebiets gebildet hat. Die Untere Stadt als Zentrum der gründerzeitlichen Struktur ist seit jeher Teil eines lebendigen Systems, welches sich gesellschaftspolitischen wie sozioökonomischen Transformationen angepasst hat und bis heute das öffentliche Leben in Zagreb bestimmt.

Angesichts jüngerer Entwicklungen im Wiener Stadtparterre – ein Überhandnehmen des MIV, die ungelöste Situation des ruhenden Verkehrs, Vernachlässigung und Leerstand von Erdgeschoß und Innenhof, (finanziell) aufwendige, jedoch immer wieder auch scheiternde Konzepte der Quartierserneuerung – stellt sich die Frage, wie Zagreb, das während der Gründerzeit seine Blüte erreichte, mit der Stadtparterre umzugehen gedenkt, und ob dieses womöglich mit ähnlichen oder gar gleichen Problemen konfrontiert ist.

In der vorliegenden Arbeit wird das Stadtparterre Zagrebs analytisch erforscht und punktuell mit Wien verglichen. Die gründerzeitliche Bausubstanz bildete den beliebten Charakter Zagrebs und führte zur Etablierung einer stolzen städtischen Identität. Vor diesem Hintergrund ist diese Arbeit als eine Bestandsaufnahme des Stadtparterres der Gründerzeit zu verstehen und geht der historischen Entwicklung sowie den formenden Bauregulativen der Stadt, den aktuellen Bedürfnissen – besonders in Verbindung mit Naturkatastrophen der jüngsten Zeit und zukünftigen Tendenzen der Stadterneuerung – Zagrebs nach. Analysiert wird das Stadtparterre in Zagreb, verstanden als das zusammenhängende Geflecht von Straße, Erdgeschoss, Innenhof und Straße der gründerzeitlichen Baustruktur<sup>1</sup>, mit besonderem Augenmerk auf dem Transformationsprozess innerhalb des „Zagreber Blocks“.

Anhand des ausgewählten Beispiels eines gründerzeitlichen Stadtblocks im Bezirk der Unteren Stadt Zagrebs in der östlichen Randzone des ersten Regulierungsplans aus dem Jahr 1865 nimmt diese Arbeit Bezug auf die dauernde Transformation des Stadtblocks, besonders des Innenhofs und auf dessen urbanistische Bedeutung als „gesunder“ Freiraum sowie als erweiterbares Wohnzimmer zwischen der gebauten Umwelt.

<sup>1</sup>Vgl. Psenner 2012, 5.

## Abstract EN

The magnificent buildings of the Gründerzeit period, the glittering facades on the Ring, and the perimeter block structure characterize the city's image of Vienna. The era of the Gründerzeit formed countless central European metropolises in the 19th century - from Trieste to Sarajevo, from Lviv to Zagreb. These cities experienced enormous growth and economic boom during industrialization, driven by modernization and sociopolitical changes. Municipalities of numerous historical cities in the 21st century recognized the value of this period's fashionable charm by preserving it as a distinctive feature of elegant and lively urban life. These distinctive areas, which emerged in Europe between 1848 and 1918, are shaped by a variable-use, socially mixed, and sustainable structure. In particular, the urban parterre of the typical Gründerzeit with its perimeter block structure and the related public spaces can contribute to a high urban quality of stay.

The introduction of technical innovations shaped the urban fabric of Vienna and Zagreb then and now. The introduction of the railroad in the 19th century and the establishment of motorized transport during the 20th century defined urban life. Public space is increasingly challenged by heavy traffic: Lack of space, noise, and pollution eventually led to the retreat of public life. Entire city blocks closed themselves off, leaving only space for cars and traffic. Zagreb has long-neglected and abandoned its founding urban fabric, although the historic Lower Town district formed the foundation for the expansion of

# The urban block as a conglomeration of time.

A functional and morphological  
analysis of the urban parterre  
in Zagreb

Amina Karahodžić,  
BSc.

today's metropolitan area. As the centre of the Gründerzeit structure, the Lower Town has always been part of an organic system that has adapted to sociopolitical and socio-economic transformations, thus determining public life in Zagreb.

Zagreb and Vienna reached their heyday during the Gründerzeit, forming their unique urban parterre and, most likely, facing similar urban challenges in the 21st century. Given recent developments in Vienna's urban parterre (unresolved density of moving and stationary traffic, vacancy of ground floors and courtyards, and broad and failing concepts of neighbourhood renewal), the question arises about how Zagreb intends to deal with the functional change of its urban structure.

In this present work, the city parterre of Zagreb is analytically investigated and selectively compared with Vienna. The Gründerzeit building fabric established the famous character of Zagreb and led to the establishment of a proud urban identity. Against this background, this work is to be understood as an inventory of the city parterre of the Gründerzeit. It traces the city's historical development and formative building regulations, the current needs, especially in connection with natural disasters of recent times, and future tendencies of Zagreb's urban renewal. The urban parterre in Zagreb - understood as a cohesive, inter-related system consisting of street, ground floor, courtyard, and street<sup>2</sup> of the building structure of the Gründerzeit - is analysed with particular attention to the transformation process within the „Zagreb Block“.

Utilizing a selected example of a 19th-century urban block in the district of the Lower Town of Zagreb, this work draws reference to the permanent transformation of the urban block, especially the inner courtyard, and to its urbanistic significance as a „healthy“ open space as well as an expandable living room between the built environment.

<sup>2</sup>Vgl. Psenner 2012, 5.

## Idee & Motivation

Dem amerikanischen Architekturkritiker Lewis Mumford zufolge, „nimmt das Denken in der Stadt Gestalt an (...)“.<sup>3</sup> So hat auch mich die städtebauliche Praxis in meinen Heimatstädten, Wien und Sarajevo, geprägt. Die Auseinandersetzung mit der gebauten Umwelt und die Gemeinsamkeiten, aber auch die Unterschiede dieser beiden Städte weckten bereits früh meine Neugier für die Gründerzeit und den städtischen Lebensraum. Rückblickend war es der Umgang mit „Stadt“ in Österreich und Bosnien & Herzegowina, der mich faszinierte und mitentscheidend für meine Studienwahl der Architektur war.

Ich betrachte Stadt als Forschungsfeld und Gestaltungsraum, als Hobby, aber auch als Berufung. Eine Stadt muss bewusst erkundet und darf nicht als selbstverständlich hingenommen werden. Der städtische Lebensraum muss ausprobiert, erforscht, erlebt und hinterfragt werden. Urbanen Fragestellungen rund um den morphologischen Aufbau einer gebauten Struktur und den wahrnehmbaren städtischen Raum gilt es mit Neugier gegenüberzutreten und diese zu reflektieren.

Vor diesem Hintergrund sollte das Thema meiner Masterarbeit meine vielseitigen Interessen miteinander verknüpfen und meinen familiären Bezug zum Balkan aufgreifen, meine Sprachkenntnisse in Bosnisch-Kroatisch-Serbisch stärken sowie meiner Reiseleidenschaft Rechnung tragen. Meine Freude am Reisen wird durch die Lust auf Stadt ergänzt und umgekehrt wird auch die Liebe zur Stadt durch meine vielen Reisen bestärkt. Ich habe mich daher bewusst für eine neue Stadt und somit ein neues Forschungsgebiet entschieden. Zagreb war mir bis zum Beginn meiner Masterarbeit kaum bekannt. Es bot sich daher die großartige Möglichkeit, eine neue Metropole am Balkan kennenzulernen. Zwischen Wien und Sarajevo gelegen, reiht sich Zagreb neben Lemberg, Ljubljana und Triest in die Reihe jener Gründerzeitstädte ein, die ich im Laufe meines Studiums erforschen durfte. Sie alle waren Teil der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, erreichten während der Industrialisierung ihre Blüte und sind bis heute bautechnisch miteinander verwandt. Jede dieser Städte kann aus verschiedenen Gesichtspunkten analysiert werden, doch die stilistischen Elemente der damaligen Stadtplanungstheorien bleiben als verbindende Elemente des kollektiven Gedächtnisses des Habsburgerreiches bestehen.

Im Rahmen eines dreimonatigen Forschungsaufenthalts im Sommer 2020 habe ich die – eng mit der Wiener Bauordnung verknüpften – Planungsinstrumente und Regulative von Zagreb studiert und mir einen Überblick über die prägendsten Zeiträume der Stadtgeschichte gemacht. Darauf aufbauend werden am Beginn der Arbeit die historischen Aspekte und der sozioökonomische Kontext der Stadtentwicklung näher dargestellt. Der Fokus der Arbeit liegt auf dem Stadtteil Untere Stadt (Donji Grad), wobei ein spezifischer Stadtblock zur Analyse ausgewählt wurde. Während meiner Forschungsreise habe ich den von mir gewählten Block im östlichen Teil des Zentrums der Unteren Stadt im Rahmen von Stadtpaziergängen, Touristentouren, Mapping-Methoden und Gassengesprächen mit BewohnerInnen\* erkundet. Mit Hilfe des Stadtarchivs Zagreb sowie des kroatischen Staatsarchivs war es mir möglich, historisches Planmaterial aus der Zeit um 1900 auszuheben und dem erforschten Block zuzuordnen.

Durch die Einsicht in die Archive war es mir außerdem möglich, unter Heranziehung der Plandokumente der Gebäude dieses Blocks, die innere Struktur der Stadt Zagreb nachzuvollziehen und eine digitale zusammenhängende Grundrissaufnahme zu erstellen.

Mit Hilfe von Dr. Dragan Damjanović, Professor der Abteilung für Kunstgeschichte der Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften an der Universität Zagreb, konnte ich Kontakte zum Experten für die Zagreber Bauordnung Dr. Darko Kahle und zu unterschiedlichen Institutionen knüpfen, um mein geschichtliches Wissen zu erweitern und die Identität Zagrebs besser zu verstehen. Aufgrund meiner Sprachkenntnisse war es mir möglich, neben den Übersetzungen der Bauordnungen auch alle Novellierungen und Zusätze der lokalen Bauordnungen in kroatischer Sprache zu studieren. Das Ziel dieser Arbeit war es, die morphologische Entwicklung und die Einflüsse der Donaumonarchie auf Zagreb und die Entstehung des Zagreber Stadtblocks zu untersuchen.

Tragischerweise ereignete sich im März 2020 das verheerendste Erdbeben seit 1880 und traf ausgerechnet den gründerzeitlichen Stadtteil von Zagreb und das Areal des Forschungsblocks besonders stark. Die Naturkatastrophe beschädigte laut der Stadt Zagreb ca. 60% aller Gebäude der Unteren Stadt, machte fast 200 Gebäude unbewohnbar und löste einer Abwanderung von schätzungsweise 20.000 BewohnerInnen\* aus der Unteren Stadt aus.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> „Mind takes form in the city; and in turn, urban forms condition mind.“ von Lewis Mumford,

The Culture of Cities, 1938, übersetzt aus dem Englischen.

<sup>4</sup> Vgl. Url 2

Mind takes form in the city;  
and in turn, urban forms  
condition mind.

---

Lewis Mumford, 1983

<sup>3</sup> „Mind takes form in the city; and in turn, urban forms condition mind.“ von Lewis Mumford,

The Culture of Cities, 1938, übersetzt aus dem Englischen.

<sup>4</sup> Vgl. Url 2

Zur selben Zeit waren die gesamte Welt und auch Zagreb bereits von der schwersten Pandemie seit 100 Jahren gebeutelt. Nach der Pockenepidemie im 18. Jahrhundert, Cholera Anfang des 19. Jahrhunderts und der Spanischen Grippe in den 1920er Jahren wurde die Covid-19-Pandemie besonders in Ballungsräumen zu einem zunehmenden Problem für die Gesundheit und das Leben in der Stadt. Zusätzlich stellte der seit Jahren bereits spürbare Klimawandel den urbanen Lebensraum vor große Herausforderungen. Hitzewellen und Starkregenereignisse bedrohen die Sicherheit und das Wohlbefinden der Menschen in den dicht besiedelten Gebieten enorm und erhöhen den Druck auf adäquate Wohn- und Lebensverhältnisse im 21. Jahrhundert in der Stadt. Naturgemäß eröffneten sich durch die Akkumulation all dieser Ereignisse neue Fragen rund um die Resilienz und Gesundheit einer Stadt und den Wiederaufbau des gründerzeitlichen Stadtteils in Zagreb.

In der kroatischen Hauptstadt sind ca. 5%<sup>9</sup> der gebauten Stadt der Gründerzeit zuzuordnen, diese wiederum lassen sich gesammelt dem identitätsstiftenden Herzstück der Unteren Stadt zuordnen. Demgegenüber bilden 20%<sup>10</sup> des Gebäudebestandes die gründerzeitliche Stadt in Wien. Die österreichische Hauptstadt ist nicht nur länger von Naturereignissen verschont geblieben als Zagreb, sondern hat auch dank einer qualitätsorientierten Weiterentwicklung die gründerzeitliche Bestandsstadt bewusst erhalten. In Zagreb war bis zum Erdbeben 2020 die Erhaltung oder Renovierung der gründerzeitlichen Stadt kaum ein breites politisches Thema, was sich in dem Erscheinungsbild der verfallenen Straßensfassaden widerspiegelte. Im Jahr 1900 zählte Zagreb 61.002 Einwohnerinnen\*<sup>11</sup>, zur selben Zeit wies Wien bereits 1.769.000 Einwohnerinnen\*<sup>12</sup> auf, signifikant weniger als 2020. Die Stadt Zagreb hat sich im Vergleich zu Wien viel später entwickelt, konnte jedoch seine Fläche im Zeitraum von 70 Jahren ab den 1930er Jahren auf 641 km<sup>2</sup> verzehnfachen. Heute ist Wien mit 414 km<sup>2</sup> flächenmäßig kleiner als Zagreb, im Jahr 1900 galt Wien bezogen auf die Einwohnerinnen\*zahl jedoch gleichauf mit Berlin noch als viertgrößte Stadt der Welt. Zagreb hingegen war lediglich die fünfzehntgrößte Stadt der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und eine unbedeutende Siedlung in der Peripherie des Reiches. Im Jahr 2022 leben 809.268 Menschen<sup>13</sup>, somit 20% der kroatischen Bevölkerung, in Zagreb. So ist die kroatische Hauptstadt heute neben Wien und Budapest der drittgrößte Ballungsraum des Donauraums. Wien und Zagreb erlebten während der Phase der Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in gleicher Weise ein großes Wachstum und einen wirtschaftlichen Aufschwung, womit auch ähnliche Herausforderungen einhergingen. Dem enormen Bevölkerungsanstieg und den schlechten Lebensbedingungen versuchte die jeweilige Stadtregierung mit der schnellen Errichtung von „gesundem“ Wohnraum gegenzusteuern. Das damals entstandene gründerzeitliche Stadtgewebe prägt heute noch den Stadtraum beider Städte und spielt eine wesentliche Rolle für die Identitäten der Städte und den Umgang mit öffentlichem Raum und der Erdgeschoßzone.

<sup>9</sup> Vgl. Prostorna statisticka analiza Donji Grad, 2021.

<sup>10</sup> Vgl. Wien im Querschnitt 2011, 18.

<sup>11</sup> Vgl. Popis stanovništva 2001.

<sup>12</sup> Vgl. URL 1

<sup>13</sup> Vgl. Zagreb u Brojkama, 2021, 10.

## Das Stadtparterre

Der von der Stadtforscherin Angelika Psenner geprägte Begriff „Stadtparterre“ umfasst die Parterrezone einer Stadt als ganzheitliche räumliche Schicht: Die Einheit des Stadtparterres ist ein zusammenhängendes System aus Erdgeschoss, Innenhof und Straße, dessen Bestandteile in einer intensiven Wechselbeziehung zueinander stehen.<sup>10</sup>

Bei der Analyse des städtischen Parterres geht es sowohl um die bebauten als auch unbebauten Elemente des Stadtgewebes und deren stadtraumbestimmenden Elemente und Funktionen. Das Erdgeschoß und dessen Nutzen spiegelt die Lebensweisen und aktuellen Tendenzen und Schwerpunkte der Stadt und ihrer Bewohnerinnen\* wider.

Die Analyse des Stadtparterres hilft Stadtforscherinnen\* den öffentlichen Raum zu fassen, um ihn zielgerichtet und nachhaltig in Hinblick auf seinen historischen Kontext und die Bedürfnisse der Menschen weiterzuentwickeln.



Abb. 05 Das Stadtparterre

<sup>10</sup> Vgl. Psenner 2011, 5.

<sup>11</sup> Vgl. Psenner 2018, 35.

<sup>12</sup> Vgl. Bobek and Lichtenberger 1978, 31.

<sup>13</sup> Vgl. Psenner 2018, 35.

## Die Gründerzeit

Als Gründerzeit wird die Phase der Wirtschaftsgeschichte des 19. Jahrhunderts bezeichnet, die mit der Industrialisierung einsetzte und bis zum „Gründerkrach“ von 1873 andauert.<sup>11</sup>

Die Gründerzeit im Kunst- und Architekturkontext ist eine stilistische Epoche zwischen 1840 und 1918, die auch als Historismus bezeichnet wird. Diese gliedert sich in drei Perioden<sup>12</sup>:

**Frühgründerzeit: 1840-1870**

**Hochgründerzeit: 1870-1890**

**Spätgründerzeitzeit: 1890-1918**

Aus Sicht der Stadtplanung und Stadtentwicklung ist der Begriff der Gründerzeit zu verwenden, um alle wirtschaftlichen, sozialen und politischen Einflussfaktoren miteinzubeziehen.<sup>13</sup>

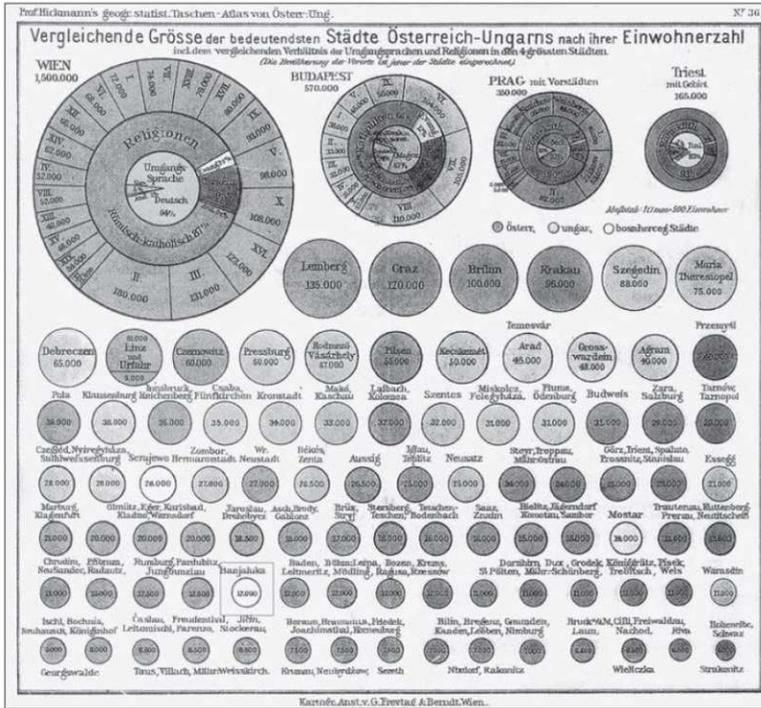


Abb. 06 Vergleichende Größen bedeutender Städte Österreich Ungarns

## Fragestellung & Ziel

In Hinblick auf die Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert und den Einfluss auf die morphologische und funktionale Entwicklung der Stadtparterre, die als ein funktionierender Organismus essenziell für eine lebendige und funktionierende Stadt ist, versucht diese Arbeit folgenden Forschungsfragen nachzukommen:

**Welche sozioökonomischen Entwicklungen und städtebaulichen Planungsparameter charakterisierten das urbane Stadtgewebe Zagrebs des 19. Jahrhunderts? Welche stadtgestalterischen Elemente und Planungstheorien beeinflussten die Entstehung des Stadtteils der Unteren Stadt?**

Die Forschungsfragen sollen dazu beitragen, die „urbanen Artefakte“ der Gründerzeit als Hauptelement der städtischen Identität von Zagreb zu begreifen und diese entsprechend zu reaktivieren.

**Mit welchen Herausforderungen sieht sich das gründerzeitliche Stadtparterre heute als Ebene des städtischen Lebens konfrontiert und wie können die aktuellen Bedürfnisse der Bevölkerung Zagrebs mittels Aktivierung von „untergenutzten“ Potentialen im Hinblick auf den Transformationsprozess des Stadtblocks in der Unteren Stadt gestillt werden?**

Diese Arbeit soll die historischen Schichten der Stadt Zagreb anhand eines Forschungsblocks identifizieren und Antworten auf aktuelle Ereignisse und gegenwärtige Tendenzen der Urbanisierung, Resilienz und Nachhaltigkeit im städtischen Raum und somit der Stadtparterre diskutieren.

# Wenn das Stadtparterre funktioniert, dann funktioniert die Stadt.

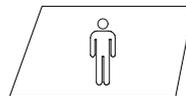
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



20%  
Gebäudebestand  
von vor 1918



1.920.949  
Einwohnerinnen\*



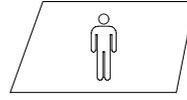
4630  
Einwohnerinnen\*/km<sup>2</sup>



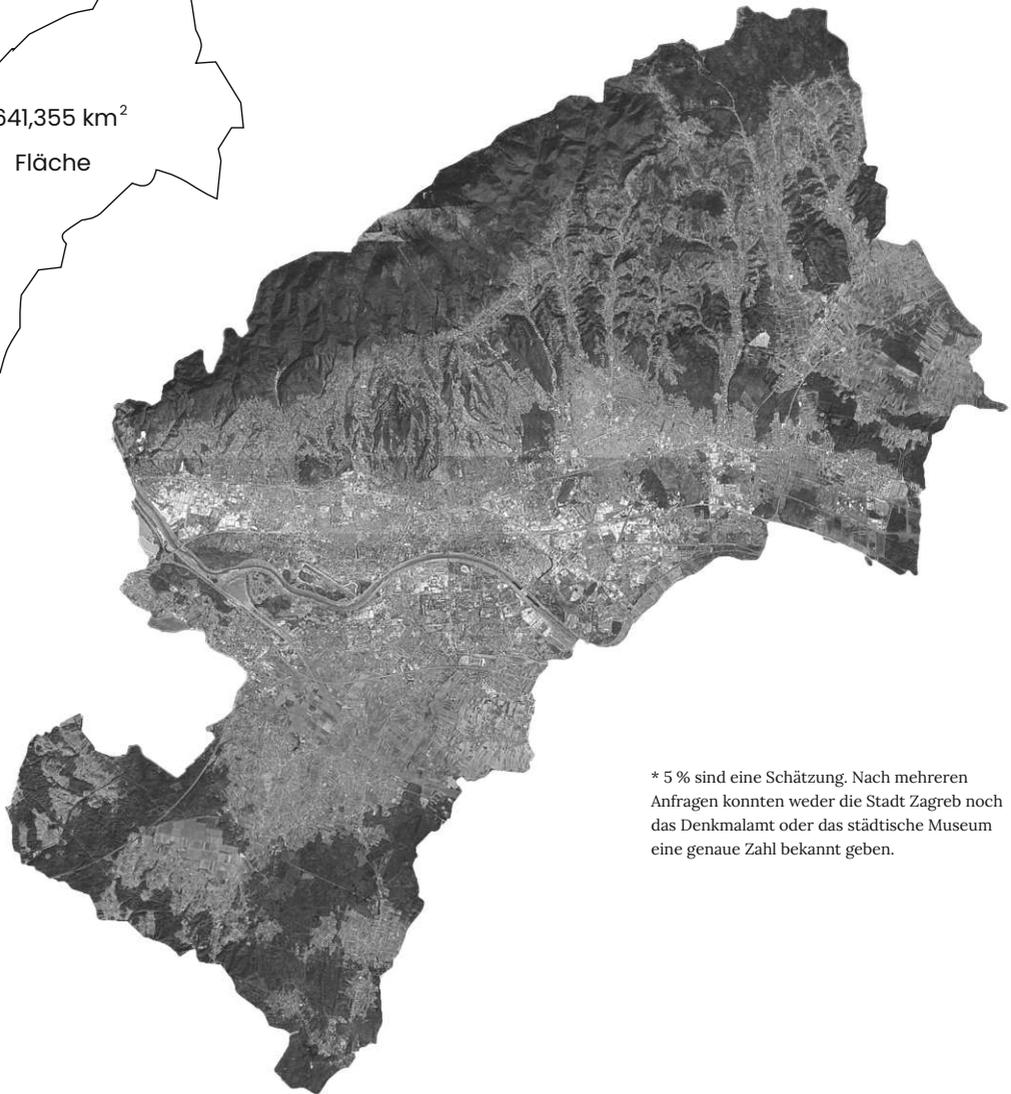
5%\*  
Gebäudebestand  
von vor 1918



820.678  
Einwohnerinnen\*



1.280  
Einwohnerinnen\*/km<sup>2</sup>



\* 5 % sind eine Schätzung. Nach mehreren Anfragen konnten weder die Stadt Zagreb noch das Denkmalamt oder das städtische Museum eine genaue Zahl bekannt geben.

# Zagreb

# 02

# Der Stadtblock

---

|   |        |
|---|--------|
| Zagreb – Die Stadt als Bühne der Geschichte _____ | 31-48  |
| Die Planungsinstrumente und deren Einfluss _____  | 49-66  |
| Der Stadtblock _____                              | 69-84  |
| Der Forschungsblock _____                         | 85-138 |

## Eine Vorgeschichte

Mit dem Einsetzen der von England ausgehenden industriellen Revolution in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts sahen sich Architektur, Stadt und Gesellschaft mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Es kam zu einem Wendepunkt im kulturellen wirtschaftlichen und politischen Leben in Europa.<sup>14</sup>

In Bezug auf Zagreb stellte die Entstehung der Österreichisch-Ungarischen Doppelmonarchie 1867 den Beginn eines wesentlichen Transformationsprozesses der Stadt dar: Internationale Banken wurden in der Monarchie gegründet und erhielten Einzug in Zagreb. Zur gleichen Zeit stieg die Zahl der privaten Investoren im Bürgertum, nachdem der Gründerkrach 1873 Neuinvestitionen durch Hypothekendarlehen erleichterte. Aus der feudalen Agrargesellschaft wurde die bürgerlich-industrielle Gesellschaft. Es kam zu einer Emanzipations- und Freiheitsbewegung des Bürgertums. Das Sinken der Sterblichkeitsrate bewirkte ein Bevölkerungswachstum, woraus ein höherer Bedarf an Gütern folgte. Landwirtschaft und Industrie erhielten dadurch einen enormen Aufschwung, wodurch die Zahl der kleinen Handwerks- und Gewerbebetriebe stetig größer wurde. Viele Landarbeiterinnen\* konnten hingegen nicht mehr lukrativ genug wirtschaften und mussten entweder als angestellte Land- oder Industriearbeiterinnen\* ihren Unterhalt verdienen. Die in den Vorstädten eröffneten Fabriken zogen in der Folge immer mehr Arbeiterinnen\* an. Es kam zu einer Landflucht und einer zunehmenden Verarmung der sozial schwach gestellten ländlichen Bevölkerung.<sup>15</sup> Die verarmten Landarbeiterinnen\* wurden mit der Hoffnung auf ein besseres Leben später ebenfalls in die Stadt getrieben. Es kam zu einem dramatischen Anwachsen der Bevölkerungszahlen und zu Hungersnöten in den Städten. Zeitgleich wurde durch die Errichtung der Eisenbahn der Transport von Gütern sowie die Dynamik des alltäglichen Lebens beschleunigt. Die technischen Neuerungen führten zu mehr Arbeit, zur Wohlstandssteigerung und zu einer rasanten Stadtentwicklung. Jedoch hatten die Städte zu dieser Zeit weder genug Kapazitäten, um dem enormen Bevölkerungsanstieg standzuhalten, noch konnte die Infrastruktur, insbesondere im Gesundheitsbereich dem Bedarf gerecht werden. Die Elendsviertel in den Städten wurden größer und Krankheiten breiteten sich aus Mangel an Hygiene zunehmend aus. Gleichzeitig schritt der städtische Wohnungsbau voran und Bauland wurde zu einer renditefähigen Anlage, nachdem die Zahl der verfügbaren innerstädtischen Grundstücke aufgrund der fehlenden Zahlungsmittel der Stadt zurückging. So begannen die Spekulationen privater Investorinnen\* mit Wohnraum und die Wohnverhältnisse wurden durch das niedrige Angebot von Wohnraum bei gleichzeitig hoher Nachfrage immer prekärer.<sup>16</sup> Die Tatsache, dass Grund und Boden nun keine öffentlichen Güter mehr waren (die beliebig vermehrt werden konnten), sondern zum Kapital

<sup>14</sup> Vgl. Weissenmayer 2016, 64 – 65.

<sup>15</sup> Historisch wird diese Phase auch als Pauperismuskrise bezeichnet.

privater Investorinnen\* wurden, beförderte die soziale Ungleichheit und löste die Debatte „zur Wohnungsfrage“<sup>17</sup> aus. Bedingt durch Platzmangel, Hitze und Lärm sowie viel zu hohe Mietkosten wurden die Wohnverhältnisse in den städtischen Mietshäusern zu Beginn des 19. Jahrhunderts für die ausgebeuteten Arbeiterinnen\* unerträglich. Die politische Forderung nach gesundem Wohnen spitzte die Wohnungsfrage weiter zu. Diese Situation verbesserte sich erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, nachdem gezielte Stadterweiterungen mit Fokus auf die Versorgungssysteme vorgenommen wurden. Diese hatten bestimmten Regelwerken zum „gesunden“ Wohnen zu folgen.<sup>18</sup>

Die Stadtentwicklung von Zagreb und Wien wurde zwar eigenständig und etwas zeitversetzt bearbeitet, war jedoch von ähnlichen Herausforderungen – den eben beschriebenen Umständen – geprägt. Akteurinnen\* wie Politikerinnen\*, Architektinnen\* und Ingenieurinnen\* beider Städte tauschten in Folge ihr Wissen und ihre Erfahrung aus, weshalb die Bauordnungen sowie unzählige Rechtsgrundlagen zum Bauen von öffentlicher und privater Infrastruktur anschließend vergleichbar wurden.<sup>19</sup> Im Zusammenhang mit dem enormen Bevölkerungswachstum musste sich die städtische Infrastruktur an die neuen Bedingungen anpassen, weshalb auch Behörden für die Verwaltung eingerichtet wurden. Die erste „Bauordnung für die Landeshauptstadt Agram“ wurde 1857 in Zagreb eingeführt und mittels der Bau- und Feuerlöschkommission reguliert. Im Vergleich erließ Wien die erste Bauordnung bereits 1829 und steuerte die Umsetzung bautechnischer Angelegenheiten durch die Wiener Baubehörde, das Unterkammeramt. Die weiteren Planungsinstrumente sowie Bauvorschriften des 19. Jahrhunderts waren in beiden Städten verantwortlich für die Entwicklung einer lebenswerten Stadt mit urbanen Qualitäten.

Abb. 08 Blick in ein Elendsquartier  
Wohnungsnot einer Arbeiterfamilie, Fotografie,  
um 1900



<sup>16</sup> Vgl. Weissenmayer 2016, 65 - 66.

<sup>17</sup> Engels 1873, 1962.

<sup>18</sup> Vgl. Psenner 2011, 10 - 12.

<sup>19</sup> Vgl. Bauordnungen Wien und Zagreb, 1800 - 1900.



Abb. 09 Die Untere Stadt Zagrebs 1888



## Annäherung an Zagreb



Abb. 10 Die Untere Stadt 2021

(...) die Silhouette des Medvednica-Gebirges vorne am Horizont. Mäßiges Verkehrsaufkommen. Nach und nach werden die Straßen breiter, richtungsgetreunt, (...) kurz danach die Unterführung unter der Bahnlinie hindurch in eine Parkanlage, (...) und etwas weiter hinten der Hauptbahnhof und dann hinein in den orthogonalen Strassenraster der gründerzeitlichen Blockrandbebauung, Putzfassaden mit aussen angeschlagenen (...) ein paar Geschäfte, dazwischen, je weiter man in den Stadtkörper eindringt, auch niedrige neobarocke, beinahe ländlich anmutende zweistöckige Gebäude. Es wird enger, Überall verstellen geparkte Autos die Durchfahrt Endstation hundert Meter vor dem Jellachich-Platz: hier beginnt die Fussgängerzone, Samstag, eine Stadt voller Leute, Passanten bunt gemischt überbelegte Strassencafés, drückende Hitze vor der glitzernden Fassade (...) Wir sind in Zagrebs Mitte.<sup>20</sup>

Christoph Luchsinger, Architekt, Stadtplaner und Professor,  
2001

<sup>20</sup> Vgl. Luchsinger 2001, 10.

## Momentaufnahmen aus der Gründerzeit

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. 10a Postkarte Zagreb 1900



Abb. 11 Postkarte Kunstpavillon um 1900



Abb. 12 Fotografie Nationaltheater (Oper) 1905



## Die Stadt als Bühne der Geschichte

„Agram – so heißt Zagreb auf Deutsch“<sup>21</sup> – ist das lehrbuchhafte Beispiel einer urbanen Stadttransformation. Diese gestaltete sich so, dass noch heute die Vermächtnisse der Vergangenheit anhand spezifischer Bebauungsformen und städtebaulichen Muster ablesbar bleiben. Im Jahr 2001 bezeichnet Christoph Luchsinger in der Ausgabe der Zeitschrift *werk, bauen + wohnen* die Stadt Zagreb als einen „städtebaulichen Lehrpfad“, dessen morphologische Sequenzen laufend angereichert werden.<sup>22</sup>

Zagreb hat sich in den letzten 170 Jahren kontinuierlich vergrößert und verändert. Seit jeher befand es sich fast alle 20 bis 30 Jahre in einer neuen Phase politischen Einflusses. Trotz der damit verbundenen Turbulenzen waren Stadtplanung und Gebietserweiterung durchgehend ein wichtiges Thema für die jeweiligen Stadtverwaltungen.<sup>23</sup> Die in Schichten verlaufende Stadtentwicklung Zagrebs lässt sich durch frühere Plandokumente und die Betrachtung des wahrnehmbaren städtischen Raumes analytisch rekonstruieren. Die Modernisierung der Unteren Stadt zwischen 1850 und 1918 legte den Grundstein für eine starke städtische Identität und eine reiche architektonische Kultur der kroatischen Hauptstadt. Erst die Betrachtung der Stadtgeschichte führt zu einem Verständnis für die morphologische Entwicklung der Stadt und das kollektive Gedächtnis der Zagreberinnen\*.<sup>24</sup>

## Zagreb im frühhistorischen Kontext

Das frühmittelalterliche Zagreb bestand anfangs aus den Siedlungen Gradec und Kaptol, heute Oberstadt (Gornji Grad), platziert auf zwei Hügeln und getrennt durch den Bach Medveščak.

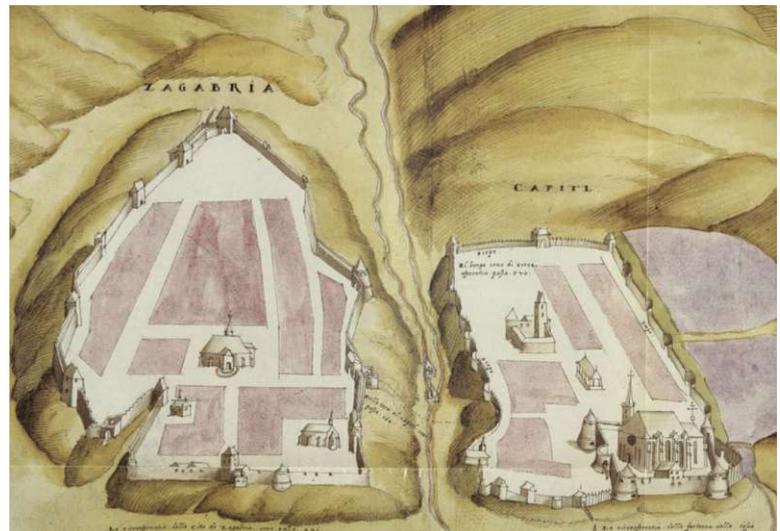


Abb 13 Gradec und Kaptol, Kartografische Darstellung um 1570

<sup>21</sup> Vgl. Luchsinger 2001, 9.

<sup>22</sup> Vgl. Luchsinger 2001, 9.

<sup>23</sup> Vgl. Blau/Rupnik, 2007, 9.

<sup>24</sup> Vgl. Rossi 1966, 117.

Im ersten topografischen Plandokument von A. L. Kneidinger aus dem Jahr 1766 scheint Zagreb bereits namentlich als „Campo Zagrebiensis“ auf.<sup>25</sup> Bereits erkennbar ist die Ebene vor dem Fuße der besagten Hügel – die Fläche der heutigen Unteren Stadt (Donji Grad). In den frühen Plandokumenten ist der östliche Zugang zur Stadt Zagreb durch die Vlaška Ulica (Vlaška Straße) zum heutigen Marktplatz am Britanski Trg (Britischer Platz) bereits erkennbar.

Durch die topografischen Gegebenheiten war das Stadtgebiet von Zagreb von Anfang an in seiner Ausdehnung eingeschränkt. Durch natürliche Barrieren, die Gebirgslandschaft Medvednica im Norden und das Schwemmland der Sava im Süden, begrenzt, konnte sich Zagreb primär entlang der Ost-West-Achse erweitern. Die Grenzen der Unteren Stadt sind noch heute im Norden durch die Ost-West-Verbindung der Ilica Straße und der Eisenbahn im Süden als Zäsur im Stadtgefüge wahrnehmbar.



Abb 14 Untere Stadt um 1776, A. L. Kneidinger

Die frühmittelalterliche Burg „Castrum Zagrabiense“ am Plateau 40 m über der Ebene der Unteren Stadt wurde bereits im 9. Jahrhundert erbaut. Sie blieb bis ins 11. Jahrhundert Sitz der Grafschaft und ist bis heute Sitz der Stadtverwaltung. Durch das Vordringen des ungarischen Königs Ladislav Ende des 11. Jahrhunderts kam es zur Gründung des Bistums, welches Zagreb zum reichsten und größten Zentrum der katholischen Kirche im mittelalterlichen Ungarn machte.<sup>26</sup> Mit dem nachfolgenden Herrscher Koloman, dem König von Kroatien und Dalmatien, wurde Zagreb zur wichtigsten Stadt im pannonischen Becken in Richtung Adria-

küste. Durch die frühe Kolonialisierung und Annexion Kroatiens und das neue Bistum wurde Zagreb bereits ab dem 11. Jahrhundert multikulturell geprägt. Kroatinnen\* aus Slawonien, Geistliche aus Ungarn, Deutsche und italienische Kaufleute und Handwerkerinnen\* formten von Beginn der Aufzeichnungen an das kulturelle und gesellschaftliche Leben in der Stadt.<sup>27</sup>

Der Überfall der Mongolen 1241 hatte enorme Auswirkungen auf die weitere Entwicklung der Stadt. König Bela IV von Ungarn flüchtete nach dem Einfall der Mongolen nach Zagreb. Die Mongolen hinterließen in Kroatien eine derartige Verwüstung, dass er Kroatien mit Hilfe von Kolonen aus Ungarn wiederaufbauen musste. Er gründete mehrere befestigte Freistädte, darunter „Liberia civitas in Zagrabiā in monte Grech“, welche die neue Stadt am bereits besiedelten Hochpunkt von Zagreb wurde. Statt des frühmittelalterlichen Castrum zierte nun eine königliche Burg das Plateau über der Unteren Stadt.<sup>28</sup>

<sup>25</sup> Vgl. Knežević 2006, 3.

<sup>26</sup> Vgl. Bedenko 2001, 16.

<sup>27</sup> Vgl. Bedenko 2001, 17.

<sup>28</sup> Vgl. Bedenko 2001, 17.

## Die Doppelstadt



Abb 15 Untere Stadt 2022

<sup>29</sup> Vgl. Knežević 2006, 4 sowie Bedenko 2001, 17.

<sup>30</sup> Vgl. Knežević 2006, 4.

<sup>31</sup> Vgl. Knežević 2006, 5.

<sup>32</sup> Vgl. Knežević 2006, 5.

Durch das Wirken von König Bela IV wurde Zagreb zur Doppelstadt. Das Gebiet (Kaptol) rechts vom Bach Medveščak, gekennzeichnet durch die Kathedrale, gehörte dem Bischof, das Land links davon, die Freistadt Gradec, blieb im Besitz von König Bela IV. Die Doppelstadt war bis ins 16. Jahrhundert das bedeutendste politische und wirtschaftliche Zentrum Kroatiens.<sup>29</sup>

Während die bischöfliche und bürgerliche Siedlung am Hochplateau ihre Distanz zu den Untertanen wahrte, entwickelte sich im Tiefland eine eigene Dynamik. Es formten sich städtische Strukturen entlang der ost-west Zugänge des Stadtgebiets mit mehreren Zentren und landwirtschaftlich genutzten Flächen bis hin zur Save. Das Flächenpotenzial der Vororte und die Einwanderung aus unterschiedlichen Teilen Europas und die damit verbundene Ansiedelung von Fachkräften verschiedenster Zünfte und Händlerinnen\* war der Anfang des wirtschaftlichen Aufschwungs und des sozialen Fortschritts in Zagreb.<sup>30</sup>

Die Einwanderinnen\* prägten nicht nur wirtschaftlich die Ebene der Unteren Stadt, sondern hinterließen mit ihrer Namensgebung der Siedlungen historische Spuren; bis heute ist der stadtprägende Einfluss der Einwanderinnen\* sowohl etymologisch als auch morphologisch nachvollziehbar. So kommt die bereits erwähnte Zufahrtsstraße Vlaška Ulica von der Siedlung im Vorort vom Kaptol „Vicus Latinorum“, welches im Kroatischen als Laška/Vlaška Ves bezeichnet wurde und auf dessen Überresten heute eine der Hauptzufahrtsstraßen in die Stadt Zagreb sind.<sup>31</sup>

Im 14. Jahrhundert entwickelten sich die Vororte bereits stärker als Gradec. Die Siedlung Vlaška Ves erlangte eine höhere wirtschaftliche Bedeutung als die Oberstadt und veränderte in späterer Folge das Machtgefüge der Stadt. 1553 wurde erstmals auch der Vorort Ilica erwähnt, der neben Vlaška Ves das zweite Tor zur Stadt Zagreb markierte und die Symmetrie der Unteren Stadt beeinflusste.<sup>32</sup>

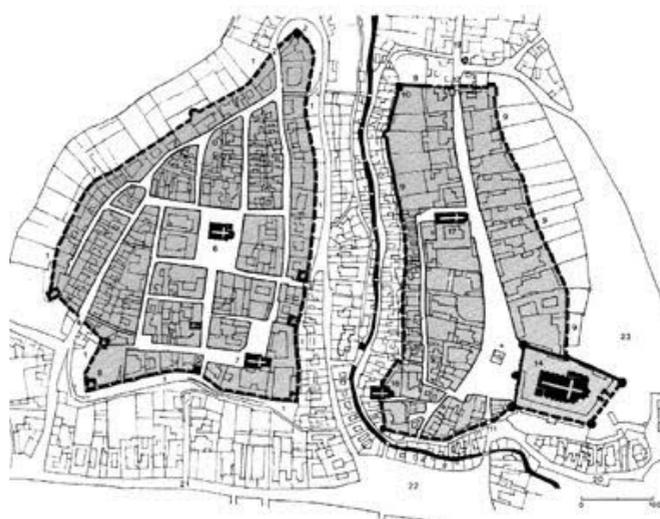


Abb 16 Gradec und Kaptol 14. Jhd.

## Krisen

Ende des 15. Jahrhunderts sollte Kroatien weiteren territorialen Kämpfen ausgesetzt werden. Die Osmanen erweiterten in diesem Zeitraum ihr Reich bis an die kroatische Grenze und weiter bis nach Österreich. Nur durch die Überschwemmung von 1496 konnte sich Zagreb vor einer Einnahme retten. Dadurch kam es jedoch zum Zerfall des besiedelten Gebietes und Anfang des 16. Jahrhunderts zur erstmaligen Befestigung von Kaptol und Gradec. In weiterer Folge harrten die Osmanen bis ins 17. Jahrhundert 50 km vor Zagreb aus. Erst ihre Niederlage vor den Toren Wiens 1683 und die territoriale Rückeroberung von Ungarn und Slawonien brachte Zagreb den Frieden und damit einhergehend die Möglichkeit, sich als Stadt neu zu etablieren.<sup>33</sup>

Der Adel fing allmählich an, in der Altstadt Paläste zu bauen und die Jesuiten gründeten weiter neue Klöster im südlichen Stadtgebiet. Jedoch wurde auch dieser Aufschwung im 17. und 18. Jahrhundert schnell durch mehrere verheerende Stadtbrände in beiden Stadtteilen ausgebremst, weshalb als direkte Reaktion ein Verbot von Holzkonstruktionen für neue Bautätigkeiten ausgerufen wurde.<sup>34</sup>

Abb 17 Zagreb 1682



Die zum Teil bereits besiedelte Untere Stadt wurde immer mehr zum Mittelpunkt von Zagreb ausgestaltet. Der Beschluss der Stadtverwaltung von 1725, den ersten großen Marktplatz in der Ebene am Fuße der Oberstadt zu schaffen, war bedeutsam für die Identität der Stadt. Bald wurden Häuser um den Marktplatz gebaut, sodass Handwerk und Handel in dieses neue Zentrum übersiedelten. 1681 ist der Marktplatz noch als „Forum nundiale Mandusevecz“ überliefert.<sup>35</sup>

## Die Formierung des gründerzeitlichen Ensembles

Angesichts der ausgezeichneten Verkehrslage und der Geräumigkeit des Marktplatzes wurde er schnell zum Zentrum für Handel und Messen und zum Hauptplatz der Unteren Stadt. So entstand die bekannte Harmica, der heutige Ban-Jelačić-Platz, als das erste beherrschende Element der Stadtstruktur der Unteren Stadt. Von der Harmica ausgehend sollten sich mit der Zeit die bereits etablierten Stadtstrukturen spontan weiter entlang der Hauptverkehrsachsen nach Osten und Westen und langsamer gegen Süden erweitern.<sup>36</sup>

Nach der Volkszählung von 1784 gab es 695 Häuser in dem Gebiet der Doppelstadt. 200 Häuser davon waren hingegen im Vorort von Gradec in der Unteren Stadt situiert. 1821 war bereits eine Konzentrierung des umtriebigen Lebens in Zagreb bemerkbar. Zu dieser Zeit gab es in Gradec 172, in der Unteren Stadt jedoch bereits 389 Häuser.<sup>37</sup> Die königliche Stadt wurde somit zur Stadt des reinen Adels mit den prunkvollsten Palästen an den Stadtmauern, die Untere Stadt hingegen zum prosperierenden Zentrum des Bürgertums, der Landarbeiterinnen\* und Handwerkerinnen\*.

<sup>33</sup> Vgl. Bedenko 2001, 17 sowie Knežević 2006, 5.

<sup>34</sup> Vgl. Bedenko 2001, 17.

<sup>35</sup> Vgl. Knežević 2006, 5.

<sup>36</sup> Vgl. Knežević 2006, 5-6.

<sup>37</sup> Vgl. Knežević 2006, 5.

## Der Aufstieg von Zagreb

Anfang des 19. Jahrhunderts war Zagreb noch eine Stadt abseits der wichtigen europäischen Handelswege und im Vergleich zu anderen Städten der Habsburgermonarchie rückständig in der Entwicklung. Anders als Zagreb zählte Wien um 1800 mitsamt der Vorstädte bereits rund 6.600 Häuser und circa 230.000 Einwohnerinnen. Zagreb hatte zur selben Zeit (1805) 7.706 Einwohnerinnen\* und sollte seine Fläche von 3 km<sup>2</sup> im Jahr 1890 auf 500 km<sup>2</sup> im Jahr 1990 vergrößern.<sup>39</sup>

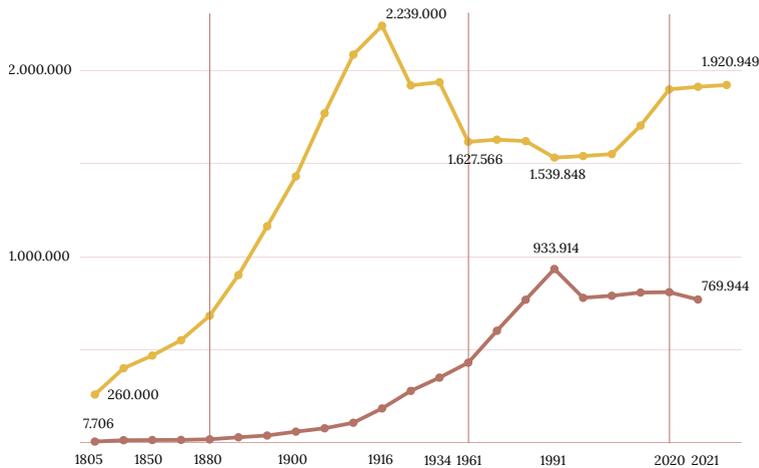


Abb 18 Demographische Entwicklung  
Wien (gelb) Zagreb (braun)

Bezeichnenderweise war die Zeit bis zur Etablierung Zagrebs als wichtige Großstadt geprägt von wechselnden Machtverhältnissen in Kroatien, wovon vor allem seine Bürgerinnen\* betroffen waren. Zagreb war unter die ständige Gerichtsbarkeit verschiedener aufeinanderfolgender transnationaler Souveränitäten geraten, mit wechselnden Führungssitzen in Wien, Budapest und Belgrad. Tatsächlich war Zagreb lange eine Hauptstadt ohne Staat. Lange gab es weder eine eindeutige politische Grenze noch hatte Zagreb die Deutungshoheit oder Kontrolle über

sein eigenes Wachstum. Politisch ließ sich in Zagreb eine radikale Trennung betrachten: Zwischen dem Ort der gesetzgebenden Macht einerseits und dem „Identitätsraum“, der den Ursprung der nationalen Identität charakterisieren sollte, andererseits. Während ersterer außerhalb von Zagreb lag, sollte letzterer innerhalb der Stadt verortet werden.<sup>40</sup>

Im 19. Jahrhundert war Zagreb wie andere Städte des Habsburgerreichs ein wichtiges Verwaltungs- und Wirtschaftszentrum der Peripherie und sollte zum neuen Ort für die zukünftige Geschichte eines Bildungsbürgertums der „Nationen mit Geschichte“ des Habsburgerreichs geformt werden. Denn Karl Marx und Friedrich Engels zufolge waren die Kroatinen\* gemeinsam mit den anderen Völkern des Reiches (Serbinnen\*, Rumäninnen\*, Sloweninnen\*, Tschechinnen\* und Ukrainerinnen\*) Bürgerinnen\* zweiter Klasse. Sie bezeichneten sie als die „geschichtslosen Nationen Österreich-Ungarns“, die anders als die revolutionären Völker (Deutsche, Polen und Magyaren) immer unter Fremdherrschaft gestanden hatten und daher keine eigene Kultur und keine eigene nationale Geschichte besitzen würden.<sup>41</sup>

Folglich wurden – in Abgrenzung zu Marx und Engels – Fragen der Identität und der kulturellen Aneignung in Zagreb zu einem stark umkämpften Thema. Als das politische Fundament des Habsburger-Imperiums im 19. Jahrhundert zu bröckeln begann, kam es daher zur „kroatischen Volkserneuerung“: Einem nationalen Erwachen, das zur gesellschaftlichen Grundlage der politischen und kulturellen Weltanschauung der zukünftigen Metropole werden sollte.<sup>42</sup>

<sup>39</sup> Statistik, Stadt Zagreb, 2021.

<sup>40</sup> Vgl. Eckardt, 2009, 184-220.

<sup>41</sup> Vgl. Marx /Engels 1849, 270-286.

<sup>42</sup> Vgl. Bedenko 2001, 18.

## Hygiene und Urbanismus Anfang des 19. Jahrhunderts

Durch Epidemien wie Cholera und Tuberkulose, die besonders in den dichten Großstädten wie Wien grassierten, bildete sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein neues Wissen rund um Hygiene und Medizin.

Ausgehend von der Wissensaneignung in Bezug auf die Seuchen begannen Städte, ihre hygienischen Bedingungen zu verbessern und in Verbindung mit den Krankheiten statistische Daten der Bevölkerung zu erheben.<sup>43</sup> Deshalb verfügt heute fast jede Stadt über Bevölkerungsstatistiken, die bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurückdatierbar sind. Für Stadtplanungstheoretiker wie Stübben oder Baumeister waren diese Daten ein leitendes Instrument für die Erweiterung der Stadt.<sup>44</sup> In Folge konnte man an der demographischen Entwicklung das Stadtwachstum ablesen. Die städtischen Transformationen und die Verbesserung der Lebensbedingungen in den Städten waren bereits im 18. Jahrhundert durch Epidemien bestimmt. Die städtische Hygiene, der Bau von Krankenhäusern, die Einführung von Wasserversorgung und Kanalisation waren im 19. Jahrhundert Errungenschaften im Angesicht großer Krankheiten. Die Verbesserungen der hygienischen Infrastruktur einer Stadt waren jedoch abhängig von der epidemiologischen Situation. Sie verstärkten umgekehrt aber auch Klassenunterschiede in den Städten und führten zur Segregation der Bevölkerung auf Grund von Armut und Herkunft.<sup>45</sup>

Die zukünftige Gestaltung und Organisation von Städten sollte der Versuch werden, Epidemien vorzubeugen oder zumindest deren Folgen abzumildern und den städtischen Raum so flexibel und offen zu gestalten, dass Anpassungen und Umnutzungen im Falle einer Epidemie möglich wären. Diese Umstände wirkten sich direkt auf die Bevölkerung sowie die Neudefinition des Stadtraums, auf seinen Nutzen und die bautechnischen Regelwerke aus. Auch Foucault behandelte in seiner Vorlesungsreihe am College de France die Gestaltung des städtischen Raums im 18. Jahrhundert mit demselben Fokus. In Bezug auf die französische Stadt Nantes schreibt er, dass es konkrete Dinge brauchte:

(...) Achsen schlagen, die die Stadt durchdringen und Straßen, die weiträumig genug sind, um vier Funktionen sicherzustellen. Erstens die Hygiene, das Durchlüften, all diese Eiter-säcke aus den beengten Vierteln hervorholen, in denen sich morbide Miasmen ansammelten und die Bewohner zu sehr eingepfercht waren. Also hygienische Funktion.<sup>46</sup>

<sup>43</sup> Vgl. Albers 1997, 277.

<sup>44</sup> Vgl. Stübben 1896, Baumeister 1876.

<sup>45</sup> Vgl. Saldern, 1995, 75.

<sup>46</sup> Foucault 1978, 36.

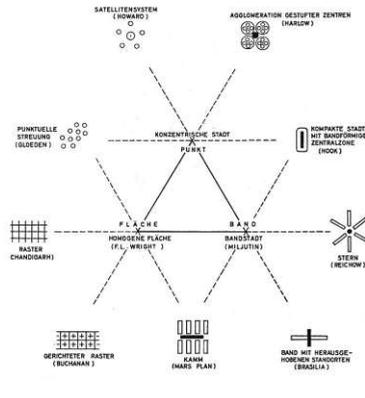


Abb 19 Strukturmodelle der Stadtentwicklung

In Wien rückten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kritische Fragen nach den gesundheitlichen und hygienischen Lebensbedingungen ihrer Bewohnerinnen\* in den Fokus. Beeinflusst durch Fortschritte in der Wissenschaft und der Medizin, insbesondere durch die „Wiener Medizinische Schule“, waren plötzlich gesundheitliche Fragen, Architektur und Städtebau miteinander verbunden. Die Problematik des „gesunden“ Wohnraums wurde daraufhin städtebaulich und architektonischen verknüpft. So prägten Fragen zur Gesundheit und Hygiene im Wohnbau bereits die Bauordnung von 1868. Um die hygienischen Standards in den Mietshäusern einzuhalten, wurde in Wien unter anderem in der Bauordnung von 1881 eine 3 m Raumhöhe für Zimmer festgesetzt. So wurden die Frischluftzufuhr und die Ventilation zugunsten der Gesundheit und Hygiene in den Wohnräumen gewährleistet und die positive Wirkung von Licht- und Sonneneinstrahlung unterstützt.<sup>47</sup>

Die Stadterweiterung, bedingt durch die Industrialisierung und das Bevölkerungswachstum, führte zudem zu neuen Formen der gesundheitsorientierten Freizeitbeschäftigung außerhalb der Stadt, der sogenannten Sommerfrische. Daraus entstand eine Reihe von strukturierten „Gesundheitslandschaften“, wie z.B. der Wiener Wald.<sup>48</sup>

Die flächenhafte Ordnung der Stadt wurde daraufhin zur grundlegenden Frage der Stadterweiterung.<sup>49</sup> Die Gestaltungsmöglichkeiten, die das städtische Wachstum anregte, waren demnach sehr unterschiedlich. Die Begrenzung einer Gebietserweiterung war in Form von Grüngürteln – quasi nach der Gartenstadtidee von Ebenezer Howard<sup>50</sup> –, der Bandstadt, welche sich linear an vorhandenen Verkehrsachsen entwickelte, einem sternenförmigen / radialen Model oder einem regelmäßigen Straßenraster möglich.<sup>51</sup>

Die ersten großen Stadterweiterungspläne zur einheitlichen Steuerung der Gebietsentwicklung waren von Haussmann für Paris im Jahr 1853. Und von den Architekten Eduard van der Nüll und August Sicard von Sicardsburg stammen die Pläne für die Wiener Ringstraße im Jahr 1858. Ungefähr zur selben Zeit entwickelten auch Ildefons Cerdà für Barcelona im Jahr 1859 und James Hobrecht für Berlin von 1858 bis 1862 Planungsinstrumente zur Expansion der Städte. Cerdàs Fokus in der Entwicklung Barcelonas lag vor allem auf der Gestaltung der öffentlichen Räume und den „gesunden“ Grünanlagen innerhalb des Stadtblocks sowie der Gewährleistung von fließendem Verkehr mittels der Planung eines strengen quadratischen Straßenrasters.

Die räumliche Öffnung des Stadtgebiets ab der Mitte des 19. Jahrhunderts führte sowohl zu einer Verdichtung innerhalb der Stadt als auch zur Stadterweiterung in die Vororte. Die genannten Vorreiter prägten zudem die Fachdiskussion der Stadtplanung in den europäischen Städten und beeinflussten ebenfalls die Entwicklung der kroatischen Hauptstadt.

<sup>47</sup> Vgl. Psenner 2012, 9.

<sup>48</sup> Vgl. URL. Stadt Wien, Wien Geschichte

<sup>49</sup> Vgl. Albers 1997, 285.

<sup>50</sup> Vgl. Howard, Garden cities of tomorrow, 1902.

<sup>51</sup> Vgl. Albers 1997, 285.

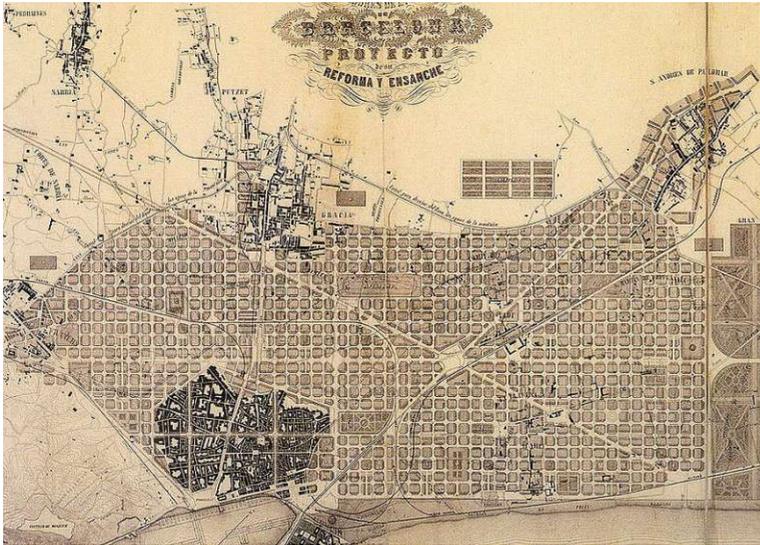


Abb 20 Plan Cerdà Barcelona

Zagreb sollte sich das Prinzip des Flächenrasters bei der Stadterweiterung aneignen, doch gab es bis dahin noch wichtige Veränderungen anderer Art. Daher sollte die große Transformation der Stadt erst knappe 10 Jahre später als in Wien erfolgen.

Was den Zustand der Hygiene und Gesundheit der Bevölkerung anging, herrschten in Zagreb Mitte des 19. Jahrhunderts ähnliche Bedingungen wie in Wien. Der Bau des ersten Krankenhauses begann 1794, steckte aber wegen fehlender finanzieller Mittel und fehlender Baumaterialien von Anfang an fest. Dabei war die Notwendigkeit, ein Krankenhaus zu bauen, wegen der Infektionskrankheiten, die sich in Zagreb ausbreiteten, enorm. Erst durch Bischof Vrhovac von Zagreb wurden die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt. Somit wurde 1880 das erste „Allgemeine Krankenhaus zur Behandlung aller Arten von Patienten“ nach dem Vorbild des Wiener Allgemeinen Krankenhauses von 1784 auf der Harmica, dem heutigen Hauptplatz, fertig gestellt.<sup>52</sup>



Abb 21 Krankenhaus am Hauptplatz 1880

Gleichzeitig begannen sich weitere repräsentative und urbanistische Veränderungen in der Stadt abzuzeichnen. Öffentlicher Raum wurde geschaffen, so z.B. die Promenaden Strossmayerova und Vrazova unterhalb der Stadtmauern. Im Jahr 1787 beschloss der genannte Bischof Vrhovac die erste öffentliche Parkanlage, den „Maksimir“, das Gebiet des ehemaligen Gartens des Bistums, der Bevölkerung nach Umbauarbeiten 1794 als Erholungsraum zur Verfügung zu stellen. Bis dahin wurden neben Adelspalästen und königlichen Residenzen nur private, für die Öffentlichkeit unzugängliche, Parks angelegt.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> Vgl. Dugački 2003, 74-79.

Abb 22 Stadtplan 1864 von Dragutin Albrecht

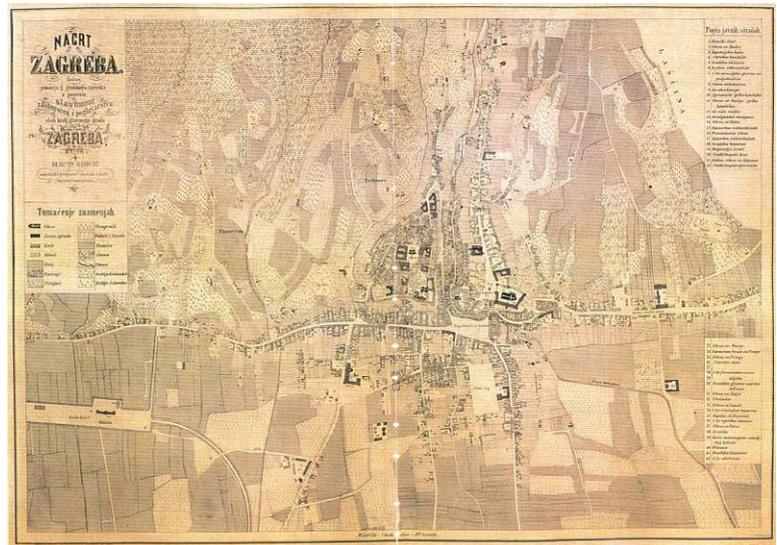


Abb 23 Stadtplan Zagreb 1870



Parallel dazu entwickelten sich auf der ruralen Ebene südlich der Harmica Gärten, Weiden und Ackerland, gespickt mit kleinen Wirtschaftsgebäuden. Die Ebene südlich der Oberstadt war durchzogen von den ersten Feldstraßen für landwirtschaftliche Zwecke, woraus sich im Zuge der planmäßigen Stadterweiterung und der Urbanisierung die östlichen Zufahrtsstraßen der Unteren Stadt, die heutige Draškovićeva Strafe und Petrinjska Strafe, entwickeln sollten.<sup>54</sup>

<sup>53</sup> Vgl. Dolenc/Grbac Žiković/Knežević, 2012, 91-92.

<sup>54</sup> Vgl. Knežević 2006, 6.

## Die Vereinigung

Im Jahr 1850 kam es aufgrund eines Kaiserlichen Erlasses zur Vereinigung der mittelalterlichen Siedlungen Kaptol und Gradec sowie der Vororte Laška Ves und Nova Ves und damit zur Gründung der künftigen Landeshauptstadt Zagreb mit rund 20.000 Einwohnerinnen\*.

Zu diesem Zeitpunkt war Zagreb die Hauptstadt des autonomen Königreichs Kroatien und Slawonien, eine Provinzstadt mit unbefestigten Straßen und offenen Abflusskanälen. Wien war hingegen 1804 bereits zur Hauptstadt des entstandenen Kaisertums Österreich geworden.<sup>55</sup>

Die Handwerkerinnen\*, die in Wien und Zagreb bis 1860 in Zünften organisiert waren, stellten neben den Beamtinnen\* der Landesverwaltung die größte Bevölkerungsgruppe dar.<sup>56</sup> Mit dem Ende des 19. Jahrhunderts ist Zagreb zu einer modernen europäischen Stadt mit 60.000 Einwohnerinnen\* geworden.<sup>57</sup>

Anfang des Jahres 1852 wurde im Kaiserreich Österreich der zentralistische Absolutismus eingeführt. Kaiser Franz Joseph I. begab sich auf eine Reise durch ganz Österreich, um in der Bevölkerung möglichst viel Sympathie zu gewinnen. 1852 besuchte er zum ersten Mal Zagreb.<sup>58</sup> Die Stadt wurde zu seinen Ehren verschönert, geschmückt und neu gepflastert. Auf dem heutigen Ban-Jelačić-Platz, damals Manduševac genannt, wurde zu Kaisers Ehren ein neuer Brunnen mit einem Candelaber<sup>59</sup>, die erste Gasbeleuchtung der Stadt errichtet. Gleichzeitig wurde 1852 eine neue Verordnung der Landesverwaltung erlassen, der Bevölkerung 10 Jahre Steuerfreiheit bei Neubauten in der Stadt zu gewähren.<sup>60</sup>



Abb 24 Manduševac Brunnen 19. Jahrhundert



Abb 25 Kundmachung 1850

<sup>55</sup> Vgl. Bedenko 2001, 19.

<sup>56</sup> Vgl. Roth 1987, 48–49.

<sup>57</sup> Vgl. Statistik Stadt Zagreb, 2021.

<sup>58</sup> Vgl. Bučar 1930, 323.

<sup>59</sup> Vgl. Stübßen 1890, 352.

<sup>60</sup> Vgl. Dobronić 1983, 8.

In den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts sollte die absolutistische Regierung Wiens die Stadtverwaltung Zagrebs weiter mit neuen Gesetzen reformieren und zur Modernisierung der Stadt beitragen. Damals existierte weder ein Katasterplan von Zagreb, noch gab es ein Grundbuch. Die erste systematische Katastervermessung und das erste Katasterregister von Zagreb wurden im Jahr 1862 im Rahmen der Habsburgermonarchie erstellt. Die Katasterkarte zeigt deutlich, dass im Jahr 1862 die Straßen der Unteren Stadt keine regelmäßige Bebauung hatten.<sup>61</sup>

Die Straßen wurden durch die topografischen Bedingungen bestimmt. Die Asymmetrie der Ilica Straße zum Hauptplatz am Fuße des Medvednica-Gebirges – abknickend in Richtung der Schwemmebene des Flusses Sava, dessen Abschnitt sich zur heutigen Petrinjska Straße ausgebildet hat –, war damals bereits erkennbar.



Abb 26 Kataster Zagreb 1862

<sup>61</sup> Vgl. Slukan Altić 2006, 4 -6.

Im Sinne der Angleichung der Städte im Kaisertum Österreich wurden Bauvorschriften sowie Regulierungspläne zur Standardisierung der Landeshauptstädte der K. u. K. Monarchie erlassen. Nach der Zusammenlegung der bewohnten Gebiete zur „Königlichen Stadt Zagreb“ während der Verwaltung durch das Kaiserreich Österreich wurde die erste Bauordnung 1857 in Kraft gesetzt, die schließlich den Modernisierungs- und Urbanisierungsschub für die Stadt einleitete. Zu diesem Zeitpunkt zählte Zagreb bereits 16.657 Einwohnerinnen\* und insgesamt 1.502 Häuser.<sup>62</sup> Der „Übersichtplan der Ausbreitung und Verschönerung der Stadt“, bekannt als der erste Regulierungsplan 1865, zählt, neben dem zweiten Regulierungsplan von 1888 und den Vorschriften für das Errichten der Häuser auf dem Gebiet Josipovac zu den formenden Vorschriften des Stadtgebiets.<sup>63</sup>

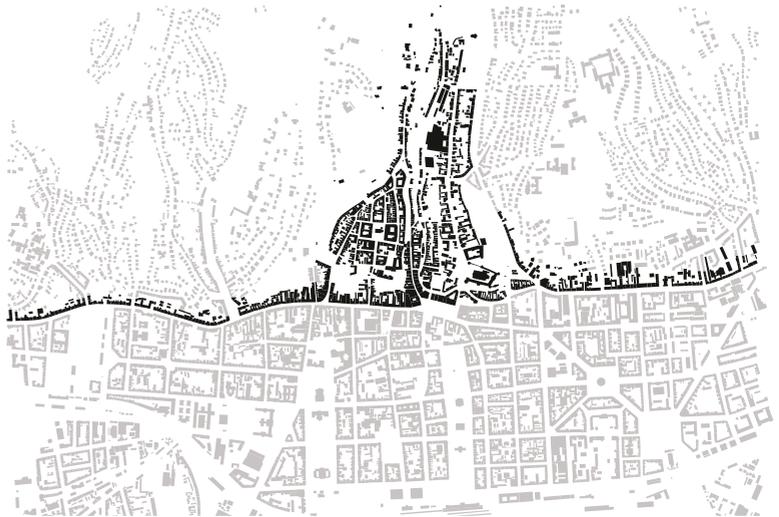


Abb 27 Schwarzplan Untere Stadt 2021

<sup>62</sup> Vgl. Laslo 2001, 25.

<sup>63</sup> Vgl. Smrekar 1902, 548-555.

## Die erste Bauordnung 1857

Im Jahr 1850 vereinigte die kaiserliche Regierung im Rahmen des Plans zur Reorganisation und Zentralisierung des Kaisertums Österreich Gradec und Kapitol zu einer Stadt. Fünf Jahre später wurde durch die erste Landesregierung die Bauordnung für die Landeshauptstadt Agram, ausgehend von Österreich, vorgeschrieben. Sie trat Anfang 1857 in Kraft und war bis 1940 gültig.<sup>65</sup>

Die Bauordnung für die Landeshauptstadt Agram bestand aus sechs Teilen<sup>66</sup>, die wie folgt gegliedert war:

Vorschriften für die Neubauten (§. 4-35)

Vorschriften für die Lage der Häuser (§. 36-39)

Anordnung über die Beseitigung der Mängel an bestehenden Gebäuden (§. 40)

Vorschriften für das Bauen (§. 41-43)

Verwaltungsverfahren der Baupolizei (§. 44-55)

Strafbestimmungen (§. 56-57)

Die wichtigsten Punkte im Regelwerk für das Bauen 1857<sup>67</sup> waren nach § 41 die Einführung einer Bauerlaubnis, welche 3 Jahre gültig war, sowie nach § 35 die verpflichtende Herstellung eines Gehsteiges vor dem Gebäude, dessen Breite und Höhe von der Bau- und Feuerlöschkommission bestimmt wurde. Zudem wurde nach § 13 eine ausreichende Größe des Innenhofs für genug Licht und Luft für „gesundes“ Wohnen sowie die Möglichkeit der Hilfeleistung bei Feuergefahr festgelegt. Außerdem wurde mit § 39 die Festsetzung der geschlossenen Bauweise geregelt, wonach Gebäude unmittelbar aneinander anschließen mussten, ohne jegliche Zwischenräume für Einfahrten und dergleichen. § 38 definierte, dass die Gebäudefronten an die Straßenlinie gestellt werden mussten und Vorsprünge zu vermeiden waren. Nach § 8 wurde die Gebäudehöhe von mindestens einem Stockwerk im Inneren der Stadt geregelt, dessen Mauerstärke so stark sein musste, dass die Aufsetzung eines zweiten Stockwerks möglich wäre.

„Um der Stadt allmählich ein regelmäßigeres Aussehen zu verschaffen (...)“<sup>68</sup> sollte mit § 36 ein Stadtregulierungsplan mit vertikalen Abmessungen entworfen und erlassen werden, in dem auch das Niveau der zukünftigen Straßen und Plätze geregelt sein sollte. Die Plätze sollten nach § 37 regelmäßig gestaltet sein, damit sich die Straßen in einem rechten Winkel schneiden. Diese durften nicht weiter als 40-50 Klafter (76 – 95 m) voneinander entfernt sein, mussten gerade verlaufen und mindestens 13,3 m breit sein. Damit einhergehend musste ein funktionierendes Kanalsystem gewährleistet sein. Die bereits vorhandene Stadtstruktur sollte an diese Vorschriften angepasst werden.<sup>69</sup>

In Wien wurden hingegen 1829 die erste Bauordnung erlassen und die Straßen



Abb 28 Titelblatt Bauordnung 1857

<sup>64</sup> Vgl. Landes und Regierungsblatt für die Königreiche Kroatien und Slavonien 1857, 9-39.

<sup>65</sup> Vgl. Kahle 2004, 203-214.

<sup>66</sup> Vgl. Landes und Regierungsblatt für die Königreiche Kroatien und Slavonien 1857, 9-39.

<sup>67</sup> Vgl. Landes und Regierungsblatt für die Königreiche Kroatien und Slavonien 1857, 9-39.

<sup>68</sup> Vgl. Landes und Regierungsblatt für die Königreiche Kroatien und Slavonien 1857, 20.

<sup>69</sup> Vgl. Landes und Regierungsblatt für die Königreiche Kroatien und Slavonien 1857, 9-39.

mit einer Breite von 9 m bis 15 m festgelegt. Die Bauregulative definierten zudem die Gebäudehöhe von max. vier Geschossen sowie das Mindestmaß für die Raumhöhe von 2,74 m.<sup>70</sup> In Zagreb gab es zur Zeit der ersten Bauordnung 1857 noch keine Angaben für eine Mindestraumhöhe.

Die Bauordnung bestimmte unter anderem auch die Materialien, die beim Bau von städtischen Gebäuden und Infrastrukturen eingesetzt werden durften. Ebenso wurde darüber verfügt, wie sich die Bauten jeweils gestalten sollten<sup>71</sup>:

§ 4 regelte die zu verwendenden Materialien:

Als Baumaterial wurde harter und trockner Baustein festgeschrieben. Die vorschriftsgemäße Herstellung von Ziegel und Mörtel wurde ebenso vorgegeben. Dagegen war Holz als Baumaterial verboten und durfte nur für die Errichtung von Bauzeughütten, Trockenschuppen und Getreidelagern verwendet werden. Holzkonstruktionen in Form von Riegel- und Pfostenwänden waren ebenfalls verboten.

§ 12 regelte das Erdgeschoss: Der Fußboden musste dort, wo die Straße befestigt und gepflastert ist, mindestens 1 ½ bis 2 Fuß (48-64 cm) über den Straßenhorizont liegen. Bei nicht ausgebildeten Straßen entschied die Baukommission über das Niveau. In Überschwemmungsgebieten musste sich der Fußboden des Erdgeschosses über der Überschwemmungsebene befinden. Der Haupteingang zum Haus musste 5 Fuß und die Einfahrt überwölbt und 6 ½ Fuß breit sein. Fenster der ebenerdigen Geschosse mussten entweder 6 ½ Schuh (ca. 2 m) über dem Fußwegniveau liegen oder Bauchgitter enthalten. Hölzerne Fensterflügel waren aus bau- und feuerpolizeilichen Gründen nicht erlaubt.<sup>72</sup> Ebenerdige Geschosse bei ein- und mehrstöckigen Bauten mussten eingewölbt werden, außer bei ebenerdigen Wohnlokalitäten, die nicht bei offenem Feuern arbeiteten oder wo keine feuergefährlichen Stoffe gelagert wurden.<sup>73</sup> Weiters war das Unterbauen von Straßen oder Plätzen verboten und Keller durften nicht direkt von der Straße durch eine Abdecktür begangen werden.

Zudem gab es weitere Vorschriften bei der Bauführung:

So sah § 41 vor, dass sämtliche Gebäude nur von befähigten Maurer-, Zimmer- und Baumeistern sowie Architekten der Stadt Agram errichtet werden durften. Für jeden Neubau musste eine Baugenehmigung erwirkt werden. Über die nächsten Jahrzehnte kam es zu einigen Novellierungen der Bauordnung in Zagreb. Diese definierten Straßenbreiten, Wohnformen und Materialien.

Zudem wurde im Jahr 1873 eine neue Mindestbreite von 19 m für die Hauptstraßen der Unteren Stadt bestimmt.<sup>74</sup> Im Vergleich dazu wurde in Wien mit der Bauordnung aus dem Jahr 1868 eine neue Straßenbreite von 14,36 m und erst 1883 eine Straßenbreite von 16,0 m festgesetzt. Somit sind die Straßenquerschnitte in Wien eindeutig schmaler als in Zagreb und führten in Folge zu Belichtungsproblemen der Wohnungen.<sup>75</sup>

Im Jahr 1875 wurde an den Plätzen und Straßen, an denen es ästhetisch und

<sup>70</sup> Vgl. Bauordnung Wien 1829

<sup>71</sup> Vgl. Landes und Regierungsblatt für die Königreiche Kroatien und Slawonien 1857, 9-39.

<sup>72</sup> Vgl. Landes und Regierungsblatt für die Königreiche Kroatien und Slawonien 1857, 9-39

<sup>73</sup> Vgl. Verordnung für kroatisch-slawonische Statthaltereien, 1858, 17

<sup>74</sup> Vgl. Smrekar 1902, 561.

<sup>75</sup> Vgl. Psenner 2001, 6.

technisch notwendig war, der Bau von dreigeschossigen Gebäuden verpflichtend. „Die Stirnseite durfte durch nichts verziert werden, was den Regeln der Kunst oder der Würdigkeit des Bauens entgegengesetzt wäre“. <sup>76</sup> Aus Rücksicht auf die Schönheit der Stadt war es verboten die Gebäude mit grellen Farben zu bemalen. <sup>77</sup>

Im Jahr 1888 wurden zusätzliche Vorschriften für die Errichtung von Landhäusern im Norden der Stadt auf Josipovac erlassen: Die Villen auf Josipovac mussten als zweigeschossige Häuser in offener Bauweise errichten werden. Der Vorgarten musste mindestens 4 m breit sein und zur benachbarten Grundstücksgrenze mindestens 5 m entfernt sein, bzw. 10 m bei Häusern aus Holzkonstruktion. <sup>78</sup>

1892 wurde es erlaubt, die Keller als Wohnräume einzurichten. Die Wohnräume im Keller durften jedoch von keiner Überschwemmung bedroht sein und die Böden und Wände mussten trocken und gegen Feuchte isoliert sein. Das Sonnenlicht sollte zudem dauerhaft unter einem Winkel von 45 Grad hineinreten können. Die lichte Raumhöhe musste mindestens 3 m betragen und sich mindestens 2/3 über der Straße oder dem Hof befinden. <sup>79</sup>

Eine ebenfalls bedeutende Novelle war die Vorschrift aus dem Jahr 1892, die das Bedecken der Dächer mit Dachpappe erlaubte. Diese ermöglichte die sofortige Errichtung von privaten und öffentlichen Gebäuden mit einem Flachdach aus Holzzement. Das Material hatte Einfluss auf die Entwicklung des Flachdachs und brachte den Bautyp des eingebauten Mietshauses mit dem Flachdach zum Hof hervor. Die Dächer an der Straßenseite sollten in Form von Sattel- oder Walmdächern gebaut werden, Mansarddächer waren hingegen verboten. <sup>80</sup>

<sup>76</sup> Vgl. Smrekar 1902, 557-558.

<sup>77</sup> Vgl. Smrekar 1902, 557-558.

<sup>78</sup> Vgl. Smrekar 1902, 559.

<sup>79</sup> Vgl. Smrekar 1902, 550-551.

<sup>80</sup> Vgl. Kahle 2004, 213.

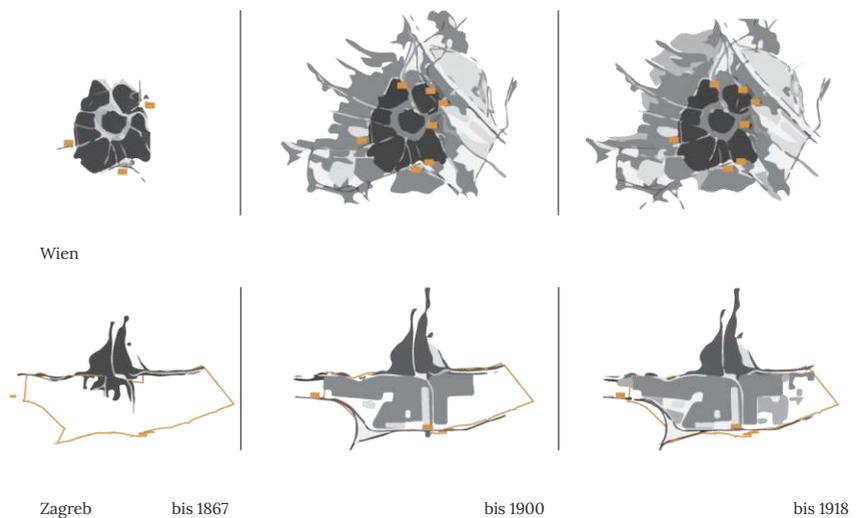
## Die Einführung der Eisenbahn

In „Die Architektur der Stadt“ erklärt Aldo Rossi, dass städtische Artefakte primäre Elemente sind, die durch ihre Implementierung die morphologische und kulturelle Entwicklung des städtischen Raums beeinflussen. Nach Rossi ist jedes Element, das den Urbanisierungsprozess beschleunigt, ein „primäres Element“.<sup>81</sup>

Als ein solches Element gilt die Einführung der Eisenbahn in Zagreb. Die Einführung technischer Neuerungen gab den Anstoß, sich gebietstechnisch aus den mittelalterlichen Mauern zu entwickeln. Auf Basis der Forderung der Militärbehörde der Monarchie von 1852 eine Planung für das Eisenbahnnetz in Kroatien durchzuführen, wurde ein Meilenstein in der Stadtplanung Zagrebs gesetzt. Dem Wunsch der Militärbehörde folgend, wurde 1862 die erste Eisenbahn zwischen Wien und Triest und später nach Sisak und Karlovac weit südwestlich außerhalb der Stadt erbaut.<sup>82</sup> Sie definierte von Anfang an eine Grenze im neuen Stadtgefüge.

In Wien entstanden, ebenfalls auf militärischer Grundlage, bereits 1840 die sieben Kopfbahnhöfe Süd-, Ost-, West-, Franz-Josefs-Bahn, Nord- und Nordwestbahn vor dem Linienwall der Stadt. Das Militär wollte damit große Menschenmassen von der ummauerten Stadt fernhalten. Im Zuge des Generalregulierungsplan zur Stadterweiterung von Wien von 1893 wurde der Linienwall abgetragen und die Bahnhöfe wurden im Zusammenhang mit der Eingemeindung der Vororte in die Stadtstruktur integriert.<sup>83</sup>

Abb 29 Stadterweiterung mit Bahnhöfen



<sup>81</sup> Vgl. Rossi 1982, 12.

<sup>82</sup> Vgl. Kahle 2014, 179-185.

<sup>83</sup> Vgl. Buchmann, 1974, 182.

In Zagreb hatte der Eisenbahnbau vor allem zwei wichtige Veränderungen für das Stadtgebiet: Einerseits stellten die erhöhten Eisenbahnschienen eine wichtige Barriere gegen die permanenten Überschwemmungen durch die Sava dar und ermöglichten so eine siedlungstechnische Ausbreitung. Andererseits schaffte der Bahnhof eine neue Infrastruktur, mit der es möglich war, Güter, Technik und Besucherinnen\* in die Stadt zu transportieren. Es konnten schwere dekorative Elemente aus Stein und später Siegwart-Betonbalken, die einen großen Einfluss auf die Bauindustrie hatten, schnell und einfach nach Zagreb geschafft werden.<sup>84</sup> Somit wurde die Einführung der Eisenbahn zum Symbol der Mobilität und Modernisierung – auch in bautechnischer Hinsicht – von Zentraleuropa und Zagreb.

Die spätere Eisenbahnverbindung mit Budapest 1870 und Rijeka an der Küste der Adria 1873 trieb die Industrialisierung der Stadt weiter an, Ende des 19. Jahrhunderts hatten sich 50 große Industriebetriebe in Zagreb angesiedelt. Solch große infrastrukturellen Änderungen und technischen Neuerungen wirkten sich natürlich auf die morphologische und funktionale Struktur der Stadt aus und hinterließen folglich Abdrücke im städtischen Gewebe. Die Lage des neuen Bahnhofes und die dazugehörige Gleisführung sollte in Folge als primäres Element in der Strukturierung der Stadt fungieren und damit die Ausbreitung der Stadt nach Süden hin begrenzen. Der verfassungsrechtliche Zusammenschluss des Österreichischen Kaiserreichs und des Königreichs Ungarn 1867 schuf eine einzigartige Staatsstruktur und Entwicklungspolitik für die Region, die gelenkt durch die Hauptstädte Wien und Budapest der kroatischen Hauptstadt eine neue Richtung der Stadtentwicklung aufzeigten.<sup>85</sup>



Abb 30 Gleisverlauf und Bahnhof Zagreb

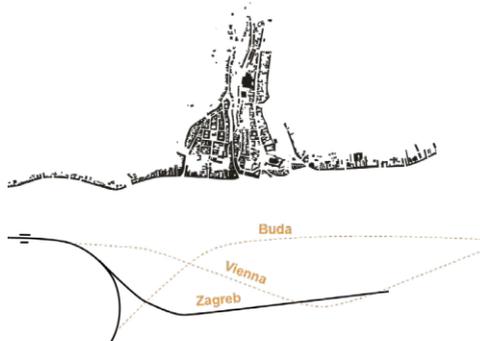


Abb 31 Gleisfrage Zagreb

<sup>84</sup> Vgl. Kahle 2014, 179-185.

<sup>85</sup> Vgl. Lovra/Obad-Scitaroci/Bojanic-Obad-Šæitaroci, 2016, 190.

## Der erste Regulierungsplan aus dem Jahr 1865

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.

<sup>86</sup> Vgl. Rossi 1982, 12.

<sup>87</sup> Vgl. Kahle 2014, 179–185.

<sup>88</sup> Vgl. Buchmann, 1974, 182.

Durch die neue Verwaltung wurde am 6. September 1865 der erste Regulierungsplan der Stadt Zagreb, der „Übersichtsplan der Ausbreitung und Verschönerung der Stadt“, direkt vom Hofbauamt aus Wien „vorbehaltlich der Rechte Dritter“ erlassen.<sup>86</sup> Der Ingenieur Vatroslav Egersdorfer, der in Budapest studierte, entwarf den ersten Stadtplan als gezieltes Stadtplanungsinstrument für Zagrebs rasche demografische und räumliche Expansion. Egersdorfer orientierte sich bei der Entwicklung des Regulierungsplanes am Wiener Stadtplan von 1858 nach der Stadterweiterung 1850 und der Schleifung der Stadtmauern.<sup>87</sup>

Das Ziel des ersten Regulierungsplans war eine gezielte flächenmäßige Erweiterung mittels gerader Straßen, welche die Bedürfnisse des Stadtwachstums befriedigen sollte. Die ältere Bebauungsstruktur sollte indessen verkleidet und harmonisch in den neuen Stadtteil eingegliedert werden. Die tatsächlichen Rahmenbedingungen der Straßen und Plätze der Unteren Stadt gingen auf die Festsetzungen aus der Bauordnung 1857 zurück. Demnach fungierte der erste Regulierungsplan als ein ergänzendes Planungsinstrument der Bauordnung.<sup>88</sup>

Das Bearbeitungsgebiet des ersten Regulierungsplans von 1865 umfasste die flache Ebene unterhalb der frühmittelalterlichen Siedlungen am Fuße der Medvednica und dehnte sich von Osten nach Westen inmitten von Äckern und Feldern, auf kaum besiedelten Flächen und begrenzt durch zwei aus dem Süden kommende Hauptzufahrtsstraßen aus. Die heutige Draškovićevea-Straße definierte als östliche Grenze das Gebiet der Stadterweiterung bis zur heutigen Straße der Republik Österreich im Westen, sowie die Vlaška- und Ilica-Straße im Norden bis zu den Schienen der Eisenbahn im Süden.

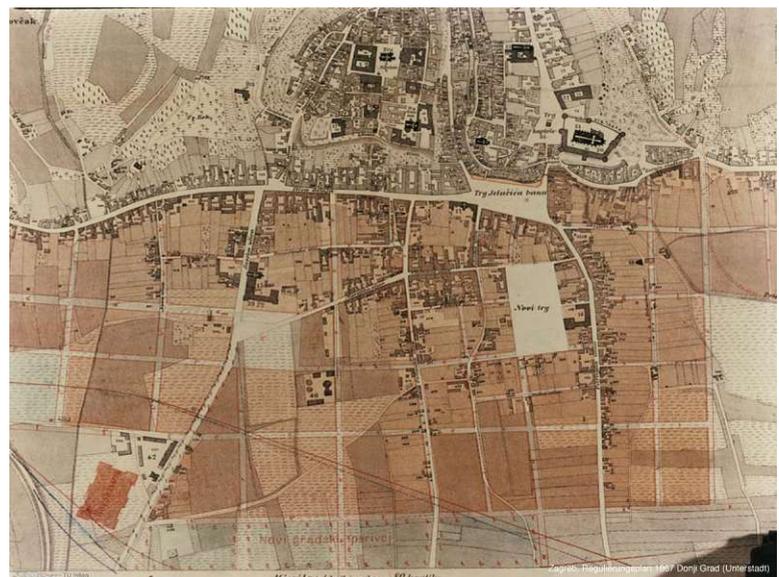


Abb 32 Erster Regulierungsplan mit Unterlage des Albrechtschen Stadtplan

Mit dem neuen Planungsinstrument wurde eine gestalterische und funktionale Anordnung von Straßen und Plätzen sowie ein Plan des Abwassernetzes mit Höhenkoten gefordert. Im Zuge dessen sollte auch über die Platzierung der öffentlichen Gebäude und des Hauptbahnhofs entschieden werden.<sup>89</sup>

Zur selben Zeit gab es von der Stadtverwaltung einen Vorschlag zu einer Verordnung zur Enteignung der Bevölkerung, um freie Hand bei der Ausführung des Regulierungsplans und der Verteilung vom Stadtraum zu haben. Dieser wurde jedoch nicht angenommen, sondern es wurde nach dem Vorbild der Stadt Wien ein Zivilgesetz zum Schutz von Privateigentum erlassen.<sup>90</sup>

Im Unterschied zu Wien, dessen Zentrum sich um den historischen Kern formte, von dem aus sich die Stadt radial ausbreitete, entwickelte sich Zagrebs neues Zentrum als flächiges Raster unabhängig vom historischen Kern der Oberstadt. Der historische Kern von Zagreb blieb von der Regulierungsgrundlage unberührt. So wurde eine Diskussion um den Umgang mit historischen Denkmälern und den möglichen Abriss von bestehenden Gebäuden gekonnt vermieden.<sup>91</sup>

Das Gebiet der Unteren Stadt wurde im Zuge der Planung durch ein einfaches orthogonales Straßenraster organisiert, dessen Regelmäßigkeit durch bereits vorhandene Straßen gestört wurde. Diese Unregelmäßigkeiten sollten mit der Zeit korrigiert werden, wurden aber wegen des hohen finanziellen Aufwands nie realisiert. Diese Restflächen wurden später zwangsläufig zu öffentlichen Plätzen bzw. zu verbreitertem Straßenraum.<sup>92</sup>

Mit der Zustimmung zur Ausführung des Regulierungsplans wurde der Grundstein für die Entstehung des neuen Wohn- sowie Kultur- und Handelszentrums der heutigen Unteren Stadt gelegt.

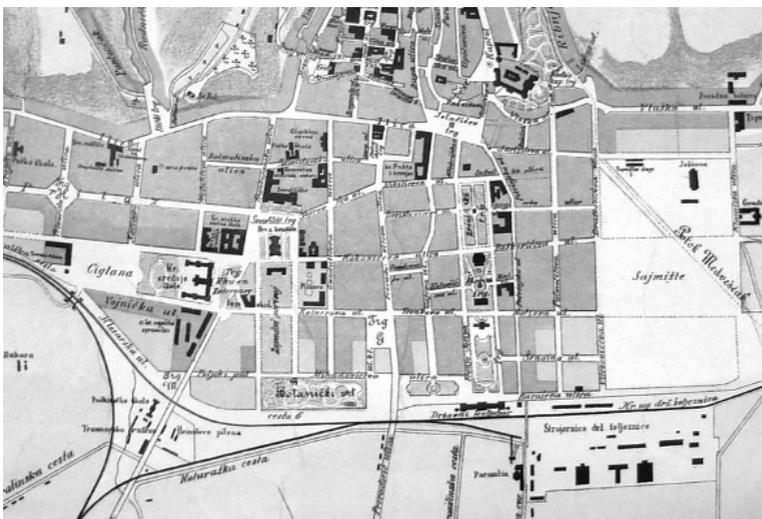


Abb 33 Stadtplan 1898

Der Regulierungsplan von 1865 beschäftigte sich zudem mit der konkreten Frage nach dem Standort der neuen Eisenbahngleise nach Budapest. Es gab Unstimmigkeiten, wie weit die Gleise von der Bebauung der Stadt entfernt sein sollten, nachdem der erste Bahnhof 1862 im Süd-Westen weit entfernt vom Stadtgebiet erbaut wurde. Angenommen wurde schließlich der Vorschlag, den Hauptbahnhof, der jedoch erst 1892 erbaut wurde, mitten am Südrand der Unteren Stadt zu positionieren. Durch den Standort des neuen Bahnhofs und den Bau neuer Straßen vom Hauptplatz der Stadt Richtung Bahnhof entstand eine neue, vorherrschende Richtung der Stadterweiterung. Der erste Regulierungsplan sah von Anfang an Bereiche zur Begrünung der Stadt vor:<sup>93</sup> Der gesamte Südrand der Unteren Stadt sollte in der Folge als Pufferzone in Form eines Grüngürtels zwischen den Bahngleisen und dem Wohngebiet der Unteren Stadt ausgestaltet werden. Ein essenzielles Element dafür war die Gründung des Botanischen Gartens westlich vom Bahnhofsgebäude und die Ausbildung der Nord-Süd Achse. Eine Verbindung aus öffentlichem Grün sollte vom Ban-Jelačić-Platz zum Hauptbahnhof führen. Die Lage des neuen Hauptbahnhofs vor dem Grünraum betonte zudem die Weite des Platzes und setzte Zagreb somit schon bei Ankunft mit der Eisenbahn gekonnt in Szene.

Die Errichtung eines Stadtparks als eine Form der Einbeziehung von Natur in das städtische Gewebe war eine Idee, die vor allem von Josef Stübben, dem Stadtplanungstheoretiker des 19. Jahrhunderts, popularisiert wurde. Stübbens Buch „Der Städtebau“ aus dem Jahr 1890 war das grundlegende Handbuch für die Planung und Organisation der Stadt und für die Umsetzung der Parkanlage, dem „Grünen Hufeisen“ wegweisend. Zagrebs innerstädtische öffentliche Grünanlage ist in Form eines eckigen Hufeisens in Anlehnung an den fußläufigen Gartenplatz bzw. Schmuckplatz, der in Personenverkehrsrichtung ausgelegt ist, angelegt. Nach Stübben sind Gartenplätze eine Möglichkeit zur Auflockerung der Bebauung und das Fundament für „gesunde“ und hygienische Wohnverhältnisse in der Stadt.<sup>94</sup>

<sup>89</sup> Vgl. Kahle 2004, 203-214.

<sup>90</sup> Vgl. Reskript der Regierung 1866, 50.

<sup>91</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 100-106.

<sup>92</sup> Vgl. Bedenko 2001, 20-21.

<sup>93</sup> Vgl. Erster Regulierungsplan der Stadt Zagreb 1865 – „Übersichtsplan der Ausbreitung und Verschönerung der Stadt Agram“

<sup>94</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 103 - 104

## Der zweite Regulierungsplan 1887

Im Jahr 1880 ereignete sich die schlimmste Naturkatastrophe in der Geschichte Zagrebs bis zum Jahr 2020. Das damalige Erdbeben zerstörte annähernd die Hälfte aller Häuser und löste aufgrund der Zerstörung eine Abwanderung aus dem Stadtgebiet aus. Zu dem Zeitpunkt zählte Zagreb 30.830 Einwohnerinnen\* und befand sich gerade in der Umgestaltung gemäß des ersten Regulierungsplans. Das Erdbeben stoppte die vorübergehende Expansion des Stadtgebiets, setzte aber einen Wendepunkt in der Stadtplanung.<sup>95</sup>

Die Zerstörung führte zu einer Öffnung der zentralen Stadträume und zu einer neuen urbanistischen Organisation. In der Folge kam es mit Hilfe eines Planungskomitees zu der Ausarbeitung eines neuen Regulierungsplans.<sup>96</sup> Aufgrund des Schadens bot sich hier eine enorme Chance für die Stadtentwicklung, wodurch eine Periode intensiver Modernisierung ausgelöst wurde. In den ersten Jahren nach dem Erdbeben begann der Ausbau mehrerer öffentlicher Institutionen und die Organisation des Stadtbauamts. Zeitgleich wurde das Gewerbegesetz der Zünfte aufgehoben und die Ausbildungen für Baumeister und Maurermeister forciert, um den Wiederaufbau zu beschleunigen.<sup>97</sup>



Abb 34 Plandokument mit Schäden vom Erdbeben 1880



Abb 35 Historische Momentaufnahmen vom Erdbeben 1880

Am 8. Februar 1888 erließ die Landesregierung eine neue Verordnung, mit der die Bauordnung von 1856 ein weiteres Mal ergänzt werden sollte, den zweiten Regulierungsplan. Die Grundidee des neuen Plandokuments war es, die bereits vorhandenen öffentlichen Plätze auf der Fläche der Unteren Stadt zu einem durchgehenden Grünraum zusammenzuschließen.

<sup>95</sup> Vgl. Šimetin Šegvić 2015, 75.

<sup>96</sup> Vgl. Bedenko 2001, 22.

<sup>97</sup> Vgl. Kahle 2004, 206.

## Das „Grüne Hufeisen“

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 37 Skizze des „Grünen Hufeisens“ auf  
historischer Parzellenstruktur



Abb 36 „Grünes Hufeisen“ 2021

Die Bauabfolgen der Plätze des „Grünen Hufeisens“ in der Unteren Stadt sind sehr gut dokumentiert und lassen sich ausreichend rekonstruieren. Die gesamte Struktur der öffentlichen Plätze wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts errichtet. Bis dahin gab es nur den bereits erwähnten Marktplatz Harmica, den heutigen Ban-Jelačić-Platz, der nun als Hauptplatz der Stadt fungiert. Der erste neu angelegte Platz der Unterstadt war der Novi Trg (Neuer Platz), der heutige Nikola-Šubić-Zrinjski-Platz, dessen Gelände davor als städtischer Viehmarkt und Ausweichfläche der zum Hauptplatz aufgewerteten Harmica diente. Der „Zrinjski“ befindet sich in unmittelbarer Nähe südlich von der Harmica und wurde mit dem ersten Stadtplan 1865 festgelegt. Die rechteckige Form mit den Maßen 100 x 220 m basiert auf der Bauordnung von 1857.<sup>98</sup>



Abb 38 Das „Grüne Hufeisen“ nach dem ersten Regulierungsplan

<sup>98</sup> Vgl. Bedenko 2001, 22.

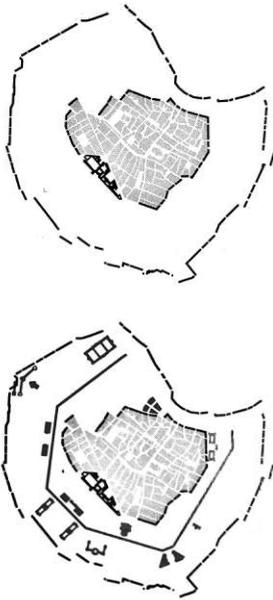


Abb 39-40 Entwicklung Wiener Ring



Abb 41 Luftbild 1. Bezirk Wien 2021

Novi Trg war der erste Platz von acht aneinander gereihten Plätzen, welche die Untere Stadt auf ewig gestalten sollten, und Ausgangspunkt des östlichen Arms des „Grünen Hufeisens“. Der westliche Startpunkt des Hufeisens war der heutige Platz der Republik, auch als Universitätsplatz bekannt, und ebenfalls ein früherer Viehmarkt, welcher aber erst 1888 beim zweiten Regulierungsplan der Stadt Zagreb festgelegt wurde. Alle weiteren Plätze wurden ohne Vorgeschichte einer städtischen Tradition der Versammlungsräume angelegt und waren ebenfalls Grundlage des zweiten Regulierungsplans. In einem weiteren Schritt sollte eine Verbindung zum botanischen Garten und hinauf zum Platz des ersten Spitals in Form einer mächtigen Grünanlage entwickelt werden. Dieser Bereich markierte die Lage des bereits erwähnten „Grünen Hufeisens“. Das „Grüne Hufeisen“ von Architekt Milan Lenuci ist eine U-förmige, eckige öffentliche Parkanlage mit allen wichtigen Vorzegebauten der Bourgeoisie, die städtebaulich vom Vorbild der Wiener Ringstraße mit den gestalterischen Prunkbauten inspiriert wurde. Dieses Ring-Modell war aufgrund der unterschiedlichen städtebaulichen Entwicklung jedoch nicht 1:1 realisierbar. Während in Wien Parkanlagen, Plätze und Prunkstraßen an der Stelle von den Befestigungsanlagen angelegt wurden, hatte Zagreb keine solche mittelalterliche Befestigungslage auf der Fläche der Unteren Stadt.

Die öffentliche Parkanlage in Zagreb rund um die öffentlichen und kulturellen Bauten – wie das Nationaltheater, die Akademie der Wissenschaften und der Künste und die Universität – wurde zu einer Art städtischen Bühne und zum „Landmark“ der Stadt. Durch das Konzept, die Funktion des Stadtzentrums der Oberen Stadt mittels Neupositionierung der öffentlichen und kulturellen Einrichtungen auf dem hufeisenförmigen Park anzulegen, wurde die Untere Stadt zum prominentesten Teil von Zagreb.

Das „Grüne Hufeisen“ bestimmte zudem den neuen städtebaulichen Maßstab für das Gebiet, da die Parkanlage teilweise vor der umliegenden Blockrandbebauung errichtet wurde. Durch seine Form gelingt es dem „Grünen Hufeisen“ sich ideal in die Stadtstruktur einzufügen, ohne andere Sequenzen zu stören.<sup>99</sup>

Lenucis Parkanlage blieb jedoch bis Ende des ersten Weltkrieges unvollendet und wurde erst in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts fertiggestellt.

Tatsächlich spiegelt die rücksichtsvolle Errichtung des „Grünen Hufeisens“ die städtebauliche Praxis von Zagreb wider: Die Besinnung auf die Existenz unterschiedlicher historischer Morphologien, bei der versucht wird, historische Gegebenheiten miteinzubauen, statt sie zu ersetzen.<sup>100</sup> Dieses Prinzip wiederholt sich später sowohl in der Typologie der Blockrandbebauung als auch im Inneren des Stadtblocks.

Mit dem neuen Plandokument wurde zudem das gesamte Stadtgebiet in drei Zonen geteilt. Zone eins war das Gebiet zwischen der historischen Oberstadt und den Eisenbahnschienen im Süden, die Fläche der Unteren Stadt, dessen Entwicklung ursprünglich auf den ersten Regulierungsplan zurückgeht. Im Zuge der Zonierung wurden auch die Gebäudehöhen festgesetzt, welche im Fall der Unteren Stadt zwei bis drei Stockwerke betragen mussten. Zone zwei befand sich südlich zwischen den Bahngleisen und dem Fluss Sava, wo nur die

<sup>99</sup> Vgl. Luchsinger 2001, 1.

<sup>100</sup> Vgl. Luchsinger 2001, 11.

Ansiedlung „reiner“ Industrie in Form von einstöckigen Gebäuden erlaubt war. Die Zone drei wiederum wurde auf den Hügeln der Oberstadt festgelegt und war bezüglich der Gebäudehöhen wie Zone 2 geregelt. „Unreine“ Industrie wurde möglichst außerhalb der Stadt platziert.<sup>101</sup>

Gemäß der Novellierung der Bauordnung im Zuge des zweiten Regulierungsplans gab es drei Gebäudetypen in der Unteren Stadt: die Wohngebäude in Form von Blockrandbebauungen, welche die prägendste Form der Architektur der Unteren Stadt sind, die Gebäude für soziale Einrichtungen wie Gerichtsgebäude und Universitäten, eingebettet in die Stadtblöcke und öffentliche Gebäude am und um das „Grüne Hufeisen“. Das Ziel der Zonierung war den zentralen Teil der Unteren Stadt, der als Wohngebiet geplant war, vor der gesundheitsschädlichen Industrie und den Emissionen des Bahnhofbetriebs zu schützen.<sup>102</sup>



Abb 42 Zonen des Regulierungsplans

<sup>101</sup> Vgl. Obad-Šcitaroci/Bojanic-Obad-Šcitaroci 2021, 3359-3360.

<sup>102</sup> Vgl. Knežević 1992, 178-186.

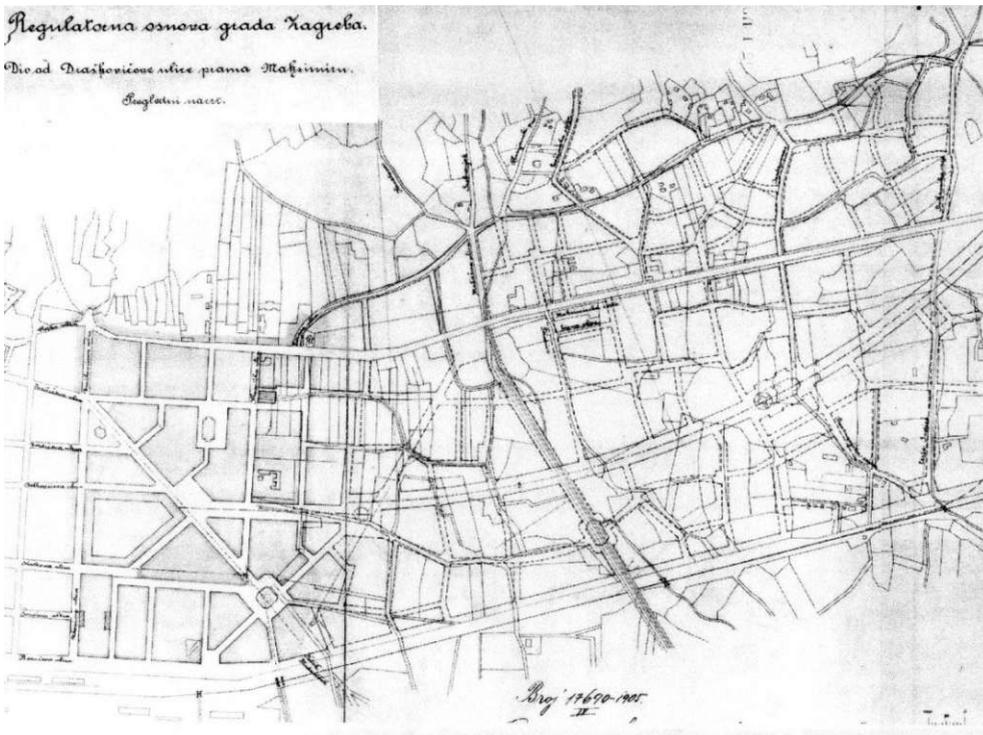


Abb 43 Zweiter Regulierungsplan

Alle zukünftigen Regulierungspläne bis 1936 wurden als eine Ergänzung zu diesem Regulierungsplan erlassen. Zagreb war jedoch im Jahr 1888 noch nicht so weit entwickelt wie es der Regulierungsplan von 1865 eigentlich anstrebte, weshalb vorläufig doch einige Fabriksgebäude auf dem Gelände der geplanten Wohnsiedlung im Westen der Zone errichtet wurden.<sup>103</sup>

Mittels der Stadterweiterung um 1900 sollten weitere Siedlungen im Osten der Stadt angeschlossen und dadurch die Fläche des Stadtgebietes nahezu verdoppelt werden. Der Abdruck des städtischen Gewebes östlich der heutigen Draškovićeve Straße sollte sich durch die neuen Planungsansätze im

zweiten Regulierungsplan grundlegend ändern. Die Gebietsentwicklung war aufgrund der benötigten hygienischen Infrastruktur jedoch weiterhin vom Ausbau des Kanalnetzes abhängig.

Mit dem zweiten Regulierungsplan entstanden freie diagonale Straßen mit dreieckigen und fünfeckigen Blockparzellen, die eine Errichtung von Eckhäusern mit Vorplatz ermöglichten. Nach dem Erdbeben und dem Beschluss eines neuen Regulierungsplans wurden mehrere Novellen der Bauordnung erlassen. Die Bauordnung für das Königreich der Kroaten und Slawonen von 1894/1895 für die Innenstadt sollte zudem das Bauen in geschlossener Bauweise weiter definieren und die Errichtung von dreigeschossigen Gebäuden auf den Hauptplätzen und den Hauptstraßen wie der Ilica Straße regeln.<sup>104</sup> Zudem wurde die Fläche des unbebauten Hofes bestimmt, die lichte Raumhöhe der Wohnräume sowie die Flächengrößen der Zimmer und die Bedin-

<sup>103</sup> Vgl. Kahle 2004, 213.

gungen für die Kellerwohnungen, welche im Zagreber Block teilweise auf dem Niveau des Hofes waren.<sup>105</sup> Die Neuerungen in der Bauordnung von 1894 behandelten ebenfalls die Angleichung der Gebäudehöhen, um den Blick auf die Giebel zu vermeiden.

Die Paragraphen der Bauordnung von 1898<sup>106</sup> besagten zudem Folgendes: § 21 befasste sich mit den Straßenbreiten: Die Hauptstraßen mussten mindestens 15 m und alle anderen mindestens 12 m breit sein. Die Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen mussten nach § 31 eine Mindestbreite von 20 bis 24 m erreichen. Im Vergleich galt zur selben Zeit in Wien noch immer die Straßenbreite von 12 m bis 16 m nach der Bauordnung von 1883.

Es musste weiters darauf geachtet werden, dass der Fußboden des Erdgeschosses mindestens 30 cm über dem Niveau der Verkehrsfläche liegt oder 50 cm über dem Niveau der höchsten Hochwassermarke.

§ 24 legte die Dauer der Bauerlaubnis fest; sie war nur ein Jahr ab Ausstellung gültig.

§ 28 regelte die Erlaubnis für die Parzellierung; die Teilung von Grund und Boden auf mehrere Parzellen durfte nur mit der Erlaubnis der Stadtregierung erfolgen. Die Flächen mussten so aufgeteilt werden, dass sie jeweils mindestens 250 Quadratklafter (69,4 m<sup>2</sup>) betragen. Jede Parzelle musste mindestens 10 m an der Straßenfront erhalten. Eckgebäude mussten mindestens eine Frontlänge von 20 m besitzen. Eckgebäude mit nur 8 m bis 14 m Straßenfront mussten einen Gemeinschaftsgarten besitzen.

Nach § 31 mussten Gehsteige entlang der Gebäudeflucht 2-3 m breit ausgebildet sein.

§ 34 regelte detailliert die Größe der Innenhöfe: Bei der geschlossenen Bauweise waren gemeinsame Höfe anzulegen. In diesem Fall wurde die Breite des Hofes auf 2/3 der durchschnittlichen Gebäudehöhe jener Gebäude festgelegt, die den Hof begrenzen. Im unbebauten Teil der Stadt musste der Hof eine Fläche von mindestens der gesamten mittlere Höhe des gleichen Gebäudes aufweisen. Bei eingeschossigen Gebäuden musste die Größe des Innenhofs mindestens 15 %, bei zweigeschossigen mindestens 20 % und bei dreigeschossigen Gebäude mindestens 25 % der gesamten Fläche des Grundstückes betragen. Bei Eckgebäuden durfte die Fläche des Innenhofes nicht kleiner als 15 % der Grundstücksfläche sein. Die kurze Seite des Innenhofs musste mindestens 6 m betragen. Das Verhältnis der Tiefe des Hofes zur Höhe des Gebäudes musste im unbebauten Stadtteil mindestens 1:1 sein, um den Einfallwinkel der Sonneneinstrahlung von 45 Grad zu gewährleisten. Im bebauten Stadtteil war das Verhältnis 3:4 und im Stadtzentrum das Verhältnis 2:3 einzuhalten.

§ 35 bestimmte die Gebäudehöhe. Bis zur Traufkante musste die Gebäudehöhe bei eingeschossigen Gebäuden mindestens 4 m, bei zweigeschossigen Gebäuden 8 m, bei dreigeschossigen Gebäuden 11,5 m und viergeschossiges Gebäude 15 m betragen.<sup>107</sup>

<sup>104</sup> Vgl. Građevni red za gradove u kraljevinama Hrvatskoj i Slavonji 1895, 497-526; Übersetzung aus dem Kroatischen durch die Autorin.

<sup>105</sup> Vgl. Kahle 2004, 213.

<sup>106</sup> Vgl. Građevni red za gradove u kraljevinama Hrvatskoj i Slavonji, Komad VII 1895, 497-526; Übersetzung aus dem Kroatischen durch die Autorin.

Im Vergleich dazu wurde in Wien die maximale Gebäudehöhe von 25 m mit der Bauordnung 1883 festgelegt.

§ 48 befasste sich mit den Flächen und Raumhöhen: Bei Wohngebäuden im innerstädtischen Bereich musste die Raumhöhe von Aufenthaltsräumen mindestens 3 m und im unbebauten Gebiet mindestens 2,8 m erreichen. Die Zimmer mussten eine Mindestbreite von 4 m und eine Fläche von 20 m<sup>2</sup> aufweisen.

Die Wiener Bauordnung setzte im Vergleich erst 1883 eine Überschreitung der Mindestraumhöhe von 2,74 m auf 3 m wegen gesundheitsökonomischen Richtlinien und dem Marktwert der Raumhöhen des Mietshauses fest.<sup>108</sup>

§ 50 bestimmte, ob und unter welchen Umständen das Wohnen im Kellergeschoss möglich sein sollte: Wohnräume im Keller waren nur erlaubt, wenn der Keller von keiner Überschwemmung bedroht war und folgende Punkte erfüllt waren:

- a) Die Lichthöhe der Wohnräume musste mindestens 3 m betragen.
- b) Der Fußboden durfte nicht tiefer liegen als 1 m unter dem höchsten Punkt der Verkehrsfläche oder dem Hofniveau.
- c) Mindestens 2/3 der lichten Höhe der Wohnräume musste sich über der befestigten Straße oder über dem Hof befinden. Im Vergleich hierzu musste sich in Wien nach der Bauordnung von 1883 lediglich die halbe lichte Höhe der Wohnräume im Keller über dem Straßenniveau befinden.
- d) Die Wohnungen mussten über die Möglichkeit einer ausreichenden Ventilation nach Außen verfügen und vor Feuchtigkeit geschützt sein. Der Fußboden musste mindestens 15 cm isoliert sein.

§ 51 legte schließlich die Höhe des Erdgeschosses fest. So musste der Fußboden des Erdgeschosses mindestens 30 cm und das Hofniveau mindestens 10 cm über dem Niveau der Verkehrsfläche liegen.

<sup>107</sup> Vgl. Bauordnung 1883, 91.

<sup>108</sup> Vgl. Psenner 2001, 9–15.

<sup>109</sup> Vgl. Blau/Rupnik 2007, 102–103.

<sup>110</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 105.

## Regulierungsplan 1905 und 1923

Nachdem sich die Untere Stadt von Zagreb nach Süden hin bis zur Eisenbahn ausgedehnt hatte, wurde eine planmäßige Erweiterung der Stadt nach Osten zum Zwecke der Verlängerung der Untere Stadt entwickelt. Der damalige Leiter des Bauamtes, Milan Lenuci, entwarf daher 1905 einen Regulierungsplan für die große freie Fläche mit ungenutztem Boden im Osten Zagrebs. Milan Lenuci war dabei besonders von Camillo Sittes Ansatz der liberalen Stadtentwicklung beeinflusst. In der Grundlage für den Regulierungsplan von 1905 folgte er Sittes Vorstellungen einer freieren Geometrie der Stadtstruktur und der Idee des "Genius Loci", der nach den Besonderheiten eines Ortes agieren sollte.

Mit dem neuen Entwurf gab Lenuci das strenge orthogonale Straßenraster und die regelmäßige Blockrandbebauung auf, welche noch die Grundlage des Regulierungsplans 1887 für die Untere Stadt gewesen war. Das neue Wohnviertel sollte freiere Straßen mit großer Breite haben, die als Alleen gestaltet sein sollten. Diese Prachtstraßen sollten die Untere Stadt mit der östlichen Peripherie verbinden und zu einem großzügigen Park, dem Maksimir, an der Stadtgrenze führen. Als Promenade und Hauptverkehrsader sollten sie raumbildend für den neuen Stadtteil werden.

Milan Lucis Entwurf, welcher später jedoch verworfen wurde, war der erste Regulierungsplan mit Fokus auf das industrielle Wachstum der Stadt. Seinem Plan zufolge sollten zwei weitere Bahnhöfe im Osten und Westen des Stadtzentrums entstehen. Dies hätte die bestehende Schienenführung der Eisenbahn ersetzen sollen, um die Stadt in Richtung des Flusses Sava erweitern zu können. Lenuci plante einen Industriehafen an der Sava und ein Stadtviertel ausschließlich für Fabriken in Trnje. Beides wurde nicht umgesetzt, der Entwurf zu der Konzeption der Straßen im östlichen Teil der Stadt sollte aber bleiben.<sup>109</sup>

Die geplante 2,5 km lange und gekrümmte Allee, heute die Straße Kralja Zvonimira, beeinflusste alle anderen Nebenstraßen, welche radial und diagonal zu ihr angelegt wurden.



Die Nebenstraßen orientierten sich in Bögen an der örtlichen Topografie und den historischen Bestandsstraßen.

Die künstlerischen Qualitäten des neuen Stadtviertels sind besonders im nördlichen Teil der östlichen Unteren Stadt sichtbar. Inspiriert wurde Milan Lenuci dabei vom Wiener Hungerberg in Döbling, den er aus Stübbens

"Der Städtebau" kannte.<sup>110</sup>

Karlo Vajda wurde später Lenucis Nachfolger an der Spitze des städtischen Bauamtes. Er sollte Lenucis Regulierungsplan erst 1923 in adaptierter Weise ausführen. Das Dokument zur Stadterweiterung sollte der erste Regulierungsplan nach der Herrschaft der Habsburger sein und das Stadtplanungsinstrument zur Abbildung der Zagreber Identität, befreit vom Einfluss anderer, werden. Lenucis Plan, das Stadtgebiet Richtung Osten und Maksimir mittels einer großen zentralen Allee und kleinen radialer Nebenstraßen zu erweitern, wurde von Vajda zwar beibehalten.



Abb 45 Regulierungsplan 1923

Die Möglichkeit das Stadtgebiet Richtung Sava zu vergrößern, wurde im Zuge der Überarbeitung ebenfalls eingearbeitet. Die Schienen der bestehenden Eisenbahnstrecke im Süden des Zentrums sollten in Folge der Überarbeitung aber erhöht werden, um Verbindungstraßen vom Stadtzentrum Richtung Sava unter den Bestandsgleisen zu schaffen. So wurde die Basis für eine zukünftige Stadterweiterung Richtung Süden geschaffen.<sup>111</sup>

Der Regulierungsplan von 1923 wurde jedoch erst 1940 verabschiedet und, überschattet von den Ereignissen des zweiten Weltkriegs, nur sehr langsam ausgeführt.

Im erlassenen Regulierungsplan von 1923 sind die drei Phasen der Entwicklung der Unteren Stadt gut erkennbar: Der historische Kern, von dem alles ausging, das orthogonale Stadtgewebe mit dem Gesamtkunstwerk der Parkanlage und der östliche Teil mit seinen charakteristischen radialen Straßen und einer unregelmäßigeren Bebauung.

<sup>111</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 100-106.

## Internationale Verflechtung und Einfluss

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.

Zagrebs Stadtplanungsinstrumente aus den Jahren 1865, 1887, 1905 und 1923 konzentrierten sich auf die Einrichtung eines orthogonalen Netzes neuer Straßen und Plätze sowie die Einführung einer funktionierenden Infrastruktur, die Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Grünflächen sowie auf die funktionale Zoneneinteilung der Stadt. All diese Elemente der Zagreber Unteren Stadt bildeten erkennbare Merkmale einer mitteleuropäischen urbanen Identität. Eine Identität, die sich durch äußere Merkmale definierte und unter dem starken Einfluss europäischer Stadtplanungstheoretiker und Architekturschulen stand, welche die raumbildenden Elemente und Sichtweisen zu urbanen Fragestellungen Zagrebs prägten.<sup>112</sup>

Die von Wien und Budapest inspirierten städtebaulichen Ideen sind bis heute in Zagreb wiederzuerkennen und mit den städtebaulichen Leitbildern Wien und Budapest stilistisch verknüpft.

In Zentraleuropa entstand in Folge der Zentralisierung und Modernisierung durch die Habsburgermonarchie ein lebhafter Austausch zwischen Wien als Hauptstadt des Vielvölkerstaates und der kroatischen Provinzstadt Zagreb. Kroatien hatte sich mit Ende des 19. Jahrhunderts bereits kulturell, verwaltungstechnisch und stadtplanerisch an Wien angenähert und bestimmte daraufhin den theoretischen Dialog der Architektur und Stadtentwicklung. Da es in Zagreb bis zum Ende des 19. Jahrhunderts keine Kunstakademie gab und die erste Architekturschule Zagrebs erst 1919 gegründet wurde, studierten zahlreiche zukünftige Stadtplaner Kroatiens in Wien, unter anderem an der Akademie der bildenden Künste, die bereits 1692 eröffnet wurde, oder in Budapest. Ein bekannter Zagreber Architekt, der aus der Wiener Architekturschule um 1900 hervorgegangen war, war der Otto-Wagner-Schüler Viktor Kovačić, der bis heute eine Legende der kroatischen Architektur ist und nicht nur die Thesen seines Mentors verbreitete, sondern den Anspruch der Architektur als selbstständigen Bestandteil der Kultur Zagrebs sowie auch das Recht des Architekten auf seine künstlerische Individualität bekräftigte.<sup>113</sup> Die internationale Vernetzung kam der Architektur in Zagreb deutlich zugute und sorgte für einen Wissensaustausch in Sachen Architektur und Stadtplanung und legte einen Grundstein für eine eigene Planungs- und Denkweise in Zagreb. Die zweite Quelle des europäischen Einflusses auf die Stadtplanung Zagrebs stellen die vorherrschenden Stadtplanungstheorien von Reinhard Baumeister und Camillo Sitte dar, sowie das grundlegende Handbuch der Stadtplanung der damaligen Zeit „Der Städtebau“ von Josef Stübben, dessen Modelle des Städtebaus anhand zahlreicher Straßen und Plätzen in Zagreb wiedererkannt werden können.<sup>114</sup>

In Anbetracht der medizinischen Forderung nach Hygiene war es die Hauptaufgabe in der Planung der Stadterweiterungen „Mehr Luft, mehr Licht“ in die Stadtstruktur zu integrieren. Eine Forderung, die auf der Miasmentheorie gründete, wonach krankmachende Dämpfe aus der Erde aufstiegen und durch Ventilation und Sonnenlicht zu töten seien.<sup>115</sup>

<sup>112</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 100-102.

<sup>113</sup> Vgl. Damjanović 2020, 2-9.

<sup>114</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 100-106.

<sup>115</sup> Vgl. Payer 1997, 43.

Architekten verfassten theoretische Schriften zur Hygiene und Stadtplanung und kamen damit den Bedürfnissen des 19. Jahrhundert nach. So z.B. Reinhard Baumeister mit seinem Werk „Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ oder Josef Stübben mit seiner Schrift „Hygiene des Städtebaus“ von 1896. Insbesondere der Umgang mit Wasser und Abwasser war dabei von enormer Bedeutung, um ausreichend hygienische Lebensbedingungen im Wohnraum und im öffentlichen Raum zu gewährleisten. Camillo Sitte hingegen behandelte vor allem das „dekorative“ Stadtgrün als Gestaltungselement und widmete sich erst im Jahr 1909 dem „Großstadtgrün“, wonach aus gesundheitlichen Gründen und zur dekorativen Gestaltung die Baublöcke durch Gartenanlagen unterbrochen werden sollten.<sup>116</sup>

Reinhard Baumeister beeinflusste in weiterer Folge vor allem die Entstehung des ersten Regulierungsplans von 1865. Nach Baumeister sollte Stadtplanung nur auf den Nutzen ausgerichtet und Ästhetik nur etwas Praktisches sein. Im Sinne von Baumeister wurden die Regulierung von 1865 und das strenge geometrische Raster der Unteren Stadt mit der Verbesserung des Verkehrsflusses zur Anhebung des Lebensstandards argumentiert. Darauf basierend wurde die Pufferzone zwischen dem Botanischen Garten und der Eisenbahn als nötiger Lärmschutz erkannt. Ihr wurde ein Mehrwert nach Baumeisters Theorie zugeschrieben.<sup>117</sup> Die Einflüsse der damaligen Planungstheoretiker sind auch in der Regulierung Wiens nach dem Abriss der Stadtmauern 1857 erkennbar. Obwohl in Wien das neue städtische Gewebe sternenförmig mit der Ringstraße verbunden war, sind auch dort die geometrischen Straßenzüge und regelmäßigen Stadtblocks sichtbar. Die Entwicklung der Unteren Stadt ähnelt also nicht dem Ring wie in Wien, sondern der geradlinigen Straßenführung und dem geometrischen und regelmäßigen Straßenraster mit der eingebetteten Blockrandbebauung.<sup>118</sup>

Die Gestaltung Wiens stützte sich ebenfalls auf die Stadtplanungstheorien von Camillo Sitte und das grundlegende Handbuch der Stadtplanung „Der Städtebau“ von Josef Stübben. So beeinflussten diese in weiterer Folge ebenso die Gestaltung der kroatischen Hauptstadt Zagreb. Die Idee des Stadtparks als Form der Einbeziehung von Naturlandschaften in das Stadtegefüge der Stadt wurde von Josef Stübben vorangetrieben und als identitätsstiftendes Element in beide Städte integriert. Stübbens Schrift „Der Städtebau“ war bei der Umsetzung des „Grüne Hufeisens“, welches als Gartenplatz in Anlehnung an den Schmuckplatz gestaltet wurde, wie bereits erwähnt von großer Bedeutung. Insgesamt war „Der Städtebau“ als grundlegendes Handbuch zur Planung und Organisation der Stadt Zagreb maßgebend. Mit dem Regulierungsplan von 1888 ist Sittes im Werk „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ vertretene Planungstheorie, wonach die Kunst ein wichtiger Bestandteil der Stadtplanung sein muss, ebenfalls in die Stadtplanung eingeflossen. So sollte auch in Zagreb die Gestaltung der Straßenzüge und Plätze fortan nach einer künstlerischen Herangehensweise erfolgen, womit eine Abkehr der Planung von öffentlichem Raum und Verkehr nach einem orthogonalen Raster einhergeht.<sup>119</sup>

<sup>116</sup> Vgl. Sitte 1909, 187-211.

<sup>117</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 102.

<sup>118</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 100-102.

<sup>119</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 103-104.

Der Einfluss von Camillo Sitte scheint am Ende der Gründerzeit in Zagreb am größten zu sein als der Architekt Milan Lenuci das Stadtplanungsamt in Zagreb geleitet hat. Milan Lenuci setzte auf Ansätze mit moderneren Akzenten. In zahlreichen Strukturen in der Stadt setzte er Planungselemente frei nach Sittes Denkweise um. Die Prunkstraße Kralja Zvonimira, die urbanisierten Vorstädte, die entlang der Zagreber Hügel verstreut sind, die Parkanlage in der Unteren Stadt und dem unbebauten Raum entlang des Flusses Sava, gehen auf ihn zurück. Die strenge Herangehensweise im ersten Regulierungsplan wurde durch künstlerische Gestaltung und die Idee des „Genius Loci“ ersetzt. So ist Sittes Einfluss auf Lenuci wegweisend für die Zukunft von Zagreb und dessen Entwicklung im 21. Jahrhundert geworden.<sup>120</sup>

Im 19. Jahrhundert hatte die Industrialisierung in den europäischen Großstädten eine soziale und strukturelle Krise rund um die Frage nach Boden und leistbarem Wohnraum eingeleitet. Mit den negativen Auswirkungen der Modernisierung einhergehend, entwickelten sich aber auch neue Ideen und Reformen zur Wohnsituation. Der britische Stadtplanungstheoretiker Ebenezer Howard entwickelte 1898 in Reaktion auf die schlimmen Zustände in der Stadt das bahnbrechende Gesamtkonzept der Gartenstadt. Sie sollte eine Antwort auf die Dichte, die Tristesse und die schlechten Wohn- und Lebensverhältnisse im Allgemeinen sein, hervorgerufen durch die Industrialisierung sowie die – durch die Kapitalisierung von Grund und Boden – stark gewachsenen Immobilienpreise. Die Verbindung von Stadt und Land, vereint in der Gartenstadt, erwies sich für die Steigerung der Lebensqualität als erfolgreich. Er versuchte mit seinem Buch „Tomorrow – a peaceful path to real reform“, die Problematik der ungezügelten Bodenspekulation auf Kosten der Lebensbedingungen der Menschen weiter zu lösen.<sup>121</sup> Die Gartenstadt sollte die positiven Eigenschaften von Stadt und Land vereinen. Ebenezer Howard sah in seinem Konzept einen stadtplanerischen Entwurf mit dichter Bebauung und großer Freifläche vor. Dass Einfamilienhäuser mit Gärten am Stadtrand errichtet wurden, entspricht nicht seiner ursprünglichen Intention. Grund und Boden sollte ihm zufolge nämlich nicht veräußert werden, sondern der Gemeinschaft gehören. Arbeit, Wohnen und Erholung sollten am selben Ort möglich sein. Typologisch lässt sich die Gartenstadt in den Wiener Plansiedlungen Döbling und Währing finden.<sup>122</sup> Angesichts einer modifizierten Version der Gartenstadtidee verlor die Blockrandbebauung auch bei den Zagreber Planungsfachleuten langsam an Bedeutung. Dies zeichnete sich durch die Novellierungen der Bauordnung Zagrebs ab. Die neue Regelung für freistehende Gebäude und für den Bau der Beamtenhäuser in Peščenica bauten auf den Vorschriften für die Errichtung der Landhäuser auf Josipovac von 1888 auf, die für den nördlichen Stadtteil vorgesehen waren. Sie erweiterten das Gebiet der offenen Bauweisen in das Wohngebiet Stara Peščenica, welches zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Zuge der Planung der Stadterweiterung nach Osten entstand.<sup>123</sup> Die „geschlossene“ Bauweise blieb hingegen im zentralen Stadtteil von Zagreb obligatorisch.<sup>124</sup>

<sup>120</sup> Vgl. Slukan Altić 2012, 103-104.

<sup>121</sup> Vgl. Will 2012, 134-155.

<sup>122</sup> Vgl. Sokolić/Jukić 2010, 290-301.

<sup>123</sup> Vgl. Kahle 2004, 213.

<sup>124</sup> Vgl. Kahle 2006, 219.

## Der Stadtblock

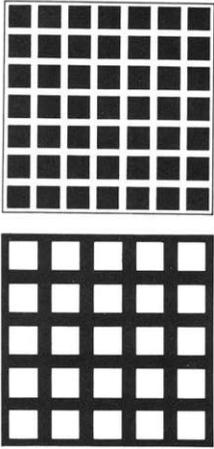


Abb 46 Ideales Blockraster

“The block is the space between the streets occupied by the private space of plots, semi-private space and sometimes public space and buildings.”<sup>125</sup> Philippe Panerai beschreibt in seinem Werk „Urban Forms“ den urbanen Stadtblock als das typische Merkmal der europäischen Stadt, so auch von Zagreb und Wien. Stadtblöcke stellten die dichteste Form der Bebauung in der gründerzeitlichen Stadt des 19. Jahrhunderts dar. Durch die starke Definition der Kanten am äußeren Rand der Blockparzelle ermöglichten sie das Einfassen des öffentlichen Raums und somit die Trennung des öffentlichen vom privaten Leben. Nach Leslie Martins „The grid as generator“ aus dem Jahr 1972, welches die Vorteile der Blockrandbebauung aufzeigt, steht die Fläche der idealen Blockrandbebauung gleich zu der Fläche des Quadrats, welches es umschließt.<sup>126</sup> Die Notwendigkeit einer ausreichenden Belichtung definierte die Tiefe der äußeren Trakte der Blockrandbebauung, woraus ein offener Raum in ihrem Zentrum resultiert. Dieser zentrale Innenhof beherbergte private Gärten, allgemeine Höfe oder auch niedrigere Nebengebäude, welche durch die umliegende geschlossene Bebauung vor den Emissionen der Umwelt geschützt waren. Vor allem jedoch diente der Innenhof den Nutzerinnen\*, die ihn wiederum beleben und mit den öffentlicheren Bereichen der Stadt verbinden sollten.

<sup>125</sup> Panerai 2003, 168.

<sup>126</sup> Vgl. Martins 1972, 77.

In jedem dieser  
von Stadtstraßen  
umschlossenen Räume  
gibt es eine kleine  
Welt, eine kleine Stadt  
oder eine elementare  
Metropole.<sup>126</sup>

Ildefons Cerdà, Stadtplaner

Die Struktur der Stadt ist tendenziell hierarchisch angelegt, es gibt große Plätze, Hauptstraßen, Grünflächen und Seitenstraßen, jeder einzelne Stadtblock baut seine eigene Beziehung zum städtischen Gewebe auf. Die vierseitige Blockrandbebauung fügt sich gut in dieses Umfeld ein, da jede Seite für sich auf die Umstände der direkten Umgebung reagieren kann. Die Straßenfassade definiert in Folge immer die Straßenfront, den wahrnehmbaren öffentlichen Raum und beeinflusst die Funktionsweise einer Stadt. Darüber hinaus bietet der gründerzeitliche Stadtblock mit seinem nutzungsvariablen Grundriss genügend Flexibilität, um sich an unterschiedliche Bauweisen sowie soziokulturelle Änderungen anpassen zu können und eine Mischnutzung zu ermöglichen.

Daniel Glasers These „Keine Stadt ohne Block, ohne Block keine Stadt.“<sup>127</sup> definiert Stadt durch urbane Dichte mittels konzentrierter Bebauung, welche im Weiteren auch das Wechselspiel zwischen privatem und öffentlichem Raum ermöglicht. Der gründerzeitliche Stadtblock ist das Ergebnis stark regulierender Rahmenbedingungen wie der Baulinie, der Bauweise oder der Traufhöhe. Da nach innen im Gegenzug mehr Spielraum gegeben war, wurden die Freiräume informell organisiert. „Das, was den Block ausmacht, seine Essenz, ist sein Inneres und nicht sein Äußeres“ hält Glaser in seiner Arbeit „Freie Räume. Strategien für den Wiener Block“<sup>128</sup> fest – er kritisiert unter anderem den Mangel an konkreten Maßnahmen für die Bespielung von Innenhofflächen im Block, stellen diese doch ein wesentliches Element für die Urbanität und die Funktion der Erdgeschosszone dar.

Klar zu unterscheiden sind einerseits die Straßenfront und andererseits die hofgewandte Rückseite, da die Fassade innerhalb des Hofes auf spezifische Nutzungen der Bewohnerinnen\* reagierte. Besonders prägnant war diese Divergenz in der gründerzeitlichen Blockrandbebauung des 19. Jahrhunderts, so auch in Zagreb. Die Aneignung bzw. die Nutzung der inneren Flächen des Stadtblocks waren entscheidend für einen eigenen städtebaulichen und architektonischen Ausdruck, einen speziellen Charakter innerhalb des Blocks. Josef Paul Kleihues beschreibt die Bedeutung des Stadtblocks während der Internationale Bauausstellung in Berlin 1984 als „Mikrokosmos der Stadt“, das Ineinandergreifen von funktionaler und formaler Vielfalt des urbanen Lebens.

<sup>129</sup>

Die Flexibilität des gründerzeitlichen Wohnblocks ermöglicht es uns eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen in die Erdgeschosszone zu integrieren. Heute wird die gesamte Tiefe der Blockparzelle für Parkplätze, Gewerbe und Abstellflächen genutzt. Der urbane Stadtblock definierte sich vor allem auch in der Gründerzeit über das Stadtparterre, das zusammenhängende Geflecht von Erdgeschoss, Innenhof und Straße, die in einer Wechselbeziehung zueinander standen.<sup>130</sup> Somit fungierte er als verbindendes Element zwischen dem ihn umgebenden öffentlichen Raum und dem innenliegenden gemeinschaftlichen Bereich. Die Evolution des Stadtblocks ist mit dem gesellschaftlichen Paradigmenwechsel des aufkommenden Bürgertums sowie mit dem Wohnungsman-

<sup>127</sup> Glaser 2011, 9.

<sup>128</sup> Vgl. Glaser 2011, 13.

<sup>129</sup> Vgl. Kleihues 1984, 23.

<sup>130</sup> Vgl. Psenner 2012, 5.

gel des 19. Jahrhunderts verbunden. Die damalige Stadtplanung zielte darauf ab, mittels Blockrandbebauung einen angemessenen Wohnraum in den Städten zu schaffen. In der Gründerzeit erhielt der Stadtblock aufgrund seines flexiblen und nutzungsfreien Grundrisses vor allem in der Erdgeschosszone, zusätzlich eine wirtschaftliche Komponente, er entwickelte sich sogar zum zentralen Element der Urbanität im 19. Jahrhundert. Nach den Weltkriegern ließen Fachleute vom Typ der Blockrandbebauung ab und konzentrierten sich auf eine aufgelockerte Bebauung. Die autogerechte, funktionale Stadt des 20. Jahrhunderts führte einen Paradigmenwechsel herbei, nach welchem Multifunktionalität und Dichte erneut zum Leitbild des Lebens in der Stadt avancierten, der daher eine nachträgliche, gezielte Verdichtung nach innen anstrebte.

Der „Wiener Block“ ist der bedeutendste Bautyp Wiens bzw. hat dieser, nach Glaser, „Wien erst zu dem gemacht, was es heute ist“<sup>131</sup>. Um zu verstehen, was Zagreb zu dem gemacht hat, was wir heute kennen, und um in späterer Folge den Transformationsprozess der Blockrandbebauung und ihres Innenlebens anhand des Forschungsblocks nachvollziehen zu können, ist es nötig, die Entstehung und Evolution des Zagreber Blocks kurz zu skizzieren.

Die gründerzeitlichen Stadtblöcke in Zagreb sind ebenfalls sehr diverse Strukturen, zwar nicht ganz so unregelmäßig wie in Wien – jedoch auch nicht so streng nach Maß wie in Barcelona. Die Blockrandbebauung des Zagreber Blocks erscheint wie eine Mauer rund um das versteckte und dichte Innere. Bei der Untersuchung der Innenhöfe des Zagreber Blocks ist erkennbar, dass sich auch hier das Innere in (zeitlich aufeinanderfolgenden) Schichten aufgebaut hat. Durch unterschiedliche Bauweisen und Materialien, ob in Massiv-, Leicht- oder gar Mischbauweise, ob aus Beton oder Ziegel, Stahl oder Holz, durch das Zusammenführen und Trennen von Flächen sowie durch das Hinzufügen von Volumina können diese Bausteine erkannt und kategorisiert werden.

Die Bauordnung Zagrebs von 1857 war maßgebend für die Form des Blocks und sah die rechteckige Kreuzung der Straßen vor, um der Stadt allmählich eine regelmäßigere Gestalt zu verleihen<sup>132</sup>, wodurch der Typ des Zagreber Blocks charakterisiert wurde. Die Hauptstraßen sollten den rechteckigen Block umfassten und durch das Kreuzen mit den senkrechten Nebenstraßen die Flächen der Blockparzellen teilen. Die flächenhafte Ordnung der Stadterweiterung ging mit dem Rationalismus der Neuzeit und mit dem zunehmenden Einfluss von Stadtplanungstheoretikerinnen\* einher. Die orthogonalen Straßen und Blöcke waren die einfachste Lösung für das kontrollierte Wachstum der Stadt. Die Hauptelemente der Blockrandbebauung sind die Vorderhäuser sowie Eckhäuser an den Kreuzungen der Straßen.<sup>133</sup> Um die Bebauung der Innenhöfe der neuen Stadtblöcke zu verhindern, wurde erst 1940 in einer neuerlichen Bauordnung für die Hauptstadt Zagreb die Bebauung vorgeschrieben.<sup>134</sup> Der regelmäßige Typ des Blocks wurde im „Übersichtsplan der Ausbreitung und Verschönerung der Stadt“ aus dem Jahr 1865 sowie im Regulierungsplan aus

<sup>131</sup> Vgl. Glaser 2011, 9.

<sup>132</sup> Vgl. Landes und Regierungsblatt für die Königreiche Kroatien und Slawonien 1857, 20.

<sup>133</sup> Vgl. Kahle 2004, 78-79.

<sup>134</sup> Vgl. Bauordnung 1940, 21-46.

dem Jahr 1888 vorgesehen. Im Jahr 1896 wurde die Größe der Fläche des Hofes eines Eckhauses nach § 34. vorgeschrieben, welche nun nicht weniger als 15 % des Bauplatzes betragen durfte.<sup>135</sup>

Der Prozess der „Umlegung“ aus der mitteleuropäischen Planungstheorie „des Städtebaus“ nach Josef Stübben von 1890<sup>136</sup> ermöglichte erst die Umsetzung des Zagreber Regulierungsplans von 1865. Dieser Prozess bezeichnet die Umwandlung von privatem, landwirtschaftlichem Eigentum in städtisches Bauland durch eine Neu- bzw. Umparzellierung – also durch Enteignung – der bestehenden Grundstücke. Hierbei wurden die Flächen der langen, schmalen landwirtschaftlichen Parzellen zersetzt, neukonfiguriert und an die geplanten städtischen Blockparzellen, die an orthogonalen Straßenrastern ausgerichtet waren, angepasst.<sup>137</sup> Der erste Regulierungsplan 1865 ist daher eher als ein Planungsinstrument zum Ausbau des Stadtgebiets denn als konkrete „Regulierung“ zu sehen; dementsprechend manifestierte sich das orthogonale Straßenraster eher als ein schematischer Entwurf statt als endgültige Struktur. Dabei beherrschten zwei Elemente das Wachstum der Unteren Stadt: Erstens wurde die Wachstumsplanung im Wesentlichen als ein technisch-finanzielles und weniger als ein architektonisch-gestalterisches Problem gesehen. Zweitens stellte man sich die Stadt als einen inhomogenen Organismus vor, der gewisse Systeme beinhaltete, die funktionieren mussten, um zu überleben. Erstmals wurde Infrastruktur berücksichtigt, die eine Stadt am Leben erhalten soll: Abwasserkanäle, Trinkwasserleitungen und Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr der Straßenbahnen sollten ausgebaut werden. Im besagten Plandokument wurde auch eine Zonierung nach dem analytischen, organisatorischen Konzept der Industrialisierung eingeführt. Die Stadt wurde zuerst analysiert und dann hinsichtlich ihrer Funktionen in ein erweiterbares Raster eingebettet.<sup>138</sup> In Zagreb sollte es demnach drei Zonen geben: die Wohnzone, die Industriezone und die Erholungszone. Ziel war es, das städtische Gewebe aufzubrechen und in Straßen, Blöcke und Plätze zu zerlegen, um so alles wieder unter einem neuen, rationalen Raster des Stadtnetzes zu vereinigen. Die daraus entstandenen Fragmente konnten dann in Parzellen aufgeteilt und weiter an Investorinnen\* zur Entwicklung verkauft werden.<sup>139</sup>

135 Vgl. Bauordnung 1895, 510.

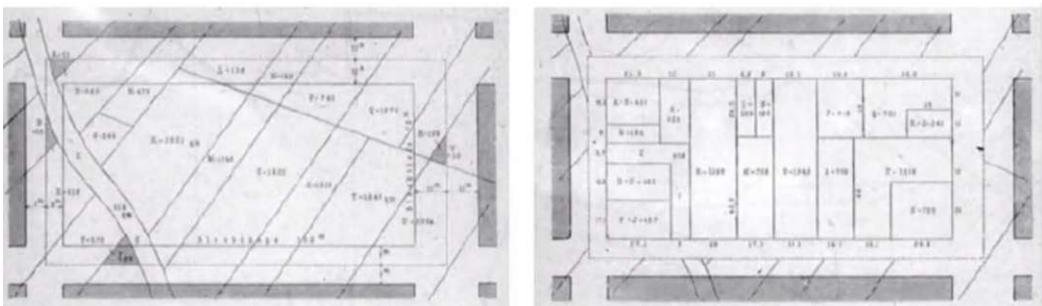
136 Vgl. Stübben 1890, 286.

137 Vgl. Blau/Rupnik 2007, 44-45.

138 Vgl. Blau/Rupnik 2007, 44.

139 Vgl. Blau/Rupnik 2007, 45.

Abb 47 Umlegung der Parzellen



Bedingt durch die fehlende Teilung der geschaffenen Blöcke ist die Zagreber Grundstruktur im Vergleich zur Wiener Blockrandbebauung im Durchschnitt größer geraten. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel schaffte es die Stadtverwaltung nicht, genug Land für die Öffentlichkeit anzukaufen oder durch Enteignung anzusammeln, um mehr Straßen zu bauen und dadurch die Blöcke zu zerteilen. Mit der Verstärkung des Gebiets und den vermehrten Steuereinnahmen sollte die Stadt planmäßig Geld lukrieren, um den Umfang der Blöcke zu reduzieren und das Stadtraster feiner zu gestalten. Dies gelang jedoch nicht.

Im Sinne der Eindämmung von Hofbauten im Jahr 1940 urgierte Juraj Augustin, ein Architekt des städtischen Bauamts, bereits im Jahr 1882 das Innere des Blocks auszudünnen und freizulegen, um öffentliche Qualitäten innerhalb der Wohnblöcke zu schaffen. Die Fläche innerhalb der Blockrandbebauung wurde in Arbeitshöfe und Schuppenbereiche zoniert mit der Intention, diese provisorisch gebauten Strukturen nach der Fertigstellung des Blockrandes zu entfernen, um später das Innere des Blocks als offene Grünfläche freizulegen.<sup>140</sup> Da man diese neue Vorgehensweise jedoch nicht gesetzlich verankerte, wurde sie mehr als eine allgemeine Empfehlung für den städtischen Raum und nicht als Verpflichtung gesehen und daher auch nicht eingehalten. So setzte sich der sogenannte „Zagreber Block“ als Blocktypologie im Stadtgebiet durch. Der Zagreber Block ist demnach ein großer Stadtblock mit einer geschlossenen Blockrandbebauung nach der Bauordnung 1857 und einem großen, tiefen Innenhof, der jedoch schlussendlich dicht verbaut wurde und dessen Struktur der räumlichen Logik der landwirtschaftlichen Parzellen der Vergangenheit folgt. Der erste Katasterplan sowie der erste Regulierungsplan waren durch ihre unterschiedlichen Flächenordnungen und Straßenkonfigurationen nicht deckend und beeinflussten sich daher gegenseitig in ihrer Qualität. Zudem war die Realisierung der Blockparzellen mit enormen Kosten verbunden, sodass die Stadtregierung zunächst weder das Budget noch die Macht hatte ihre eigenen Infrastrukturprojekte durchzusetzen.<sup>141</sup> Insofern war die Vereinigung der zwei Plandokumente problematisch für die weitere Stadtentwicklung sowie die Organisation innerhalb des Blocks.

Durch ihre Größe, ihre Dichte und die Anordnung der Parzellen innerhalb des Blocks verhält sich nach Eva Blau und Ivan Rupniks Buch „Project Zagreb“ das Innere des Zagreber Blocks gleich „parallel cities“ – unabhängige, parallele Städte im eigentlichen Stadtzentrum<sup>142</sup>, ähnlich der Bedeutung eines Mikrokosmos nach Kleihues. Die Blöcke sind an vier Seiten vom Straßenraum eingefasst und lassen sich von allen Seiten begehen. Der Raum innerhalb des Blocks ist hingegen kein integrierter Teil des städtischen Gewebes, sondern eine fast dörfliche Struktur, die innerhalb der Stadt verborgen liegt.

Der Zagreber Block wurde im Laufe der Jahre zu einem Spielfeld für Architektinnen\*, um neue Gebäudetypologien auszuprobieren. Unterschiedliche Expertinnen\* nahmen sich der Aufgabe an, die Stadtstruktur angesichts der gescheiterten Flächenumlegung, der problematischen Ansätze der Regulierungspläne sowie der unterschiedlichen Bauordnungen zu vereinheitlichen

<sup>140</sup> Vgl. Blau/Rupnik 2007, 100.

<sup>141</sup> Vgl. Blau/Rupnik 2007, 104.

<sup>142</sup> Vgl. Blau/Rupnik 2007, 104.



■ Abb 48 historische Straßen



Abb 49  
Historische Straßen mit  
neuem Straßenraster

und die Wohnqualität zu verbessern. Verschiedenste Versuche wurden unternommen, beispielsweise das Öffnen des Stadtblocks oder die Verschmelzung von Öffentlichem und Privatem, wodurch der gesamte Stadtblock wieder in das städtische Gewebe integriert werden sollte. Eine weitere Strategie stellte die Interpolation der Gebäude dar, die von Blau und Rupnik als „parcel urbanism“<sup>143</sup> bezeichnet wird: In erster Linie wurde dabei die Architektur dieser urbanen Einheit im Blockrand fokussiert, welche von den Architektinnen\* gestaltet wurde und mittels eigener Strategien wie der „Schichtung“ von Bausteinen, der Akzentuierung bestehender Bausubstanz und neuer Programmierung der Bestandsflächen den Block aufwerten sollte.

Die Zagreber Blockrandbebauung der Gründerzeit wurde basierend auf der Typologie eines modifizierten Straßentrakters (T-Trakter) bzw. Doppeltrakters (H-Trakter) zusammengesetzt, nicht durch ein exaktes Regelwerk, zusätzliche Adaptionen im Grundriss und der Tiefe geschah durch Abänderungen vonseiten der Architektinnen\*. Letztendlich erschufen Architekten wie Janko Grahor, Gjuro Carnelutti und Hinko Rieszner, dessen Architektur auch im Forschungsblock dieser Arbeit vorkommt, selbst maßgebliche Charakteristiken des Zagreber Stadtblocks und prägten damit die Morphologie des „versteckten“ Innenhofs. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts waren die Architektinnen\* und Stadtplanerinnen\* weiterhin an das Stadtraster gebunden. Bis dahin wurde weder das Straßennetz verfeinert noch neu parzelliert, die Folgen sind bis heute im dicht bebauten Blockinneren sichtbar: Schuppen, Garagen, Produktions- und Werkstätten verstellen und blockieren die langen und schmalen Grundstücke, welche zusammen mit Restflächen in der Mitte des Blocks ohne Verbindung zum Blockrand charakteristisch für die damalige landwirtschaftliche Flächenaufteilung waren.<sup>144</sup>

<sup>143</sup> Vgl. Blau/Rupnik 2007, 130-134.

<sup>144</sup> Vgl. Blau/Rupnik 2007, 100.

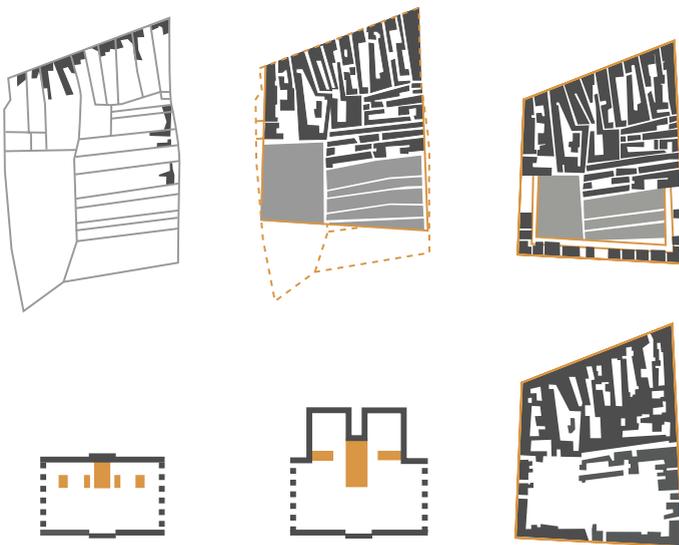


Abb 50 Evolution des „Zagreber Blocks“

## Der Wiener Block

Die Typologie des Wiener Baublocks lässt sich aufgrund ihrer Größe grob in vier Typen kategorisieren, welche sich zwischen einer Größe von 0,36 ha bis 1,4 ha bewegen. Die Typen unterscheiden sich vor allem in Bezug auf ihr Freiflächenpotential und den Anteil der Erdgeschoßzone im Blockrand. Die Innenhöfe sind auch in Wien wenig reguliert und bilden aufgrund der baulichen Vielfalt und der verschiedenen Nutzungen ebenfalls einen Gegensatz zum äußeren Blockrand. Die Wechselbeziehung zwischen Straße und Hof stellt auch hier ein Potential für ein vielfältiges und funktionierendes Stadtparterre dar.<sup>145</sup>

Nach Glaser besteht der Wiener Block des 19. Jahrhunderts hauptsächlich aus Straßen- und Doppeltrakter und hat eine Durchschnittsgröße von 120 m x 60 m.<sup>146</sup> Der Zagreber Block lässt sich hier gut dem Wiener Block gegenüberstellen: Die durchschnittliche Größe des Zagreber Blocks beträgt 1,5 ha mit ungefähren Maßen von 120 x 125 m – so wie der Forschungsblock dieser Arbeit – und ähnelt daher dem größten der Wiener Blocktypen. Auch die Gebäudetypologien im Blockrand ähneln sich in Wien und Zagreb stark, sie bestehen in beiden Fällen vorwiegend aus Eckhäusern, Straßen- und Doppeltraktern. Im Vergleich sieht man die gründerzeitliche Stadtstruktur im 7. Wiener Gemeindebezirk Neubau und das Areal des Forschungsblocks in Zagreb.

<sup>145</sup> Vgl. MA 21A 2018, 38-40.

<sup>146</sup> Vgl. Glaser 2011, 36.

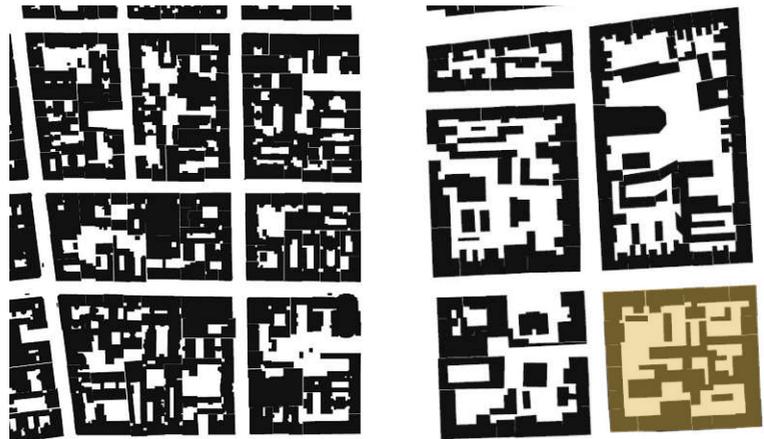


Abb. 51 Schwarzplan Blockrand Wien und Zagreb



Abb. 52 Ausblick auf die Untere Stadt



## Das Mietshaus

Die Epoche der Gründerzeit ging mit einem grundlegenden Wandel in der Art der Wohntypologie einher. In ländlichen, wie auch in städtischen Gebieten war es üblich ein eigenes Wohnhaus samt Grund und Boden zu besitzen. Da sich die neuen Bürgerinnen\* der Stadt jedoch nur in den wenigsten Fällen ein eigenes Haus leisten konnten, wurde das bürgerliche Mietshaus in der Blockrandbebauung zu einer renditefähigen Anlage der Gründerzeit.<sup>147</sup> Die Wohnblöcke wurden für die Bürgerinnen\* der Mittel- und Oberschicht in Form von Eigentumswohnungen errichtet. Wohlhabende private Klientinnen\* wandten sich an die Architektinnen\* der damaligen Zeit, um Mietshäuser für sich bauen zu lassen, weshalb auf historischen Plandokumenten neben den Architektinnen\* und Ingenieurinnen\* auch die Klientinnen\* verzeichnet sind.

Architekturtheoretiker und Experte der Zagreber Bauordnung Darko Kahle bezeichnet in seiner Analyse zum Zagreber Eckhaus von 2004 die Elemente der Blockrandbebauung der Unteren Stadt als zweistöckige und dreistöckige „Einbauhäuser“. Nach Kahle sind dies Gebäude, die einzeln in den Blockrand an der Straße eingefügt wurden und sich teilweise zwischen zwei bereits errichteten Gebäuden befinden oder als „halbeingebautes“ Gebäude die Reihe der Bebauung fortführt.<sup>148</sup>

Die Blockrandbebauung avancierte zwischen der Industrialisierung und dem ersten Weltkrieg zum Markenzeichen der europäischen Städte. In den Städten erhöhten sich die Preise der Grundstücke zunehmend, weshalb diese in immer kleinere Parzellen geteilt und an unterschiedliche Eigentümerinnen\* verkauft wurden. Aus diesem Grund konnte das Prinzip der gleichzeitigen Bebauung des Blockrands nicht bestehen. Die Blöcke entwickelten sich daher über längere Zeiträume hinweg.<sup>149</sup> Vor allem ab den 1890er Jahren baute sich der Blockrand langsam auf und wurde geprägt von unterschiedlichen Gebäudetypen. Die Bauten sitzen als Vorderhaus auf gleichmäßig langgestreckten, rechteckigen und schmalen Grundstücken, die mit ihrer kurzen Seite an und zur Straße hin ausgerichtet sind. Somit wird die Größe des Gebäudes durch die Breite des Grundstücks im Verhältnis zur Straße bestimmt.<sup>150</sup> Die Vorderhäuser sind wie bereits erwähnt als Straßentrakter oder Doppeltrakter ausgebildet und nach dem Erdbeben 1880 hauptsächlich als dreistöckige Häuser (E+2), die billiger zu bauen, einfacher zu verwalten und flexibler in den Grundrissen waren, konzipiert.<sup>151</sup> Die einstöckige Bebauung im Innenhof setzte sich aus freistehenden Hinterhäusern zusammen, welche als Schuppen, Trockenräume, Güterlager, jedoch auch als zusätzlicher Wohnraum für Arbeiterinnen\* genutzt wurden.

<sup>147</sup> Vgl. Pirstinger 2014, 32.

<sup>148</sup> Vgl. Kahle 2004, 78.

<sup>149</sup> Vgl. Kahle 2004, 78.

<sup>150</sup> Vgl. Obad-Scitaroci/Bojanic-Obad-Šæitaroci 2021, 3357-3360.

<sup>151</sup> Vgl. Kahle 2014, 179-184.

An den Ecken der Blockrandbebauung befinden sich Gebäude mit rechteckigen bzw. trapezförmigen Grundrissen. Die Seitenflügel der Eckhäuser stoßen entweder im rechten Winkel zusammen oder sind stumpf ausgebildet, um mehr Fassadenfläche zu generieren und eine Zugangsmöglichkeit zu straßenseitigen Räumlichkeiten im Erdgeschoss zu bilden. Diese Gebäude sind durch die abgeschrägten Häuserecken im 45 Grad-Winkel repräsentative Tore zum Block und wurden mit Balkonen, Erkern und Türmen oder Kuppeln zusätzlich akzentuiert. Die Wohnungen und Höfe der Eckhäuser werden hingegen über eine der zwei Fassadenseiten erschlossen. Mit der Stadterweiterung Zagrebs im Osten gestaltete sich die Blockrandbebauung durch die diagonalen Straßen sehr unregelmäßig – infolgedessen entstanden dreieckige, fünfeckige sowie trapezförmige Stadtblöcke, deren abgeschrägte Ecken durch die breite Stirnseite den öffentlichen Raum umspielen. Das Eckhaus stellt im Vergleich zur Straßenfront des „eingebauten“ Mietshauses einen Vorteil für geschäftliche oder öffentliche Zwecke dar, da sich die Wohnungen vorwiegend in den oberen Stockwerken befinden. Die Gestaltung der Fassadenfront des Eckhauses hatte daher einen viel höheren Stellenwert als die des regulären Vorderhauses des Blockrands. Die kleine Fläche des Hofes und die damit limitierte Entwicklung des Grundrisses Richtung Hof stellen einen Nachteil für das Eckhaus dar.

Die Merkmale von Mietshäusern liegen in der maximalen Ausnutzung des Raums: Die Hauptmauern der Häuser sind längsgerichtet und die Fußbodenoberkante des Erdgeschosses liegt gemäß Bauordnung immer höher als der Gehsteig, ist somit als Hochparterre ausgebildet. Die Erschließung durch die Häuser führt meist über die Hauptstiegen zunächst zum Hochparterre und anschließend wieder hinunter in den Hof, der in der Regel leicht über dem Straßenniveau liegt. An den Gebäuden im Blockrand ist die nachträgliche Aufstockung sehr gut ablesbar, deren Voraussetzung eine gewisse Mindeststärke der tragenden Wände, erstmalig bestimmt durch die Bauordnung aus dem Jahr 1857, war.

Aus der Analyse bestehender Grundrisse der gründerzeitlichen Blockrandbebauung geht hervor, dass der Komfort der Wohneinheiten indessen mit dem Ende des 19. Jahrhunderts steigt und sich aus gesundheitlichen und hygienischen Gründen schließlich in der Anzahl der Toiletten manifestiert. Für zwei kleinere Wohnungen wurde zunächst eine gemeinsame Toilette im Stiegenhaus geplant, später beinhalteten komfortablere Wohnungen eine eigene Toilette mit Badezimmer im Inneren. Im Souterrain gab es neben Wohnungen auch Lagerräume für Holz, Bierbrauereien und Gaststätten. Die Kommunikation fand im Treppenhaus des Gebäudes statt, welches oft gewunden und repräsentativ ausgebildet war. In den Grundrissen der Gebäude ist zudem ablesbar, dass zum Hof hin Küche, Nebenräume und Wirtschaftsräume angeordnet waren. Im ersten Stock gab es in der Regel zwei Wohnungen, wobei üblicherweise eine Wohneinheit für die Hausbesitzerinnen\* bestimmt war. Das Hochparterre wurde indes an die Haushälterinnen\* vermietet, die damit einen kurzen Weg zum Hof hatten, um ihre Arbeit effizient verrichten zu können<sup>152</sup>.

<sup>152</sup> Vgl. Moroević 1987, 165-181.

Ein Vergleich der Zagreber Blockrandbebauung kann mit Ildefons Cerdás Stadterweiterungsplan zur „Umgebung der Stadt Barcelona und Projekt zu ihrer Sanierung und Erweiterung“ von 1859 gezogen werden. Cerdá begann mit der Planung von Eixample (katalan. für Stadterweiterung) nach dem Abriss der historischen Stadtmauer 1854. Sein Plan zur Erweiterung Barcelonas zeichnet sich durch ein quadratisches Straßenraster aus, welches die historische Stadt mit den umliegenden Siedlungen verbinden sollte. Das Raster setzt sich aus parallelen Straßen, die zum Meer hin verlaufen, sowie horizontalen Straßen, die vom Gebirge zur Küste führen, zusammen. In Barcelona sind die Straßen im Vergleich zu Zagreb einheitlich, 20 m breit und schneiden sich einem orthogonalen Raster im Abstand von 133 x 133 m. Innerhalb dieser Straßen sind die charakteristischen achteckigen Stadtblöcke Barcelonas eingespannt, die im Unterschied aller Häuserecken in einem Winkel von 45 Grad weiten sich die Straßen und Plätze, wodurch der Verkehrsfluss erleichtert und die Belichtung der Wohnungen der Eckgebäude gewährleistet werden.

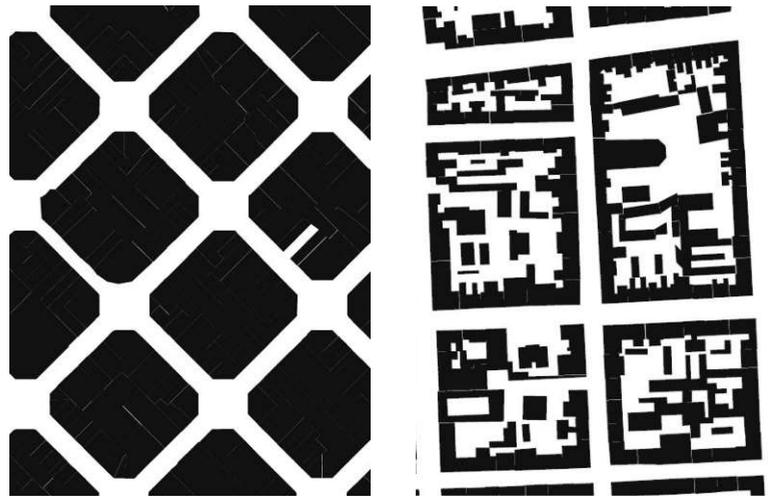


Abb. 53 Schwarzplan Blockrand  
 Barcelona und Zagreb





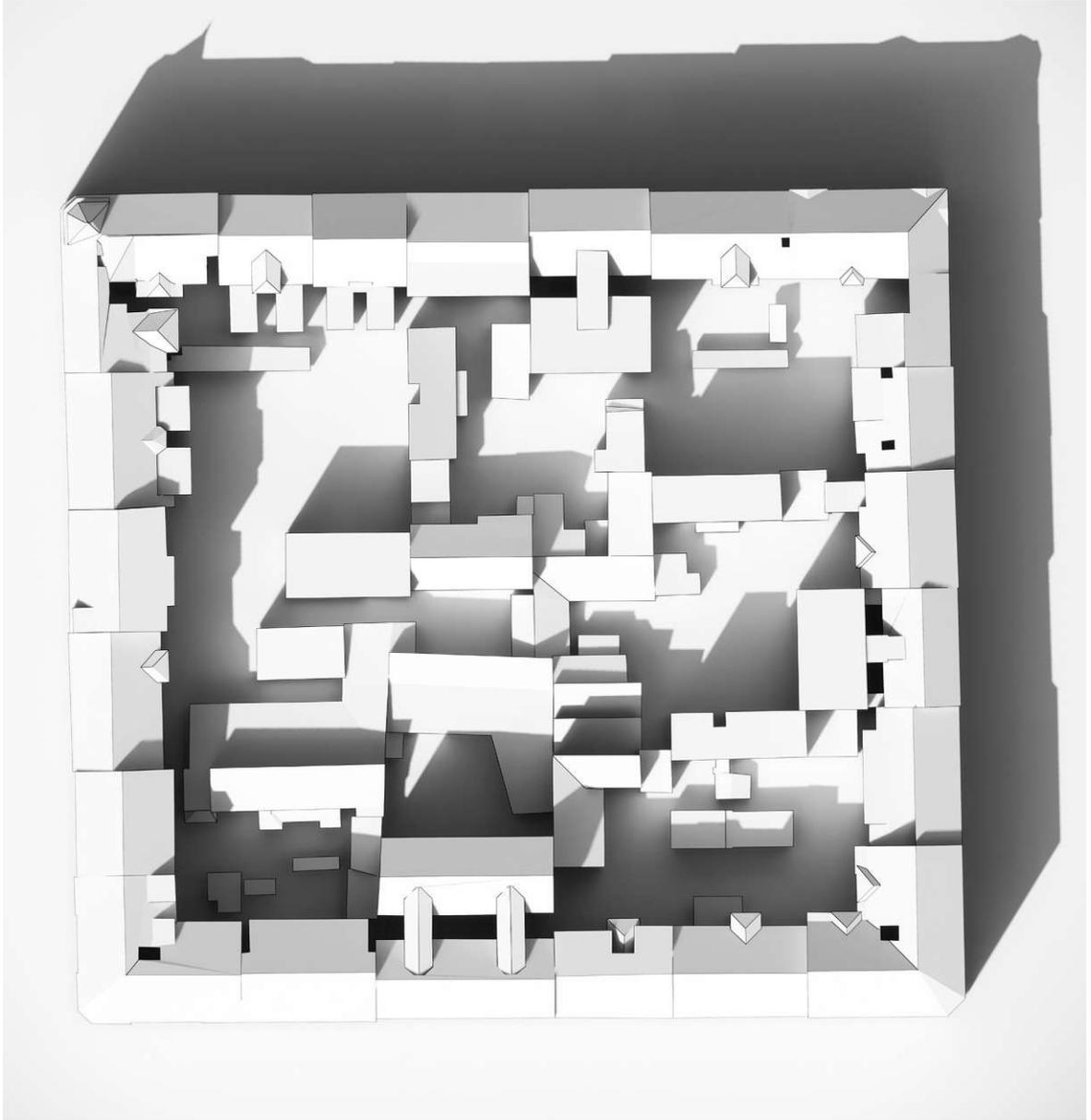
Abb. 54 Schwarzplan Untere Stadt 2021



## Der Forschungsblock und die Untere Stadt

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.

„Jeder Raum hat seinen Geist,  
(...) und das ist vielleicht ein  
Grund genug, warum bestim-  
mte Räume erhalten werden  
sollten.“



## Fakten zum Forschungsblock

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Standort:             | Pavla Hatzka / Draškovićeva / August Šenoa / Palmotićeva |
| Breite x Länge:       | 120 x 125 m  |
| Gebäude im Blockrand: | 22   |
| Größe:                | 15.131 m <sup>2</sup>                                    |
| Bebaut:               | 9.280 m <sup>2</sup>                                     |
| Bebaut %:             | 62%  |
| Innenhoffläche:       | 5.750 m <sup>2</sup>                                     |
| Geschosse:            | 3 - 4  |
| Bebauungsdichte:      | 2,1  |
| Bruttogeschossfläche: | 26.098 m <sup>3</sup>                                    |

## Der Forschungsblock in der Vergangenheit

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.



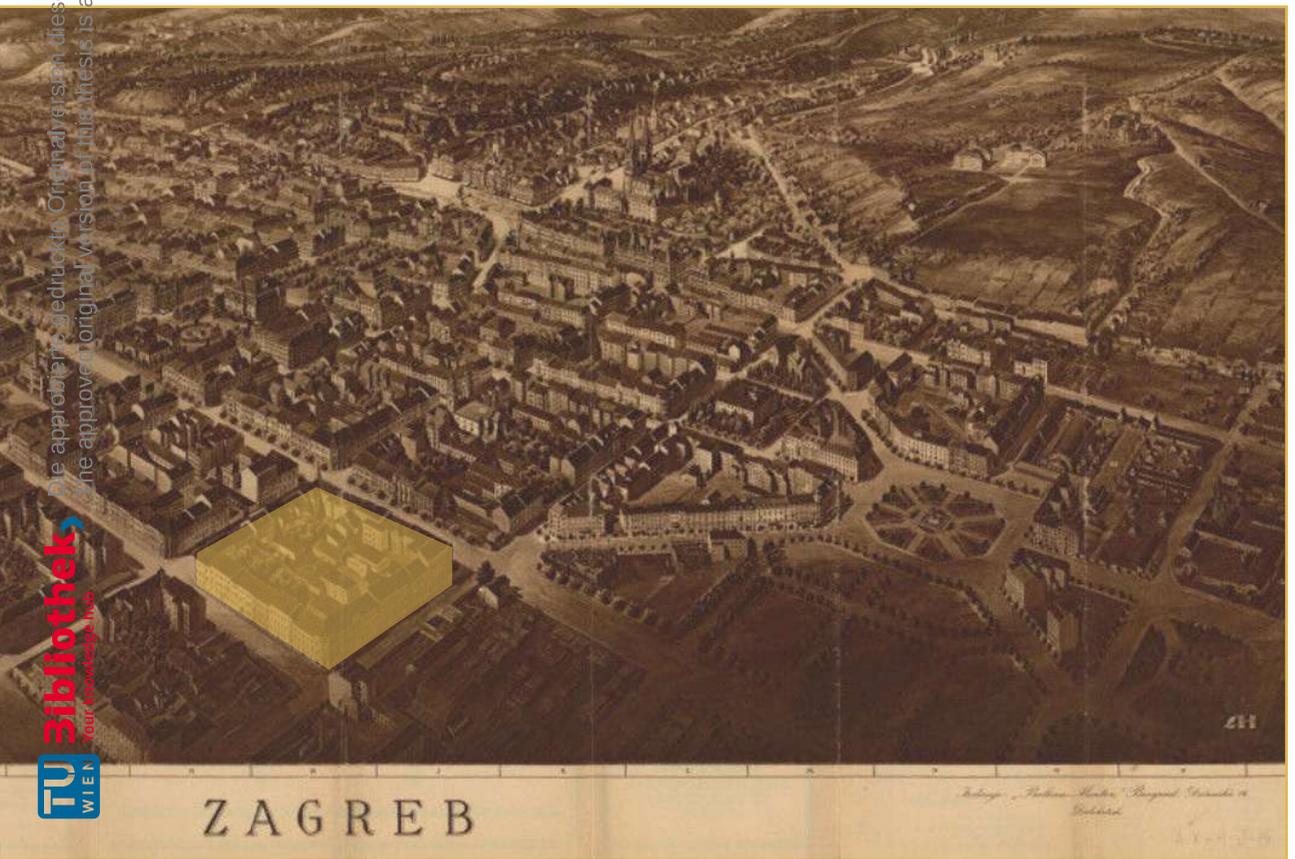
Abb. 56 Umgebung vom Stadtblock 110 um 1920



Abb. 57 Postkarte Zagreb gegen 1920



Abb. 56a Umgebung vom Stadtblock 110, 2019



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



## Der Forschungsblock heute

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.

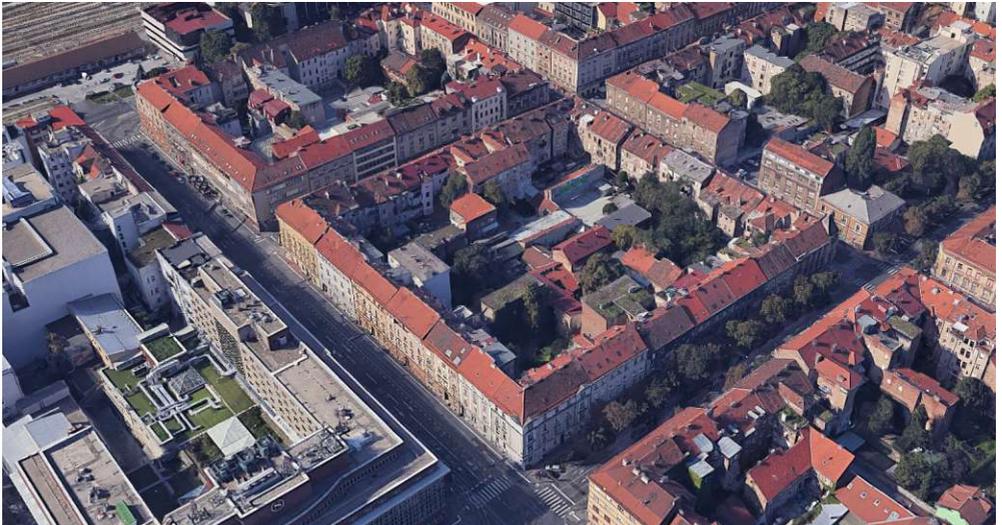


Abb. 58 Perspektive Stadtblock 110



Abb. 59 Vogelperspektive Stadtblock 110

Abb. 60 Perspektive Richtung Bahnhof



## Der Stadtblock 110

In Mittelpunkt dieser Forschung steht der Stadtblock Zagrebs, dessen historische Strukturen lange vernachlässigt und erst viel später als beispielsweise Wien oder Barcelona mit Strategien zur Quartiersaufwertung konfrontiert wurden. Ziel der morphologischen und funktionalen Analyse ist primär, versteckte Flächen- und Nutzungspotentiale im Stadtblock 110 zu identifizieren. Das Ergebnis der Forschung soll dabei helfen festzustellen, inwieweit die Bedürfnisse der Bewohnerinnen\* im Hinblick auf die vorhandenen historischen Schichten der gebauten Struktur und deren Nutzung verbessert werden können. Betrachtet wird hierbei der gesamte Block: Straßenraum, Blockrandbebauung und das Innere des Blocks in Bezug auf das Stadtparterre sowie die Entstehungszeit.

Die Forschung basiert auf bibliografischem, kartografischem und fotografischem Material sowie Feldforschung aus dem Jahr 2019 und 2020, die zusammengeführt wurden. Untersucht werden die Merkmale des Blocks, nämlich Architektur und Morphologie sowie Fassaden und Grundrisse in Bezug auf die früheren Bauordnungen von Zagreb. Daneben fließen auch Daten von den Auswirkungen der jüngsten Ereignisse (Erdbeben 2020 sowie die Covid-19-Pandemie) auf die Nutzungsstruktur und die Funktion ein. Anhand von Felddaten und der Analyse der gebauten Sequenzen und deren struktureller Veränderungen wird der Transformationsprozess des Blocks 110 grafisch dargestellt.

Die folgende Fotostrecke soll eine Entdeckungstour durch den gründerzeitlichen Forschungsblock 110 in Zagreb darstellen und einen Eindruck der gebauten Realität vor Ort vermitteln.

## Herausforderungen und Potentiale des Stadtparterres

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.

Untersuchen wir heute das gründerzeitliche Stadtparterre in Zagreb, haben wir dank der Stadtplanerinnen\* des 19. Jahrhunderts breit angelegte Straßen mit viel Potential für das öffentliche Leben. Heute sind die gebauten Strukturen der Gründerzeit immer noch vorhanden und aufgrund ihrer variablen Grundrisse ein Mehrwert für das Stadtleben. Im folgenden Abschnitt sollen die Herausforderungen und Potentiale des Stadtparterres mittels Untersuchung der räumlichen und sozialen Merkmale des Stadtblocks und seiner Umgebung in Verbindung mit der Unteren Stadt beleuchtet werden. Jegliche Änderungen und Störfaktoren des städtischen Lebens wirken sich auch direkt auf den Forschungsbereich und seine Zukunft aus, weshalb abschließend eine zusammenfassende Strategie für den Block dargestellt und erläutert werden soll.

Der Block 110 ist 120 m x 125 m breit und lang und mit 1,5 ha ein durchschnittlich großer Block der Unteren Stadt. Er besteht aus einer Blockrandbebauung mit 22 Gebäuden aus der Gründerzeit von 1894 – 1904 und ungefähr 35 Bauten innerhalb vom Innenhof, die sich bis zum Jahr 2020 entwickelt haben. 62 %, also 9.500 m<sup>2</sup> Fläche, sind im Block verbaut bzw. versiegelt.

Der Innenhof zeichnet sich einerseits durch qualitatives und dichtes Grün mit vereinzelt Bäumen aus, welches jedoch durch Mauern getrennt ist. Andererseits prägen versiegelte, nicht versickerfähige Asphaltflächen den Raum. Die Gebäude am Blockrand sind drei bis viergeschossig mit hauptsächlich Wohnnutzung. Der Block 110 zählt nach dem GUP (Generalbebauungsplan der Stadt Zagreb) 2016 zur Gruppe M1 der städtischen Blöcke. Dies bedeutet, dass die Gebäude der Mischnutzung mit überwiegendem Anteil an Wohnnutzung zugeordnet sind. Die Bebauungsdichte beträgt ungefähr 2,1. Nach dem GUP von 2007/2009 befindet sich der Block 110 in der Zone B, der Schutzzone von Kulturgütern mit hoher architektonischer Qualität, und ist daher zu wahren.

## Lage und Umgebung

Der Forschungsblock 110 befindet sich am Rande der ursprünglichen Unteren Stadt, sozusagen an der östlichen Grenze vom ersten zum zweiten Regulierungsplan der Stadt Zagreb. Der Block 110 ist im Norden von der Pavla Hatza Straße, im Osten von der Draškovićeva Straße, im Süden von der Augusta Šenoa Straße und im Westen von der Palmotičeva Straße eingefasst. Die 350 m lange diagonale Kneza Mislava Straße akzentuiert mit einer Art Prunkstraße den Zugang vom Block vom Nordosten und ist die direkte Verbindung zu einem großen öffentlichen Platz mit Kultureinrichtung, dem Meštrović Pavillon. Die attraktive Lage des Forschungsblocks 110 zeigt sich an den kurzen Distanzen zu den wichtigsten Punkten der Stadt: 4 Minuten Gehweite vom „Grünen Hufeisen“, somit zum kulturellen und gesellschaftlichen Mittelpunkt der Stadt, sowie 350 m zum Hauptbahnhof und 850 m Distanz zum Busbahnhof. Der stark besuchte Ban-Jelačić-Platz liegt nur 10 Minuten nördlich vom Forschungsobjekt. Die unmittelbare Nähe zu diesen vier städtischen Ankerpunkten hebt die zentrale räumliche Bedeutung des Stadtblocks hervor. Wir befinden uns in der Mitte der meistfrequentierten Areale der Stadt. Die gegenüberliegende Straßenseite des Blocks an der Draškovićeva Straße ist von einem riesigen Komplex des 5-Sterne Hotels Sheraton und Casino mit reflektierender Fassade aus dem Jahr 1995 geprägt. Vis-à-vis der August Šenoa Straße ist eines der Verwaltungsgerichte der Stadt untergebracht, somit ist der Block 110 auch in einem Mischgebiet aus Wohnen und öffentlichen Einrichtungen eingebettet.

Das perfekte Netz an Straßen und Häuserblöcken war wegen bestehender Wege, die seit dem Spätmittelalter existierten, und bereits vorhandener Bebauung entlang der Hauptstraßen sowie der Parzelleneinteilung nach dem ersten Kataster von 1862, den Kanälen und den Eigentumsverhältnissen nicht möglich. Vor dem ersten Stadtplan 1865 war die Fläche vom Block 110 Ackerland und Weide. Zudem ist das Gebiet der Unteren Stadt in Richtung des Flusses Sava abschüssig und war vor seiner Regulierung 1899 von vielen Bächen durchschnitten. Die Nebenarme der Sava überschwemmten dadurch regelmäßig die angrenzenden Felder der Stadt<sup>153</sup>, was das Besiedeln erschwerte. (Abb.: Sava vor der Regulierung) Der Block befindet sich noch im Gebiet des orthogonale Stadtrasters nach der Planung des ersten Regulierungsplans von 1865. Nördlich, südlich und westlich sind weitere Blockrandbebauungen in unmittelbarer Nähe, getrennt durch den Straßenraum.

Der öffentliche Raum ist geprägt durch starkbefahrene einspurige Straßen mit seitlichen Stellplatzflächen. Besonders hochfrequentiert sind die Draškovićeva Straße als Hauptverkehrsachse von Süden nach Norden und die Pavla Hatza Straße als horizontale Verkehrsschneise durch die gesamte Untere Stadt. Die anderen zwei Straßen sind Nebenstraßen und dienen vor allem dem Anrainerverkehr und als Stellplatzfläche.

153 Vgl. Obad-Scitaroci/Bojanic-Obad-Šæitaroci 2021, 3356-3358.

Die Pavla Hatzka Straße ist gekennzeichnet durch eine Breite von 22 m und eine Allee, deren Entstehung auf die Gründerzeit zurückgeht und sich durch die Untere Stadt zieht. Neben Fahrzeugen nutzen auch Radfahrerinnen\* mit schmalen, farblich abgesetzten Radfahrstreifen den Straßenraum. Der Rundverkehr teilt sich den Gehsteig mit den Fußgängerinnen\*, wobei diese Bewegungsflächen im Vergleich zum gesamten Straßenprofil sehr schmal ausgebildet sind.

Der Gehsteig ist zudem mit einer großen Anzahl an Müllgroßbehältern oder ruhenden Fahrzeugen verstellt, sodass er nicht barrierefrei ist. Die Draškovičeva Straße ist ebenfalls eine der breitesten Straßen der Stadt und dient neben dem motorisierten Verkehr auch der Straßenbahn. Die Breiten und Aufteilungen der umliegenden Straßen werden in Folge anhand von Straßenquerschnitten und Fotos des Straßenraums detaillierter beleuchtet.

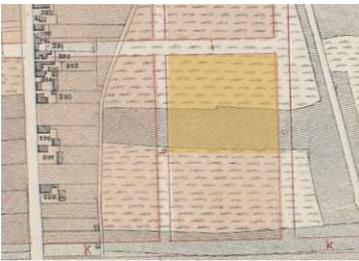


Abb. 61 Standort Stadtblock 1864



Abb. 62 Standort Stadtblock 1889



Abb. 63 Standort Stadtblock 1891

## Größe der Unteren Stadt

Um die Größe der Unteren Stadt und in Folge die Größe des Stadtblocks und den Einflussgrad der Umgebung auf das ausgewählte Gebiet zu begreifen, werden ausgewählte Daten zur Demographie und Fläche kurz mit Wien verglichen: Die Untere Stadt ist der kleinste Bezirk der 17 Stadtteile von Zagreb. Mit einer Fläche von 301,6 ha ist sie mit den Wiener Gemeindebezirken Mariahilf und Neubau (gemeinsam) vergleichbar. 4,7 %, also 31.148 Personen der Zagreber Bevölkerung leben hier auf 0,5 % des Stadtgebietes.<sup>154</sup> Im Vergleich dazu leben im 6. und 7. Wiener Gemeindebezirk 63.612 Personen, das sind dementsprechend der Wiener Stadtbevölkerung 3,5 %.<sup>155</sup>

Die Entwicklung der Unteren Stadt war, wie zu Beginn dieser Arbeit behandelt, auf dem Bevölkerungswachstum durch die Industrialisierung und der damit verbundenen Nachfrage nach Wohnraum begründet. Die Untere Stadt als Zentrum der städtischen Expansion Zagrebs wurde durch das dicht bebaute Wohngebiet der gründerzeitlichen Architektur und die prunkvollen, aber in Mitleidenschaft gezogenen Straßenfassaden, die den öffentlichen Raum prägen, essenziell für den touristischen Erfolg der Stadt. Der Stadtraum wird mit den historischen Gebäuden, welche in die strenge Blockrandbebauung des rasterförmigen Grundrisses der Stadt eingespannt sind, in ein Spannungsverhältnis zwischen öffentlichem Straßenraum und privaten Hinterhöfen gesetzt. Vom „Grünen Hufeisen“<sup>156</sup> zusätzlich akzentuiert lässt er die Touristinnen\* eine kleine Version Wiens erleben.

<sup>154</sup>Vgl. Zagreb u Brojkama 2021.

<sup>155</sup>Vgl. Statistik Wien, 2022.

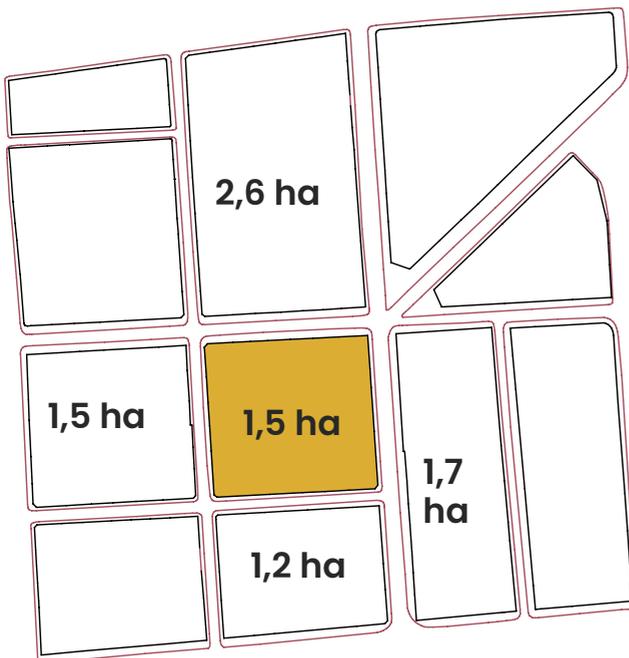
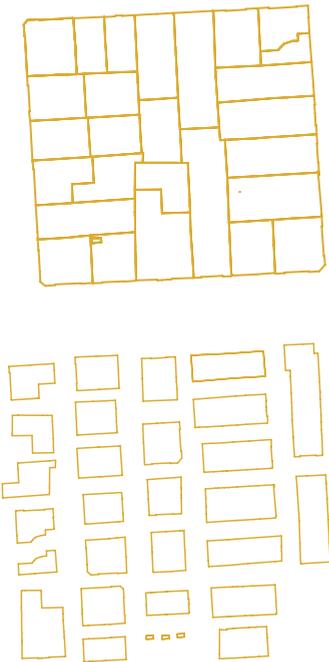


Abb. 64 Blockparzellen

## Blockgrößen und Parzellenstruktur

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. 65 Parzellen des Forschungsblocks



Die gesamte bebaute Fläche der Unteren Stadt beträgt ungefähr 115 ha, die sich durch die typische Blockrandbebauung Zagrebs bildet. Die Untere Stadt besteht aus 169 Blöcken, deren Blockparzellen zu 40 -60 % bebaut sind<sup>156</sup> und durch die örtlichen Gegebenheiten kaum die gleiche Größe oder Form haben. Der kleinste Block ist etwa 0,18 ha groß und die größten ungefähr 4,47 ha. Die Durchschnittsgröße der Blöcke beträgt ca. 1,5 ha, wie im Fall des Forschungsblocks. Die größeren Blöcke gruppieren sich eher im westlichen Teil der Unteren Stadt. Diese haben vor allem einen geringeren Innenausbau und daher einen höheren Anteil an Grün- und Freiflächen. Die Stadtblöcke unterscheiden sich zudem im westlichen, zentralen und östlichen Gebiet der Unteren Stadt. Die Größen variiert stark, wobei das östliche Gebiet eine kohärentere Fläche der Blockparzellen zeigt als die restliche Untere Stadt.

Die Blockparzelle des Forschungsblocks 110 ist 120 x 125 m groß und wiederum geteilt in 30 Grundstücke, die zwischen 12 m<sup>2</sup> und 1.171 m<sup>2</sup> betragen und im Eigentum verschiedener Personen stehen. Die Durchschnittsparzelle ist rechteckig und hat ca. 500 m<sup>2</sup>. Die durchschnittliche Breite der Parzellen beträgt ca. 20 m, die Längen variieren stark zwischen 12 und 66 m. Fünf Parzellen liegen im Zentrum der Blocks und sind nicht an die Straße angeschlossen. Der Block ist zu ca. 61% bebaut und besteht aus 9.280 m<sup>2</sup> bebauter Fläche und 5.750 m<sup>2</sup> Freifläche, die aber zu einem hohen Grad versiegelt ist. Block 110 gehört dennoch zu einem der grüneren Blöcke des Stadtgebiets.

Der Forschungsblock besteht aus 22 Gebäuden am Blockrand und ungefähr 30 gebauten Strukturen im Innenhof. Am Forschungsblock lässt sich eine unsachgemäße Pflege der Fassaden beobachten. Obwohl dieses Gebiet der Stadt zum ausgewiesenen schützenswerten historischen Ensemble gehört, ist der vernachlässigte Zustand der Bausubstanz viel zu prekär. Die Gebäude im Blockrand des Forschungsblocks sind stark verschmutzt und durch Vandalismus zerstört, die Ornamentik an den Fassaden ist abgeschlagen. Unbrauchbar gewordene Fassadenteile stellen durch herunterfallende Teile ein Risiko für Passantinnen\* da. Während der Feldforschung wurde ersichtlich, dass die Dachböden und Dächer undicht sind und das Souterrain feucht und ungenutzt ist. Die Gebäude im Innenhof sind ebenfalls teilweise verlassene und „untergenutzte“ Strukturen, deren momentane Nutzungen für die Funktion als Lagerraum, Holzlager und Müllflächen ungeeignet sind.

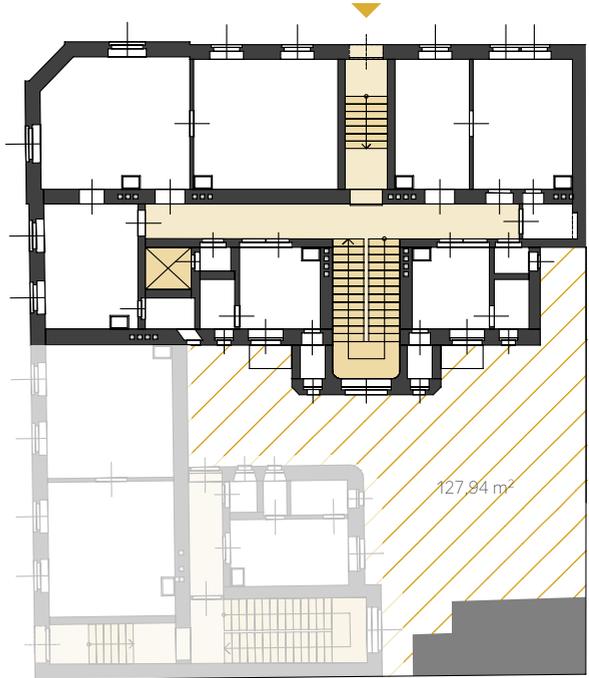
Die typischen Häuser der Unteren Stadt sind zweigeschossige, seltener dreigeschossige Mietszinshäuser, die in geschlossener Bauweise errichtet sind. An den Ecken der Blöcke befinden sich Eckhäuser mit rechteckigen Grundrissen. Der Boden des Erdgeschosses liegt höher als der Bürgersteig, wodurch die natürliche Lüftung der Kellerräume ermöglicht wurde, um Krankheiten vorzubeugen. Die aus Satteldächern bestehende Dachlandschaft ist durch die 14 m bis 16 m hohen Gebäude kaum zu sehen.

<sup>156</sup> Vgl. Jukić 2021, 9.

## Blockrand und Gebäudetypologien

Das durchschnittliche Haus im Block 110 hat zwei bis drei Wohngeschosse über dem Erdgeschoss mit Zwei-Zimmer-Wohnungen seitlich vom Treppenhause, ein zur Straße gerichtetes Schrägdach und oft ein Flachdach zum Innenhof sowie eine beschädigte, jedoch ornamentreiche symmetrische Straßenfassade. Die Fassaden innerhalb des Blocks sind ohne jegliche Verzierung. Die Gebäude im Blockrand sind in geschlossener Bauweise gebaut, was den Vorteil hat, dass die bebaute Fläche eine kleine ist und für geschäftliche oder gewerbliche Einrichtungen genutzt werden kann. Der Zugang zum Grundstück ist nur von der Straßenseite und durch das Gebäude möglich. Die geschlossene Bauweise grenzt allerdings die Möglichkeiten von Licht und Frischluft ein, da nur zwei der vier Seiten freistehen. Die Häuser im Block haben unterschiedliche Gebäudehöhen, Traufkanten und Giebelflächen. Dadurch ist nicht nur die Fußbodenoberkante des Erdgeschosses auf unterschiedlichen Höhen, so variieren auch die Fensterunterkanten und Fensterachsen im Block. Es sind ausschließlich Erdgeschosse der Blockrandbebauung als Hochparterre ausgebildet. Sie liegen 1 m – 2 m über dem Straßenniveau. Die Mietshäuser im Blockrand wurden nach unterschiedlichen Bauordnungen und nach der Planung von bekannten Architekten und Ingenieuren wie Gjuro Carnelutti und Hinko Rieszner erbaut. Die heterogene Planung sowie Ausführung erzeugte eine unruhige Straßenfassade des Blockrands.

## Pavla Hatza Straße 18.



RH EG: 3,65 m

(ca. über Straßenniveau 0,7 m)

Erbaut: 1897

Architekt: Fischer & Hruby

Klient: Mašić, Stjepan

Geschosse: P+2

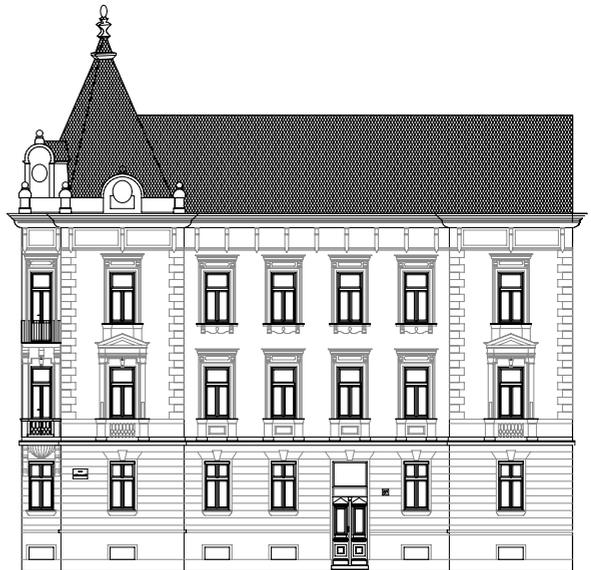
Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Eckgebäude

Nutzung UG: Abstellraum

Nutzung EG 1900: Wohnen

Nutzung EG 2022: Wohnen



## Pavla Hatza Straße 20.



RH EG: 3,30 m

(ca. 1,60 cm über Straßenniveau)

Erbaut: 1898

Architekt: Hinko Rieszner, Škender Brkić

Klient: Zabrdac, Ivan i Marija

Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Straßentrakter

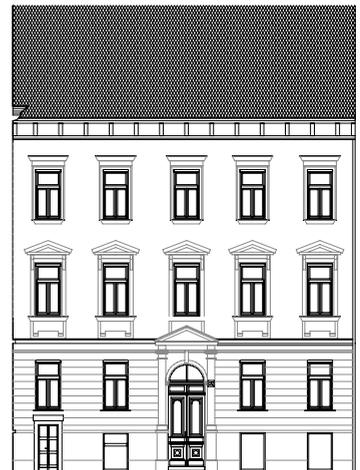
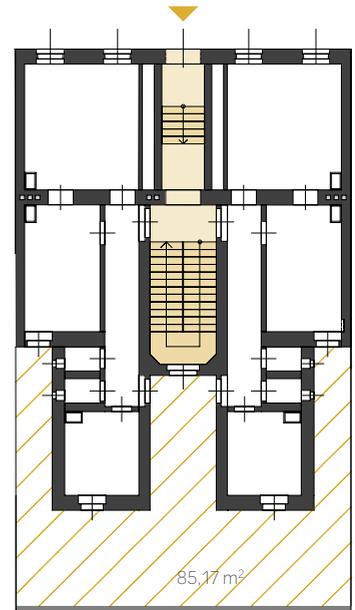
Nutzung UG 1900: Holzlager, Wohnen

Nutzung UG 2020: Lager

Nutzung EG 1900: Wohnen

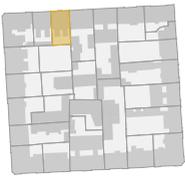
Zusatz: Hofgebäude 1922, Holzschuppen

Architekt: Miho Sladoljev



## Pavla Hatza Straße 22.

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.



RH EG: 3,40 m

(ca. 0,80 cm über Straßenniveau)

Erbaut: 1898

Architekt: Gjuro Carnelutti

Klient: Miletić, Dominik i Danica

Geschosse: P+2

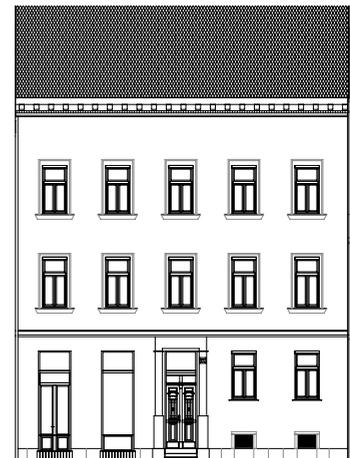
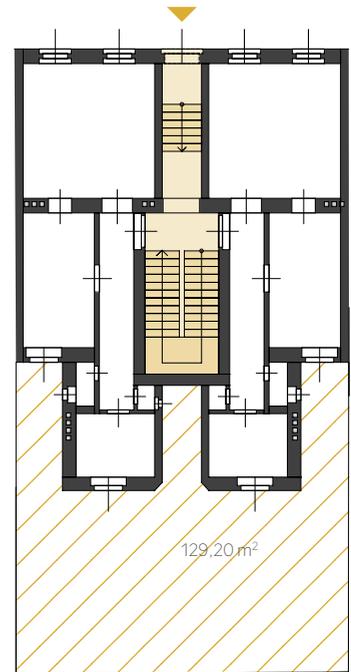
Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG 1900: Schankbetrieb

Nutzung UG 2020: Leerstand

Nutzung EG 1900: Wohnen



## Pavla Hatza Straße 24.



RH EG: 3,30 m

(ca. 1,20 über Straßenniveau)

Erbaut: 1896

Architekt: Šafranek & Wiesner

Klient: Bedenko, Albin i Marija

Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Straßentrakter

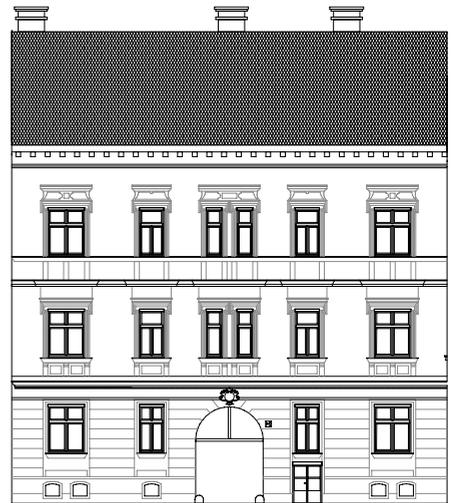
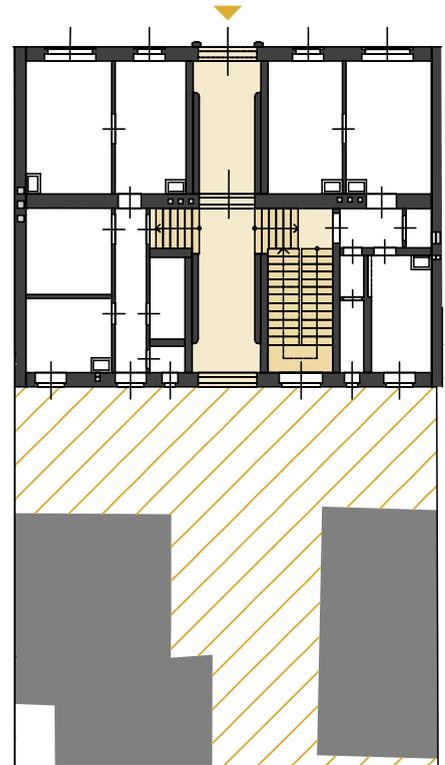
Nutzung UG 2020: Abstellraum

Nutzung EG 2020: Wohnen

Zusatz: einstöckiges Hofgebäude

ehem. Stall und Trockenschuppen

Nutzung 2020: temporäres Wohnen



## Pavla Hatza Straße 26.

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.



RH EG: 3,84 m

(ca. 1,86m über Straßenniveau)

Erbaut: 1908

Architekt: Ljudevit Deutsch

Klient: Erste kroatische Immobilien Bank

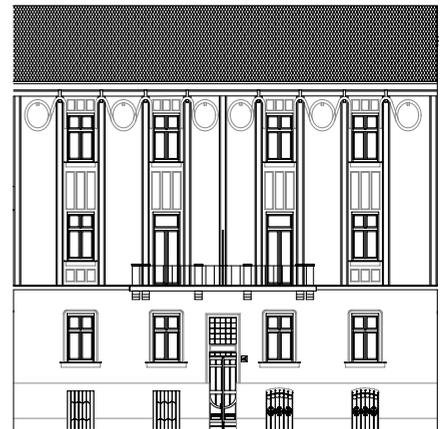
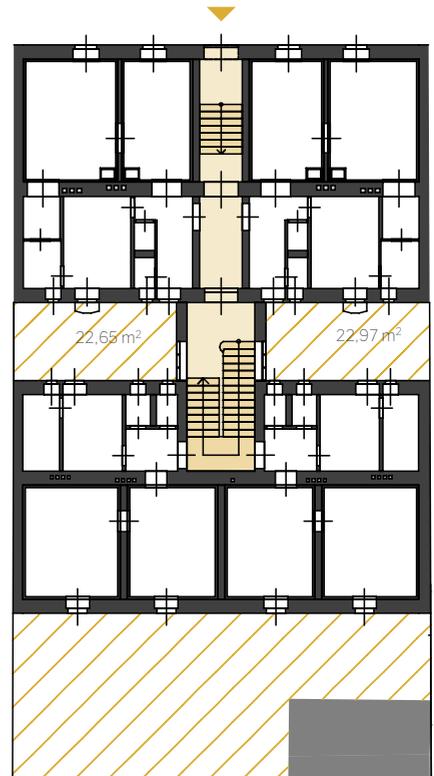
Geschosse:P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Doppeltrakter

Nutzung UG 2020: Leerstand

Nutzung EG 2020: Wohnen



## Pavla Hatza Straße 28.



RH EG: 3,30 m

(ca. 1,60 über Straßenniveau)

Erbaut: 1898

Architekt: Hinko Rieszner, Škender Brkić

Klient: Zabrdac, Ivan i Marija

Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

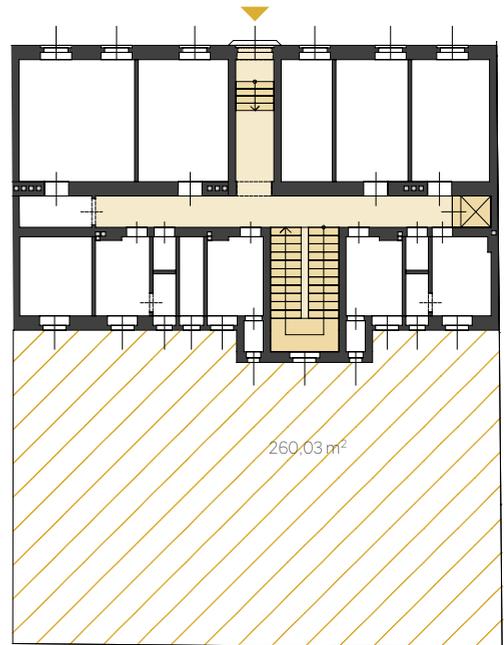
Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG 1900: Holzlager, Wohnen

Nutzung EG 1900: Wohnen

Zusatz: Hofgebäude 1922, Holzschuppen

Architekt: Miho Sladoljev



## Pavla Hatza Straße 30.

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.



RH EG: 3,80 m

(ca. 1,0 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1912

Architekt: Albert Pollak

Klient: Sertić, Miroslav

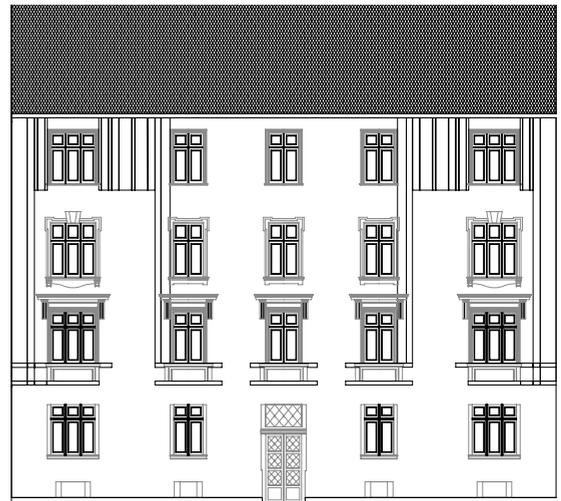
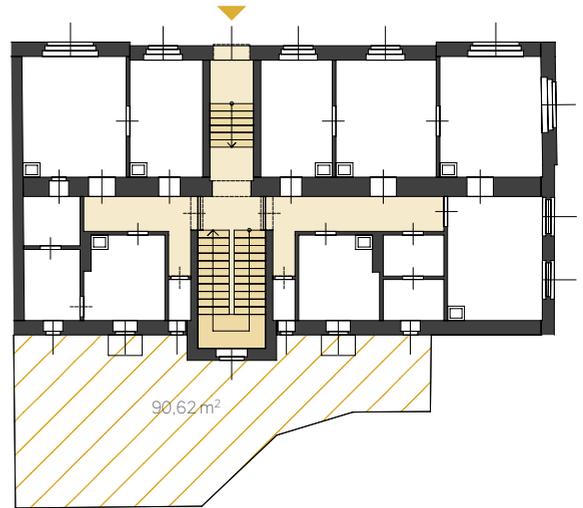
Geschosse: P+3

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Eckgebäude

Nutzung UG: Lager

Nutzung EG 2020: Wohnen



## Draškovićeva Straße 76./ August Šenoa Straße 27.

RH EG: 3,55 m

(ca. 0,95 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1898

Architekt: Ferdo Kondrat. Izvedba: Waronig

Klient: Cabas, Antun

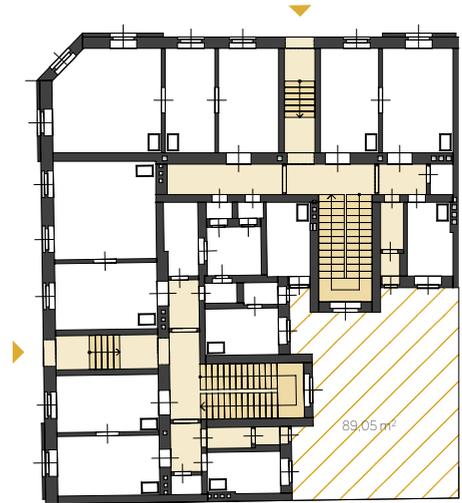
Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Eckgebäude

Nutzung EG 1900: Gewerbefläche und Wohnen

Nutzung EG 2022: Leerstand (Lebensmittelhandel)



## Draškovićeva Straße 74.

RH EG: nicht bekannt

Erbaut: 1908

Architekt: Antun Broz, Alex Sec

Klient: Broz, Antun

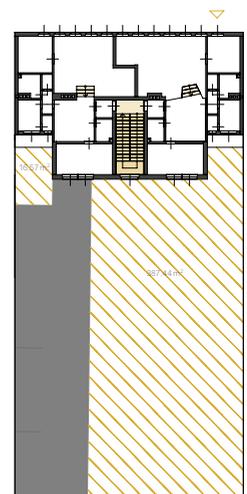
Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 2

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG 2020: Leerstand

Nutzung EG 2020: Wohnen



## Draškoviceva Straße 72.

RH EG: nicht bekannt

Erbaut: 1898

Architekt: Meyer - Waronig

Klient: Fr. Waronig, C. Majer

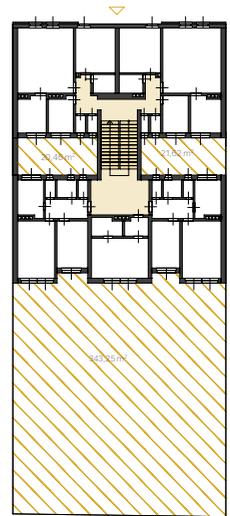
Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Vorderhaus (H-Trakter)

Nutzung UG 2020: Lager

Nutzung EG 2020: Wohnen



## Draškoviceva Straße 70.

RH EG: nicht bekannt

Erbaut: 1897

Architekt: Hinko Rieszner, iBoesenbacher & Brkić.

Klient: Skala, Antun i Ivana

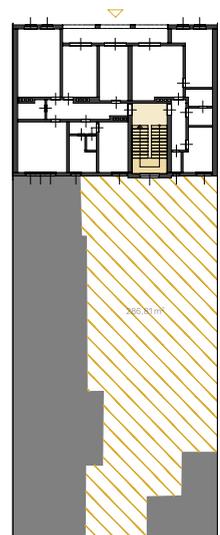
Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG 2020: Leerstand

Nutzung EG: Wohnen



## Draškovićeva Straße 68.

RH EG: 3,75 m

(ca. 1 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1894

Architekt: Boesenbacher & Brkić.

Klient: Lisac, Luka i Agata

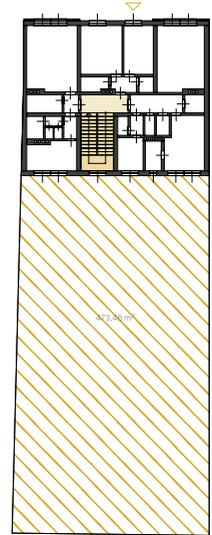
Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG: Abstellraum

Nutzung EG 2020: Wohnen



## Draškovićeva Straße 66.

RH EG: nicht bekannt

Erbaut: 1912

Architekt: Albert Pollak

Klient: Sertić, Miroslav

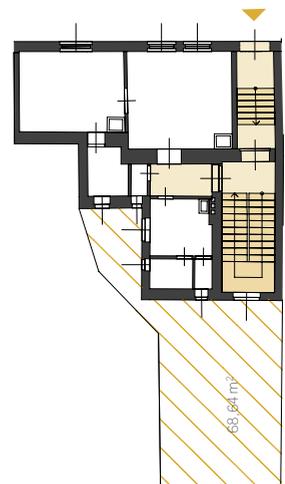
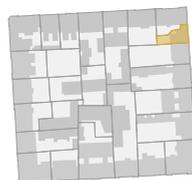
Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Eckgebäude

Nutzung UG 2020: Abstellraum

Nutzung EG: Wohnen



## August Šenoa Straße 19.

RH EG: 3,50 m

(ca 1,30 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1908

Architekt: Gj. Carnelutti

Klient: Haberle, Ivan i Julija

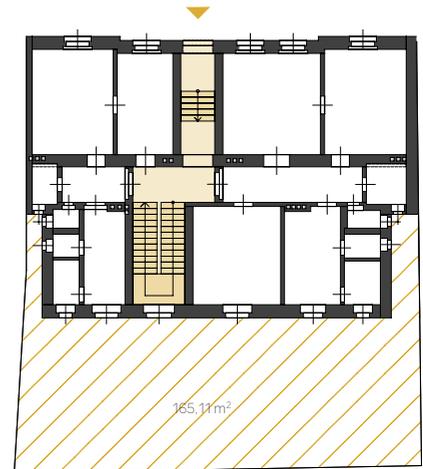
Geschosse: P + 2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG 2020: Abstellraum

Nutzung EG 202: Wohnen



## August Šenoa Straße 21.

RH EG: 3,80 m

(ca 1,0 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1907

Architekt: Janko Holjac

Klient: Cabas, Antun

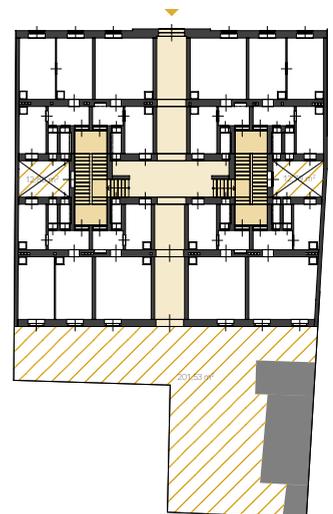
Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG 2020: Wohnen

Nutzung EG: Wohnen



## August Šenoa Straße 23.

RH EG: 3,75 m

(ca. 1,0 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1894

Architekt: Boesenbacher & Brkić.

Klient: Lisac, Luka i Agata

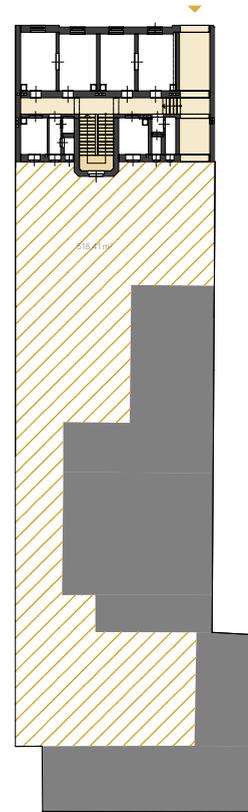
Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG: Abstellraum

Nutzung EG 2020: Wohnen



## August Šenoa Straße 25.

RH EG: nicht bekannt

Erbaut: 1912

Architekt: Albert Pollak

Klient: Sertić, Miroslav

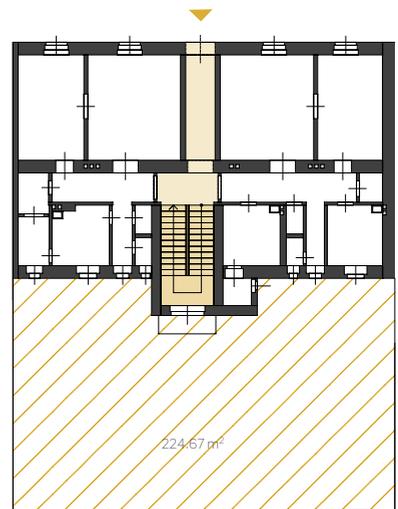
Geschosse: P+2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Eckgebäude

Nutzung UG 2020: Abstellraum

Nutzung EG: Wohnen



## Palmotičeva Straße 51.

RH EG: 3,50 m

(ca 1,0 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1904

Architekt: Alex Sec

Klient: Haberl, Ivan i Juliana

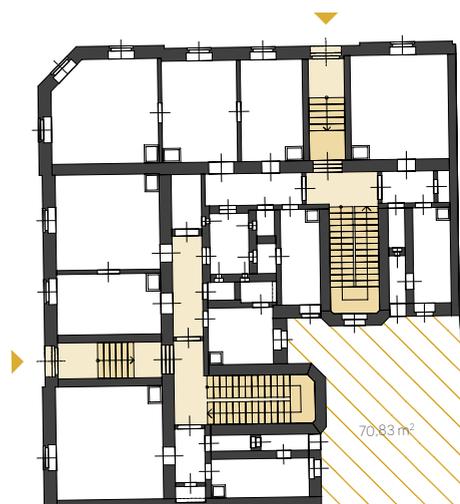
Geschosse: P + 2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Eckgebäude

Nutzung UG 2020: Abstellraum

Nutzung EG 2020: Wohnen



## Palmotičeva Straße 49.

RH EG: 3,45 m

(ca 1,30 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1897

Architekt: FISCHER I HRUBY

Klient: Haberle, Ivan

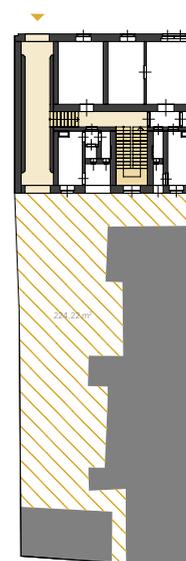
Geschosse: P + 2

Anzahl an Innenhöfen:

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG 2020: Abstellraum

Nutzung EG 2020: Wohnen



## Palmotičeva Straße 47.

RH EG: 3,50 m

(ca 1,00 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1896

Architekt: Ehrlich

Klient: Bujan, Juraj

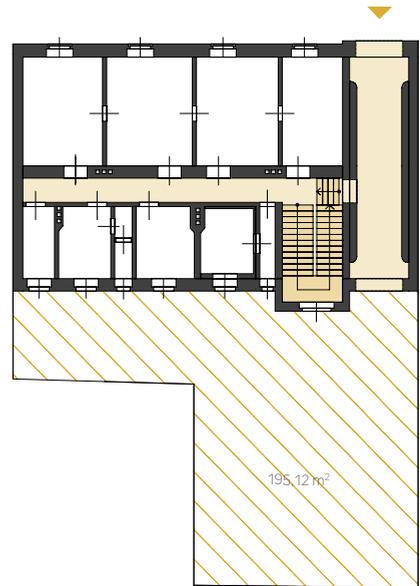
Geschosse: P + 2

Anzahl an Innenhöfen:

Typologie: Straßentrakter

Nutzung EG 2020: Wohnen

Zusatz: Hinterhaus Lackiererei



## Palmotičeva Straße 45.

RH EG: nicht bekannt

Erbaut: 1881-1900

Architekt: nicht bekannt

Klient: nicht bekannt

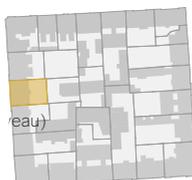
Geschosse: P + 2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG 2020: Abstellraum

Nutzung EG 2020: Wohnen



## Palmotićeva Straße 43a.

RH EG: 3,40 m

(ca 0,90 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1907

Architekt: Valentin Cella

Klient: Rosandić, Rafael i Štefanija

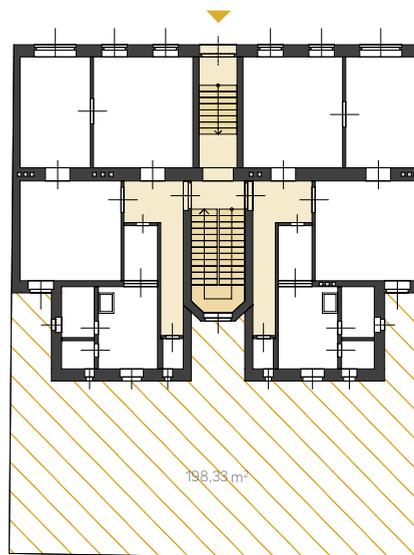
Geschosse: P + 2

Anzahl an Innenhöfen: 1, stark begrünt

Typologie: Straßentrakter

Nutzung UG 2020: Abstellraum

Nutzung EG 2020: Wohnne



## Palmotićeva Straße 43.

RH EG: 3,60 m

(ca 1,35 m über Straßenniveau)

Erbaut: 1904

Architekt: G. Carnelutti

Klient: Emilie Glass

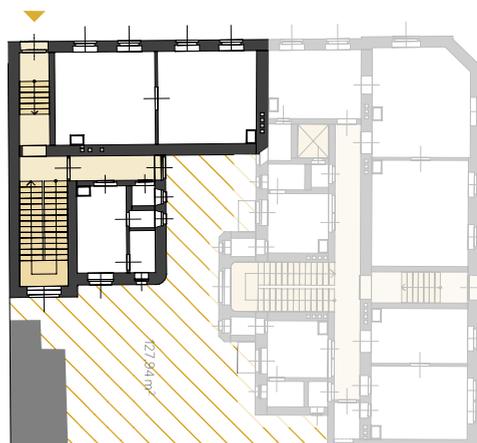
Geschosse: P + 2

Anzahl an Innenhöfen: 1

Typologie: Eckgebäude

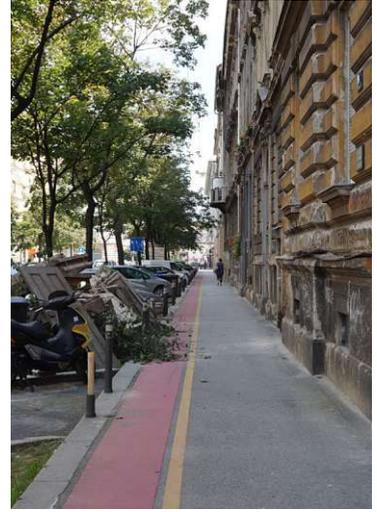
Nutzung UG 1900: Schankbetrieb (Bier)

Nutzung EG 1900: Wohnen



## Der Gehsteig

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.



## Die Innenhöfe

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.



## Verkehr

Der Verkehr in der Unteren Stadt Zagrebs ist sehr stark ausgeprägt, sei es Personenverkehr, öffentlicher Verkehr oder Fahrradverkehr. Es ist augenscheinlich, dass die Infrastruktur Zagrebs dieser Verkehrsbelastung nicht standhalten kann. Die Verteilung des Straßenraums ist so ungleich, dass Radfahrerinnen\* oft auf die Straße oder die Gehwege ausweichen müssen, wenn keine ausreichenden Fahrradwege gestellt sind. Die Untere Stadt gilt als autogerechte Stadt und beeinflusst durch starken Lärm, Emissionen und Stau konstant die Lebensqualität in der Stadt. Durch Satellitenstädte wie Samobor im Westen von Zagreb kommt zusätzlicher Verkehr in die Stadt und belastet die Infrastruktur zunehmend. 72 % der Pendlerinnen\* aus Samobor kommen täglich mit ihrem Privatfahrzeug in die Untere Stadt.<sup>157</sup> Die schlechte Verkehrsanbindung der Unteren Stadt mit den umliegenden nördlichen und südlichen Stadtteilen sorgt für einen enormen Durchgangsverkehr in der Unteren Stadt aufgrund fehlender Umfahrungen.

Die Überbelegung vom Straßenraum durch ruhenden Verkehr führt weiter zu Platzmangel für alle weiteren Akteurinnen\* des öffentlichen Raums. Es kommt zu einer Verschwendung wichtiger räumlicher Ressourcen. Mit Sammelgaragen wird versucht, Platz auf der Straße freizubekommen, allerdings scheint das wenig zu bewirken. Es mangelt weiter an Platz für Grünflächen, Bäume und Gehsteige.

Die Fahrradinfrastruktur in der Unteren Stadt ist ebenfalls unzureichend, nur 22 % der Länge der Infrastruktur für MIV entsprechen den Fahrradwegen. Diese sind außerdem von schlechter Qualität und bergen viele Gefahren.

Bei der Beobachtung des öffentlichen Verkehrs in der Unteren Stadt fällt eine zunehmende Überbelastung auf, es kommt zu großen Intervallen der Straßenbahnen und Bussen. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind in die Jahre gekommen.

Fußgängerinnen\*zonen bestehen nur im Zentrum der Unteren Stadt um den Ban-Jelačić-Platz.

Der anschließende Modalsplit soll dabei helfen, die Einflussgrößen zu verstehen:

<sup>157</sup> Vgl. Tourismus Institut Kroatien 2018, 3.

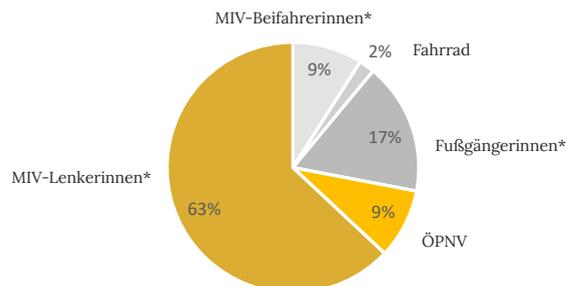


Abb. 68 Modal Split Zagreb

## Straßenquerschnitte des Blockrandes

Die begrünten Straßenzüge sind hauptsächlich 12 m bis 15 m breit, wobei die Pavla Hatzka Straße mit 22 m eine der breitesten und begrüntesten Straßen der Stadt darstellt. Sie verläuft parallel zum Hauptbahnhof und den Gleisen der Eisenbahn, durch die Seitenarme des „Grünen Hufeisens“, und gilt als eine der am stärksten frequentierten Straßen Zagrebs. Der Straßenraum in der Unteren Stadt ist selten begrünt. Es fehlt an Straßenbäumen, vor allem in den Nebenstraßen. Die Straßenprofile sind nicht an die Folgen des Klimawandels angepasst und bieten weder der Bevölkerung schattenspendende Straßengestaltung noch Sitzmöglichkeiten oder versickerungsfähige Oberflächen. Die Gestaltungsbedingungen der Unteren Stadt richten sich eher nach touristischen und gastronomischen Einrichtungen. Es kommt zu einer Reduzierung der Sichtbarkeit des Straßenraums und zu trennenden Elementen wie Gastgärten, die die Weite des Raums begrenzen.

Der Straßenraum um den Block ist in der Regel zu 100 % versiegelt. Die einzige Ausnahme findet sich an der Pavla Hatzka Straße, wo die einzelnen Bäume mit ihren Baumscheiben die versickerungsfähige Fläche bilden. Der Straßenraum teilt sich in Straßenfahrbahnen, Stellplätze, Gehsteige und Radfahrstreifen auf.

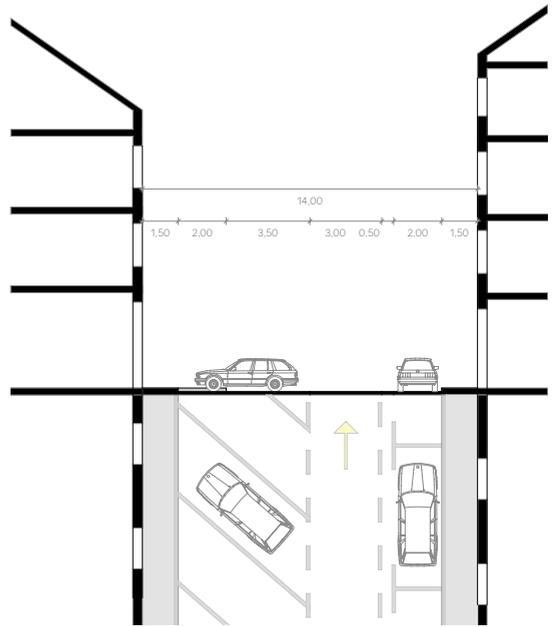
Im Falle der Pavla Hatzka Straße teilt sich der 22 m breite Straßenraum wie folgt auf:

Der Straßenraum ist zu 80 % dem motorisierten Individualverkehr zugeschrieben. Diese 17,60 m Straßenbreite sind für ruhenden und fließenden Verkehr. Nur 20 % verbleiben dem Fuß- und Radverkehr. Die Gehsteigbreite von 2,20 m lässt sich noch in Geh- und Radstreifen unterteilen. Den Radfahrerinnen\* bleibt ein knapper Meter. Problematisch ist hier die Verstellung der Gehsteige durch eine ungewöhnlich hohe Anzahl an Mülltonnen, welche alle paar Meter entlang der Hausfassaden platziert sind. Hinzukommt, dass in Abschnitten des Straßenbereichs Fahrzeuge ebenfalls den Gehsteig in Anspruch nehmen und teilweise darauf parken. Die tatsächliche Breite des Gehwegs ist dementsprechend um ein Vielfaches geringer.

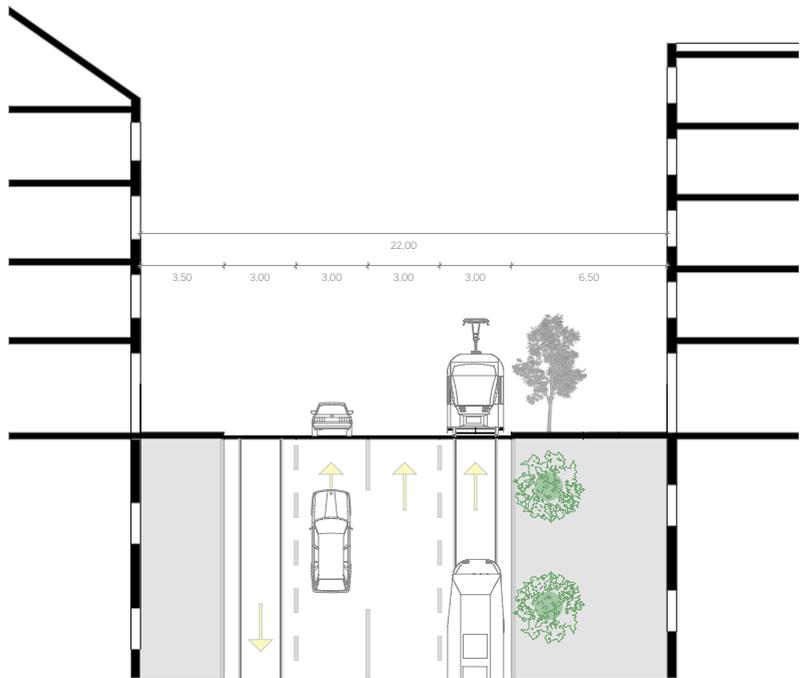
Anhand der folgenden Straßenquerschnitte erkennt man die Verteilung des öffentlichen Raums zugunsten des MIV:

# Straßenquerschnitte Forschungsblock 110

Abb. 69 Straßenquerschnitte



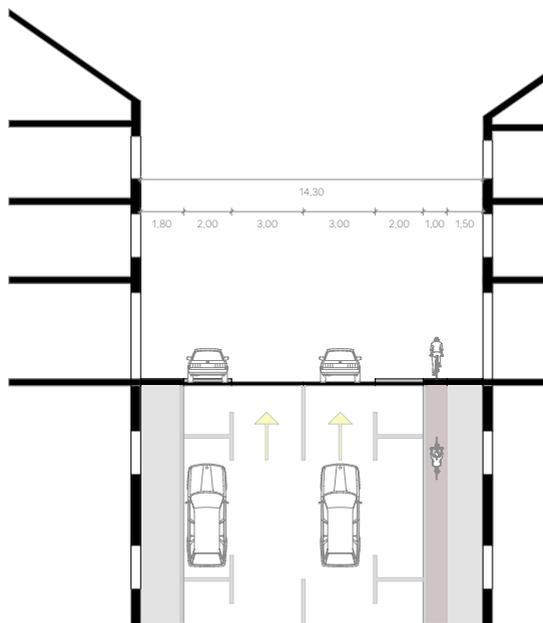
August Šenoa Straße



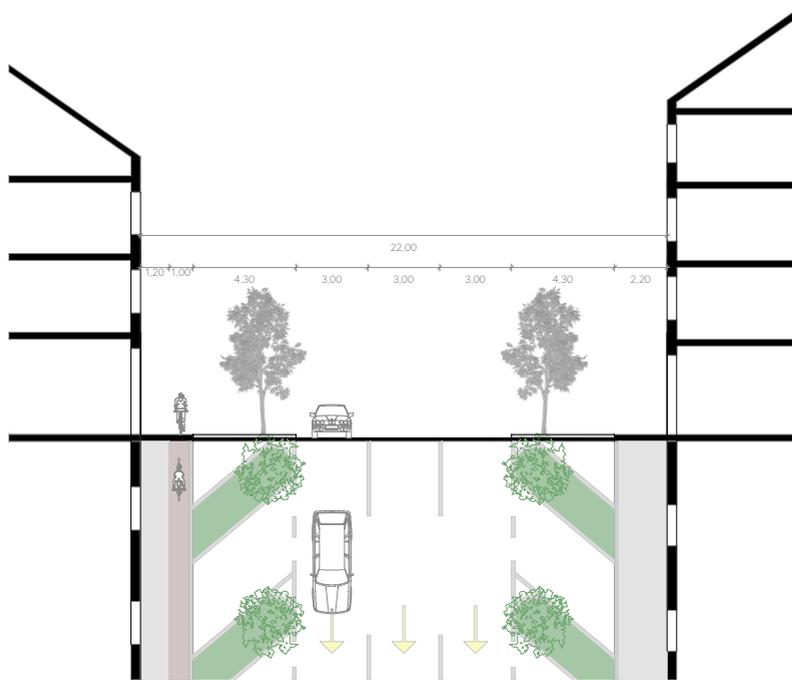
Draškovičeva Straße

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.

Palmotićeva Straße



Pavla Hatza Straße



## Erdgeschoss und Erschließung

Die Mindestanforderung der lichten Raumhöhe von 3 m und das Erhöhen des Fußbodens über dem Straßenniveau schaffte eine eindrucksvolle straßenseitige Fassade in Zagreb. Damit verbunden war auch die Anhebung der Kellerdecke, um ausreichend Licht und Belüftung für das Souterrain zu bekommen. Das Parterre als solches war ein charakteristisches und betonendes Element des Straßenraums. Die hohen Räume basierten auf den bereits erwähnten Bauregulativen, verbunden mit der sozialen Frage nach „gesundem“, Wohnen aber auch dem Marktwert des Gebäudes. Der Wert des Hauses wurde anhand der Fassadenfläche berechnet, daher war die „Stadthaus-Image“ für alle sozialen Schichten von Bedeutung.<sup>158</sup> Über die Treppen mittig in der Fassadenfront erreichte man über Zweispänner das Hochparterre und die restlichen Stockwerke. Um in den Hof zu gelangen, musste man jedoch zuerst ins Hochparterre und dann die Treppen hofseitig hinuntersteigen. Das Souterrain war über dieselben Stiegen Richtung Hof zugänglich. Es gab selten einen direkten ebenerdigen Weg in den Hof, außer bei Durchfahrten, in denen sich die Stiegen für die Wohnungen seitlich befanden. Durch die Durchfahrten war eine partielle Öffnung im Block für Kutschen ermöglicht worden. Das gründerzeitliche Erdgeschoß geformt aus Souterrain mit darüber liegendem Hochparterre ist jedoch nicht nur ein Zagreber Phänomen, sondern ist auch in Wien zu finden.

Die zusammenhängende Grundrissaufnahme und Schnitte des Forschungsblocks lassen uns in Folge einen genaueren Blick darauf werfen.

In der Gründerzeit wurden Straßen hauptsächlich von Fußgängerinnen\* genutzt und waren somit Orte der Begegnung und des sozialen Austauschs. Die gründerzeitliche Erdgeschosszone hatte keine Niveauunterschiede, daher war die Ebene der Straße ein nutzungsöffener Raum.<sup>159</sup> Die flexiblen Strukturen wurden sowohl zum Wohnen als auch zum Arbeiten genutzt, heute allerdings ist dieses vielfältige Raumprogramm offensichtlich zu einer versperreten und monotonen Landschaft von Leerstand und Lagern verkommen.

Die Permeabilität der Erdgeschoßzone ist entscheidend für eine Wechselbeziehung zwischen halböffentlichen Räumen und dem öffentlichen Straßenraum. Die visuelle Permeabilität ermöglicht es eine Blickbeziehung zu diesen räumlichen Schichten aufzubauen, während die haptische Permeabilität das Begehen und Durchschreiten der Fassade ermöglicht und Öffentliches und Privates verbindet.<sup>160</sup> Hier ist das Erdgeschoss die zentrale Schnittstelle dieser Sequenzen.

<sup>158</sup> Vgl. Psenner 2011, 12-13.

<sup>159</sup> Vgl. Glaser, Masterplan Gründerzeit 79.

<sup>160</sup> Vgl. Psenner 2017, 75.

## Permeabilität des Erdgeschosses

Anhand der Straßenpanoramen des Blocks lässt sich die Durchlässigkeit der Fassaden überprüfen.

Es fällt auf, dass die Fassaden der Gründerzeitgebäude viele teilweise kleinteilige Öffnungen durch die Souterrainflächen besitzen. Die Türen der Souterrainlokale prägen den Straßenraum besonders, da hier eine Schwelle oder Portal fehlt und der direkte Eintritt in den Straßenraum gegeben ist. Alle Zugänge der Souterrainlokale sind jedoch versperrt und werden nicht genutzt. Daher ist der Austausch mit dem öffentlichen Raum nicht gegeben. Die Bespielung des Erdgeschosses passiert nur durch die Haupteingänge der Wohngebäude und deren Durchfahrten. Die Eingänge sind jedoch nicht zugänglich und versperrt, wohingegen die großen Einfahrten Einblick in das Innerste des Stadtblocks geben.

Das öffentliche Leben spielt sich dementsprechend nur in Form von Anrainerinnen\* und unmittelbarem Fuß- und Radverkehr ab. Die Erdgeschosslokale an den Ecken des Blocks weisen zwar auf Gewerbeflächen hin, sind aber nicht bespielt.

### **Jan Gehl definiert in seinem Buch „Städte für Menschen“ fünf Kategorien bei der Permeabilität der Fassaden<sup>161</sup>:**

1. die aktive Fassade: kleine Einheiten und 15 bis 20 Türen entlang von 100 m mit einer vielfältigen und gemischten Nutzung;
2. die freundliche Fassade: 10 – 14 Türen auf 100 m mit unterschiedlichen Nutzungen;
3. die gemischte Fassade: große und kleine Einheiten mit sechs bis zehn Türen mit passiven und fensterlosen Fassaden;
4. die langweilige Fassade: zwei bis fünf Türen auf 100 m mit kaum diversen Nutzungen und fensterlosen Fassaden;
5. die passive Fassade: 0 bis 2 Türen auf 100 m Straßenfassade ohne gemischter Nutzung und fensterloser Fassade.

Der Fassaden des Blocks 110 zeichnen sich nach dieser Kategorisierung durch eine langweilige bzw. gemischte Permeabilität aus.

Der Block ist sichtbar von Leerstand geprägt und verdeutlicht, dass weder im Erdgeschoss noch im Souterrain Gewerbe oder Handel betrieben wird. Im Innenhof sind zudem fast alle Gewerbe abgesiedelt. Die Produktionsflächen und Lagerräume wurden zu Wohnungen oder Lagerräumen umgenutzt. Beobachtet wird auch eine hohe Dichte an prekären und schmalen Bebauungsstrukturen, die bewohnt sind. Die größeren Strukturen im Innenhof werden vor allem als temporäres Wohnen in Form von Airbnbs und als Büroflächen genutzt.

<sup>161</sup> Vgl. Gehl 2018, 277.

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.



# Schnitte Stadtblock 110

---

Abb. 70 Schnitt durch Forschungsblock 110



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.

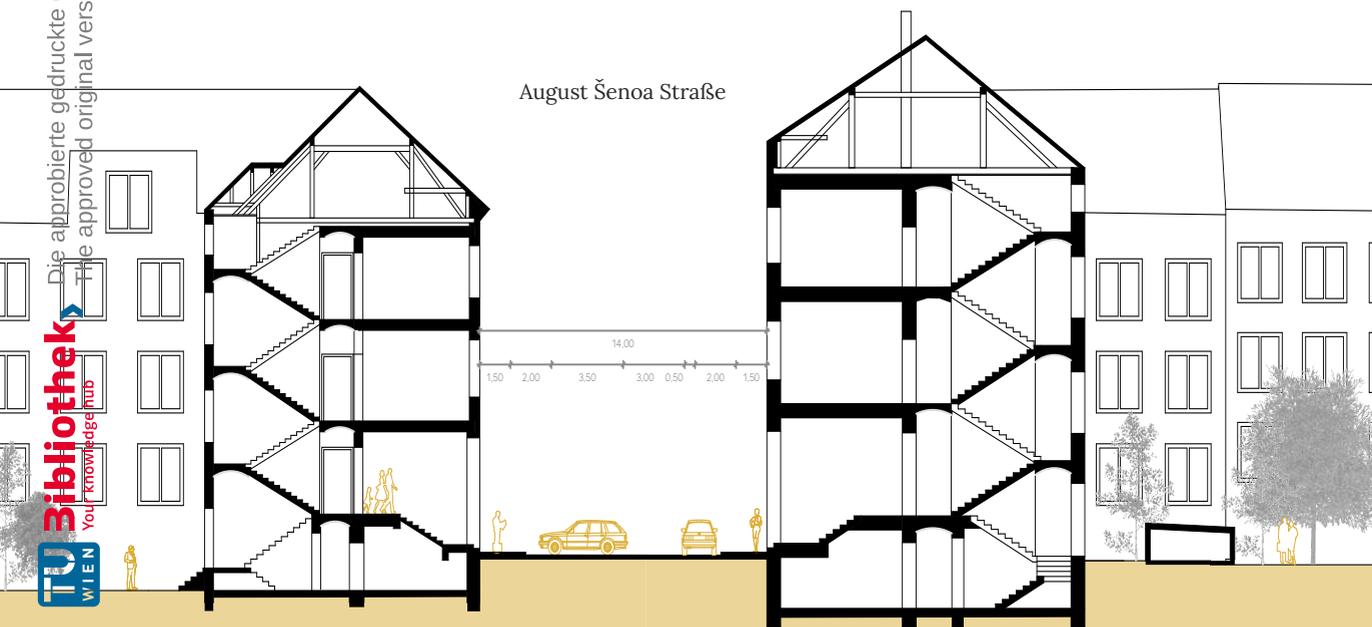
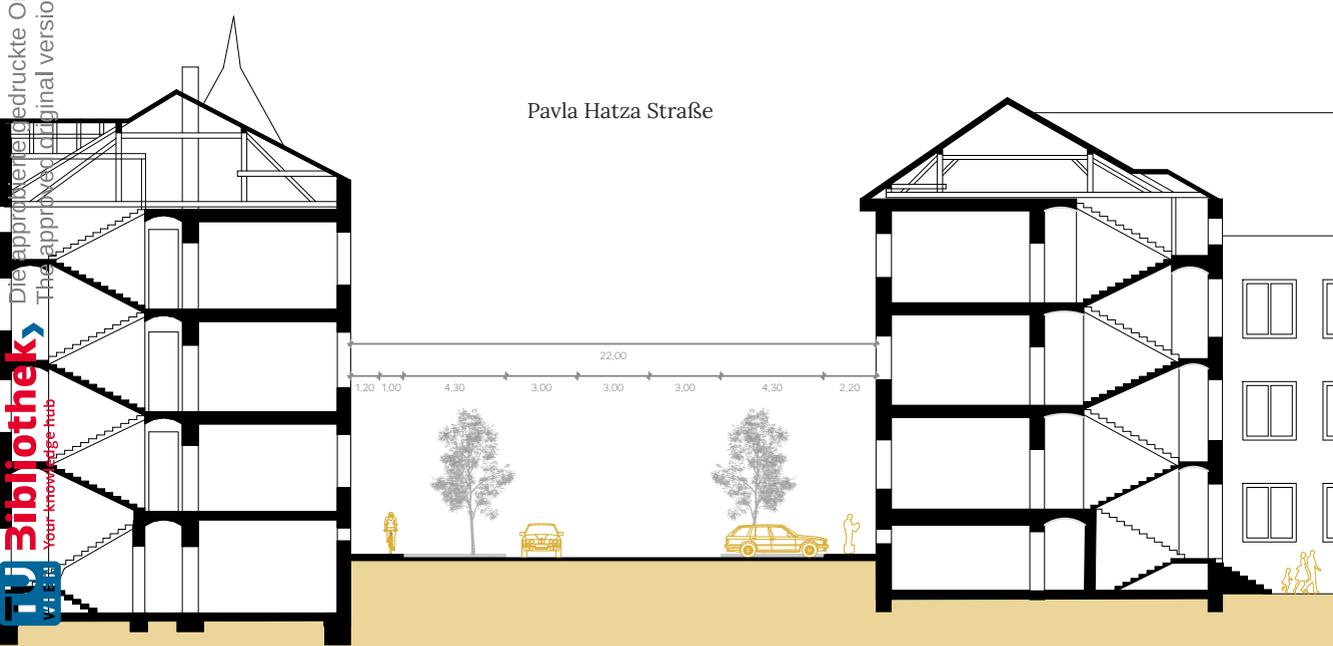


Abb. 70a Schnitt durch Forschungsblock 110



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.



Pavla Hatza Straße

Abb. 71 Straßenpanoramen Stadtblock 110

# Straßenpanoramen

---



Pavla Hatza Straße 18-30



Draškovićeva Straße 66-74



August Šenoa Straße 19-27



Palmotićeva Straße 43-51

# Zusammenhängende Grundrissaufnahme

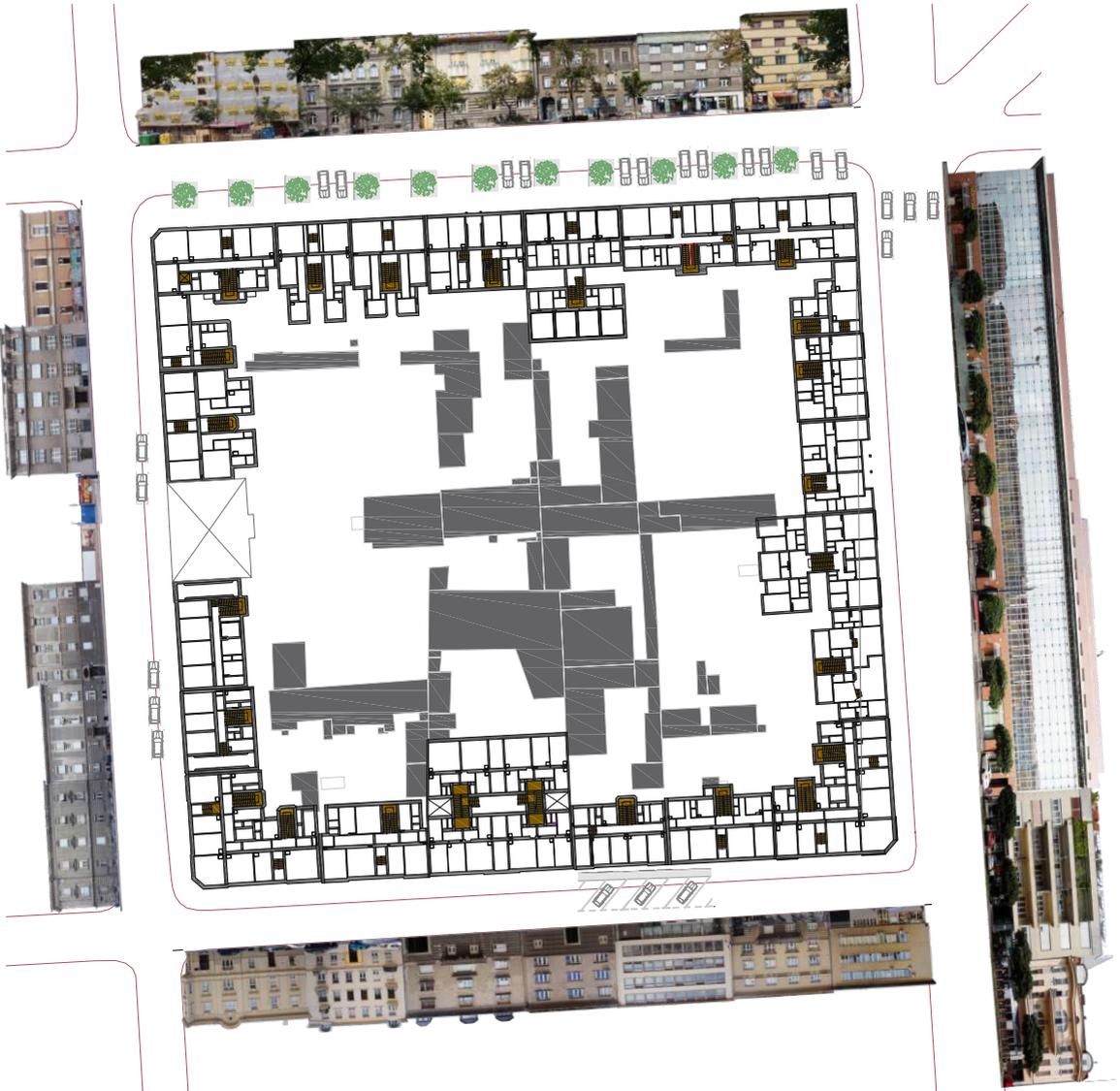
---

\* Plandokumente für Palmotičeva 45 nicht erhalten.

\* Erdgeschosspläne der Draškovičeva Straße nicht erhalten, daher wurden die Pläne der Obergeschosse in die Grundrissaufnahme eingebaut.

Abb. 72 Zusammenhängende

Grundrissaufnahme für Stadtblock 110



## Leerstand

Nach der Studie „Downtown City Blocks“ zu den Gewerberäumlichkeiten in der Erdgeschosszone der Unteren Stadt von Maja Bubrić aus dem Jahr 2009 ist vor allem die Erdgeschosszone im Bereich der Ilica Straße um den Ban-Jelačić-Platz sowie vereinzelt zwischen dem „Grünen Hufeisen“ stark bespielt und im Austausch mit Straßenraum. Dies liegt vor allem an den touristischen Zentren der Stadt.<sup>162</sup> Das Gebiet um den Forschungsblock scheint 2009 aufgrund der Gewerbeflächen im Souterrain besonders entlang der Draškovićevea sowie Pavla Hatza Straße und der Diagonale zum Meštrović Pavillon lebhaft. Hier wird auch das Ergebnis der Feldforschung bestätigt, dass die Gewerbeflächen im Forschungsblock hauptsächlich an der Pavla Hatza Straße waren, jedoch nur als Souterrainflächen, die seit fast einem Jahrzehnt geschlossen sind. Die Gewerbeflächen an den Ecken des Blocks entlang der August Šenoa Straße sind zur Zeit des Erdbebens 2020 bereits länger leer gestanden und nicht in Gebrauch; sie sind die einzigen halböffentlichen Flächen, welche von der Straße fast ebenerdig zu begehen sind. Somit ist der Block 110 durchgehend an allen Straßenfassaden von Leerstand betroffen und erlaubt keinen Austausch zwischen der halböffentlichen Erdgeschosszone des Blocks und dem öffentlichen Raum. Das Souterrain war im Jahr 2009 noch geprägt von Bars und Clubräumen, die Eckgebäude dienten als bis vor einigen Jahren noch als Verkaufsf Flächen für einen Nahversorger und einen Friseur. Handwerks- und Dienstleistungstätigkeiten waren vor allem im Innenhof ein Markenzeichen des Lebens in Zagreb. Der Leerstand manifestiert sich ebenfalls in den Strukturen im Innenhof. Während der Feldforschung wurde bekannt, dass hier eine Lackiererei, ein Mechaniker und ein Radiatorhersteller ihre Betriebe hatten, allerdings sind die ebenfalls abgesiedelt und die Flächen wurden in Wohnungen oder Lagerflächen umgenutzt oder ausgelassen.

Die korrupte Stadtpolitik der letzten 20 Jahre und ungeklärte Vermögens- und Rechtsverhältnisse wie intransparente Grundbücher und Eigentumsbesitzerinnen\* im Ausland haben dazu geführt, dass in der Stadt immer mehr Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen leer bleiben und die Besitzerinnen\* schwierig aufzufinden sind. Die Geschäftsflächen sind mittlerweile verwahrlost, mit Werbung zugespflastert, Fenster und Türen abklebt. All das erweckt den Eindruck von absichtlicher Distanz zum öffentlichen Raum und macht den Block unnahbar. Andererseits wird das Hotel gegenüber des Blocks durch Glücksspiel, dubiosen Kaffees und Autovermietungen belebt. Dies wirkt sich wieder auf die Qualität des Viertels und den Gesamteindruck der Stadt aus.

<sup>162</sup> Vgl. Bubrić 2009, 23.

## Innenhof

Provisorische Garagen und versiegelte Stellplatzflächen zählen zu den raumbildenden Elementen im Innenhof von Block 110. Zudem gibt es eine Vielzahl an ungenutzten Nischen zwischen den Volumina, die als Potentialfläche für Begrünung benutzt werden könnten. Zusätzlich fällt auch eine inhomogene Bebauung auf, hier variiert die architektonische Gestaltung stark in Form, Material und Qualität. Die innere Bebauung ist geprägt von einer sichtbaren Umnutzung der Bestandsgebäude. Ausbauten und Umbauten prägen die Fassaden der Hofgebäude. Die gebauten Strukturen im Innenhof sind vorwiegend als niedrige Bauten mit ein bis zwei Stockwerken ausgeführt. Auffallend sind die angebauten Wohnhäuser, meistens seitlich an der Grünstückgrenze direkt am Vorderhaus des Blockrandes. Diese Bungalows nehmen den Hof ein, stellen einen Zaun auf und benutzen ihn als privaten Garten.

Der Innenhof erscheint nicht als zusammenhängendes Geflecht, sondern als eine fragmentierte Struktur an Flächen in diversen Formen und Nutzungen. Der Innenhof besteht aus zwölf separaten Grundstücken, die mit Mauern und Zäunen voneinander getrennt sind.

Die Gründe sowie die Entstehungszeit der Strukturen im Innenhof sind anders als beim Blockrand schwer nachzuvollziehen. Für die Nachvollziehung der Strukturen müssen historisches Kartenmaterial und vorhandene Fotografien abgeglichen sowie mittels Feldforschung Daten gesammelt werden. Nach der Studie zur Sanierung der Unteren Stadt von Architekt Tihomir Jukić aus dem Jahr 2021 umfasst der Ausbau der Innenhöfe ca. 40-60 % der Gesamtbebauung im Block und stammt aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Bis zum Jahr 1968 stieg dieser Anteil um weitere 40 %, während der kleinste Anteil der Innenhofbebauung im Zeitraum von 1968 bis 2020 entstand.<sup>163</sup> Jukić zeigt auf, dass ein Zusammenhang zwischen dem Verdichtungsprozess der Innenhöfe und der illegalen Bebauung in Folge des Jugoslawienkriegs von 1991 - 2000 sich nicht ergibt. Der Transformationsprozess des Forschungsblocks ist jedoch anhand von Fotografien und Plänen nachzuvollziehen und auf diese These zu prüfen. Anhand von Satellitenbildern und Stadtplänen des Forschungsblocks fällt eine Verdichtung des Innenhofs im Zeitraum von 1913 bis 1972 bzw. 1990 besonders auf. Dazu unterstützen Baugenehmigungen und Fertigstellungsanzeigen das Verständnis der Bebauung des Innenhofs, die teilweise bis in die 60er Jahre zurück reichen. Die These von Tihomir Jukić kann im Block 110 nicht verifiziert werden. In diesem Fall wurde besonders ab den 60er Jahren viel errichtet. Die meisten Strukturen im Block 110 wurden in der Phase ab den 1970er Jahren, während Kroatien Teil von Jugoslawien war, erbaut. Zudem hat das demografische Wachstums Kroatiens von 1918 bis 1992, bedingt durch zwei Weltkriege Flüchtlingsströme ausgelöst, die sich in Zagreb niedergelassen haben. In der grafischen Darstellung ist ersichtlich, dass die hauptsächliche Dichte des Blocks zwischen 1982 und 1998 entstanden ist. Die restlichen Zubauten an Nebengebäuden fingen ab den 1990er Jahren an, hatten aber keine große Auswirkung auf die allgemeine Wahrnehmung des Innenhofs.

<sup>163</sup> Vgl. Jukić/Gašparović 2021, 9.

# Abgeschottet

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. 73 Eindrücke StraBenfassade

## Verdichtet

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. 74 Einfamilienhäuser im Innenhof

## Durchwegbarkeit

Der Forschungsblock 110 hat sieben Durchfahrten, um in den Hof zu gelangen und zu den Gebäuden im Hinterhof zuzufahren. Die restlichen Eingänge sind nur für Fußgängerinnen\*. Der Hinterhof ist teilweise von dichter Bebauung, deren Struktur oft als paralleler Riegel zum Vorderhaus das lange Grundstück zoniert. Eine Durchwegung wird so blockiert. Die Grundstücke sind, wenn nicht durch Bebauung, mittels Mauern oder Zäunen getrennt. Selten teilen sich mehrere Vorderhäuser eine gemeinsame Innenhoffläche, die auch gemeinsam verwendet wird.

## Bevölkerung

Für eine soziale und nachhaltige Stadt braucht es eine Bevölkerungsdurchmischung und eine kritische Masse, die den Straßenraum belebt. Um richtig zu planen, muss Jane Jacobs zufolge die tatsächliche Konzentration der Menschen im Stadtraum während des gesamten Tages beobachtet werden, sohin die Einwohnerinnen\* und Besucherinnen\*. Eine funktionierende Straße und Nachbarschaft sind zudem auch abhängig davon, ob die öffentliche Sicherheit durch freiwillige Kontrolle gewährleistet ist.<sup>164</sup> (Im Vergleich zu den anderen Bezirken hat die Untere Stadt die höchste Konzentration an Menschen auf den Straßen. Darüber hinaus hat der kleinste Bezirk der Stadt auch die älteste Bevölkerung. Die über 65-Jährigen machen hier 15% aus und mit einem Altersdurchschnitt von 47,2 Jahren konzentriert sich hier auch der größte Anteil der akademisch gebildeten Bevölkerung der Stadt. Nach der Volkszählung von 2011 haben 47,3 % der Einwohnerinnen\* der Unteren Stadt einen Hochschulabschluss.<sup>165</sup>

Zudem hat die Untere Stadt die höchste Dichte an Nichtwohnnutzungen wie Büros und Gewerbeflächen. Die Untere Stadt erlebt seit den 1960er Jahren einen Bevölkerungsschwund und einen Rückgang an dauerhaften Wohnnutzungen. Dies sind wichtige Indikatoren für negative Veränderungen im räumlichen und funktionalen Stadtgewebe. Die Verlagerung von Handwerksbetrieben und Industrie an den Stadtrand hat in Folge zu einer Aushöhlung der Innenstadt geführt.<sup>166</sup>

<sup>164</sup> Vgl. Jane Jacobs 1993, 28.

<sup>165</sup>Url 3

<sup>166</sup> Vresk 1976, 2015–2215.

| Volkszählung | Einwohnerinnen*<br>in Zagreb Stadt | Einwohnerinnen*<br>Untere Stadt | Wohnungen<br>Untere Stadt | Wohnungen dauerhafter<br>Nutzung Untere Stadt |
|--------------|------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|---|
| 2001.        | 779 145                            | 45 108                          | 21 548                    | 20 379  |
| 2011.        | 790 017                            | 37 024                          | 23 397                    | 21 571  |
| 2021.        | 769 944                            | 31 148                          | 22 360                    | 20 523  |

Die sichtliche Abwanderung der Einwohnerinnen\* der Stadt wurde zusätzlich verstärkt durch das Erdbeben und die Covid-19-Pandemie sowie den dadurch entstandenen Wunsch nach mehr Freiraum.<sup>167</sup> Die Gefahr, die von den Schäden des Erdbebens ausgeht, und der Mangel an hochwertigem öffentlichem Raum unterstützen das Verlangen der Menschen nach mehr Grün und einem Einfamilienhaus mit Garten am Stadtrand. Vermutlich steht die Untere Stadt erst am Anfang einer größeren Abwanderungswelle, die zwar schon vor 2020 beobachtet werden konnte, sich seit dem Erdbeben 2020 aber noch einmal intensiviert hat. Das ist nicht zuletzt an der Bevölkerungsstatistik abzulesen. Für die Jahre 2001 bis 2011 ist ein Bevölkerungsrückgang von ca. 19% für die Untere Stadt zu beobachten, während es jedoch im Stadtgebiet Zagreb zu einem Bevölkerungswachstum kam.<sup>168</sup>

<sup>167</sup> Vgl. Url4

<sup>168</sup> Vgl. Url5

## Stadtnatur

Die Grünflächen in der Unteren Stadt bestehen aus Parkanlagen in Form des „Grünen Hufeisens“, dem Park von Franjo Tuđman im Westen der Unteren Stadt sowie begrünter Böschungen entlang der Ilica und Vlaška Straße und Grünflächen innerhalb der Blöcke. Dazu kommen etwa 20 km an Baumreihen, welche sich durch die Untere Stadt ziehen. Die Grünflächen mit Ausnahme des „Grünen Hufeisens“ sind weitgehend fragmentiert und ungleichmäßig in der Unteren Stadt verteilt. Das Bestandsgrün in den Innenhöfen wird durch die schwierige Durchwegbarkeit, dichte Bebauung und fehlende Pflege kaum bis gar nicht genutzt. Möglichkeiten der Fassaden- oder Dachbegrünung innerhalb der Blöcke werden ebenfalls nicht wahrgenommen. Die Grünflächen in der Unteren Stadt machen in etwa 60 ha der Blockparzellen aus, das sind 24 %. Hingegen sind 29 ha an Grünfläche innerhalb der Blockrandbebauung zu finden.<sup>169</sup> Durch den Masterplan für die Untere Stadt von 1989 wurden Grünflächen zu einem wesentlichen Element für hochwertiges Wohnen in der Stadt erklärt. Im Zuge dessen wurde der Erhalt und Schutz bestehender Grünräume festgesetzt. Ebenso wurden die Schaffung von weiteren Parks, neuen Baumreihen und die Begrünung innerhalb der Stadtblocks auf die Agenda der Stadtplanung gesetzt.<sup>170</sup> Die Umsetzung und Erweiterung von begrüntem Freiraum ist insbesondere in Anbetracht des Klimawandels für das städtische Mikroklima essenziell. Hochwertiges Grün statt asphaltierter Flächen ist wichtig für ein Nutzerinnen\*freundliches Stadtparterre, welches als erweitertes Ökosystem die Stadt kühlen soll.

169 Vgl. GUP 2016

170 Vgl. PUP 1989

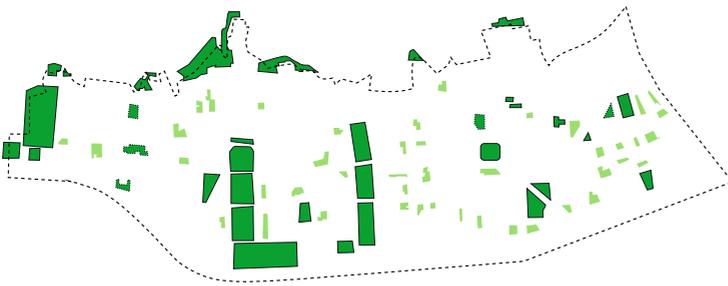


Abb. 75 Grünflächen der Unteren Stadt

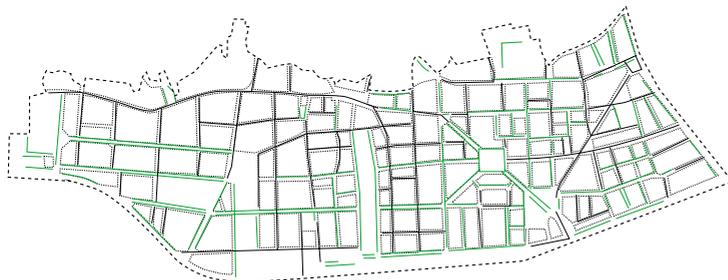


Abb. 76 Begrünte Straßenzüge der Unteren Stadt

## Klima

Seit der Phase der Industrialisierung wurden weltweit verstärkt Treibhausgase freigesetzt. Dies wiederum hatte, wie heute allgemein bekannt ist, enorme Folgen für das weltweite Klimasystem. Der Klimawandel stellt auch die Städte als urbane Lebensräume vor große Herausforderungen. Hochsommerliche Extremtemperaturen, starke Niederschläge und Stürme erhöhen die Risiken für die Bewohnerinnen\* und senken die Lebensqualität in dicht besiedelten Gebieten. In den am stärksten betroffenen Gebieten, vor allem in der südlichen Hälfte der Welt, aber auch in den küstennahen Regionen, löst der Klimawandel Migrationsbewegungen aus. Geschätzt wird, dass 2050 mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten leben wird. Die Hoffnung auf eine bessere Lebensqualität hat zu einem schnellen Wachstum der städtischen Bevölkerung geführt. Das klimabedingte Bevölkerungswachstum in den Städten erinnert stark an die Zeit der Industrialisierung, als Menschen ebenfalls massenhaft in die Stadt zuzogen.

Im 21. Jahrhundert nähern sich die Temperaturen in Zagreb den Durchschnittswerten der Küste des Landes an. Die Klimaveränderungen in der Hauptstadt sind das Ergebnis der seit Jahren andauernden allgemeinen Erderwärmung und der Urbanisierung. Viele versiegelte Flächen, wenig städtische Begrünung und unzureichende Windschneisen lassen städtische Hitzeinseln entstehen. Diese wiederum gefährden die Gesundheit der Bewohnerinnen und mindern die Lebensqualität. Die Untere Stadt ist das wärmste Gebiet der Stadt Zagreb und hat heute 45 Sommertage mehr als noch Mitte des letzten Jahrhunderts<sup>171</sup> Insgesamt verzeichnet Zagreb in den letzten 120 Jahren einen Temperaturanstieg von 2,5 Grad.<sup>172</sup> Durch den Temperaturanstieg muss die Stadt heute in eine völlig neue Klimakategorie eingeordnet werden. So ähnelt das städtische Klima heute immer mehr der Klimaregion der Adriaküste. Im Zentrum der Stadt erreicht die Temperatur an vielen Sommertagen über 40 Grad und es kommt zu mehren Tropennächten im Sommer.<sup>173</sup>

171 Vgl. Bulic 2021, 5

172 Vgl. Ivancan-Picek 2017, 1-3

173 Vgl. Državni hidrometeorološki zavod 2017.

## Begrünt

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.

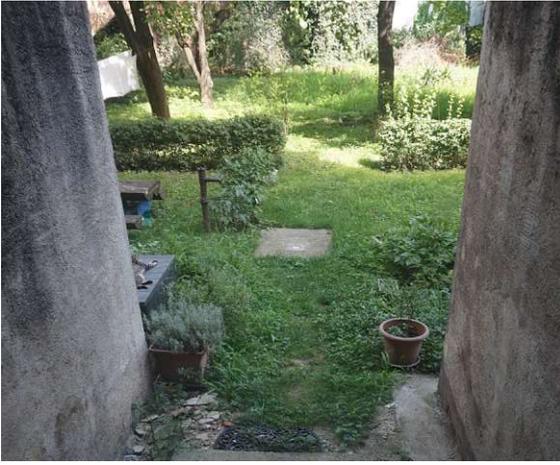


Abb. 77 Eindrücke Grünflächen im Innenhof

## Verwahrlost

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.

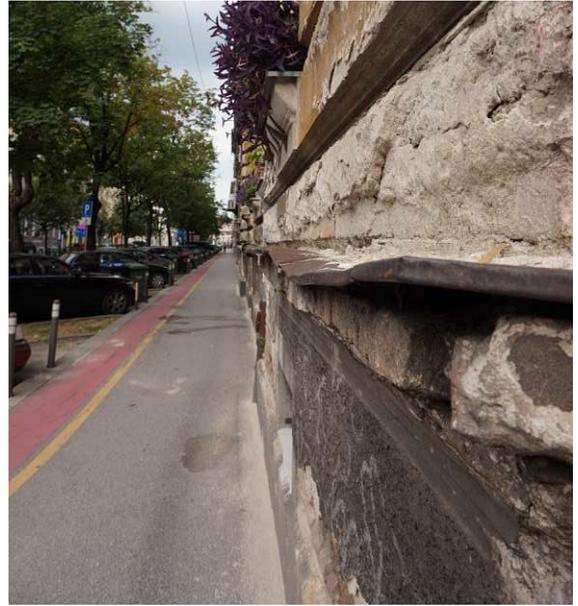


Abb. 78 Eindrücke von Vandalismus und Beschädigungen

## Tourismus

Die deutliche Zunahme des Tourismus in der Stadt Zagreb in den letzten Jahren kann anhand der stetig wachsenden Zahl der Touristinnen\*unterkünfte ebenso nachgewiesen werden wie anhand der kleinteiligen Bautätigkeiten im Bestand. Der größte Anteil an Hotels und Hostels befindet sich ebenfalls im Zentrum der Unterstadt. Zudem führen Zu- und Umbauten sowie Erweiterungen oder Adaptionen bestehender Stadtstrukturen, z.B. um temporäre Wohnmöglichkeiten zu schaffen, zu einer strukturellen Veränderung der Stadt von fragwürdiger architektonischer Qualität. Ein erheblicher Anteil der Beherbergungsbetriebe befindet sich innerhalb der Blockrandbebauung und verdichtet sowie verunstaltet das Innere des Blocks weiter. Ein deutlicher Anstieg der Angebote für temporäres Wohnen in Form von Airbnb-Angeboten hat zudem zu einem Anstieg der Immobilienpreise im Zentrum geführt. All dies führt allmählich zu einem Mangel an Wohnungen für die Einwohnerinnen\* und zu hohen Mietpreisen, die jährlich um 11% steigen und somit in weiterer Folge zur Abwanderung der Bevölkerung. Dadurch werden Eigentumswohnungen frei für den Markt. Die Vermietung an Dritte führt zu einer Störung der Privatsphäre und zur Verschlechterung der allgemeinen Wohnqualität.<sup>174</sup> Der politische Zugang, die Stadt an die Bedürfnisse der Touristinnen\* anzupassen und daraus Kapital zu schlagen, führt zur Vernachlässigung der eigenen Bevölkerung.

174 Vgl. Gašparović/Jukić 2021, 4191-4192 sowie Vgl. Gašparović/Jukić 2021 29-30



Abb. 79 Touristische Unterkünfte in der Unteren Stadt

## Gesetzeslage

Besonders interessant ist das Eigentumsgesetz im Hinblick auf Fragen, welche die inneren Stadtblockflächen betreffen. Einerseits dürften Änderungen innerhalb der Blockstrukturen nur in einem Zeitraum von einem Jahr und mit der Zustimmung von mehr als 50 % der Miteigentümer der jeweiligen Parzelle passieren. Dies gilt jedoch nur für temporäre Eingriffe in die Struktur. Darunter fällt zum Beispiel die Verpachtung der Flächen für Märkte oder Feste. Dies wiederum erlaubt den Eigentümerinnen\*, ihren Block zu beleben. Andererseits ist jede andere Nutzung, die länger als ein Jahr andauert, von allen Miteigentümerinnen\* zu bestätigen. Dies gilt vor allem für Flächen, die an Gewerbe und Handwerksbetriebe vermietet werden.<sup>175</sup>

Spannend ist die Gesetzeslage ebenfalls in Bezug auf die im 19. Jahrhundert erteilten Baugenehmigungen während der Blockbildungsphase. Diese bezog sich nur auf das Grundstück unterhalb des zukünftigen Gebäudes. Die Höfe galten hingegen als Restfläche des gesamten Blocks. Neue Blockrandbebauung, die in der Regel die Nutzung eines Wohnblocks vorsieht, unabhängig von der Anzahl der Eigentümerinnen\* oder Flächen, muss als öffentlicher Raum im Block zugänglich sein. In diesem Fall ist die Mitbenützung der Grünflächen, Erholungsmöglichkeiten und Kinderspielplätze für alle Menschen erlaubt und gewollt.<sup>176</sup>

<sup>175</sup> Vgl. Gašparović/Jukić 2021, 57-58.

<sup>176</sup> Vgl. Gašparović/Jukić 2021, 57-58.

## Geschichtet

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.



## Prekär

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.



## Erdbeben

Großen Schaden hat das Erdbeben vom März 2020 vor allem im Zentrum der Stadt östlich vom „Grünen Hufeisen“ angerichtet: Ganze Blöcke sind massiv beschädigt, so auch der Forschungsblock. Die Vernachlässigung der funktionalen Organisation und der Sicherheit in den Stadtblöcken, vor allem in Bezug auf Brandschutz, Fluchtwege oder behindertengerechte Zugänge, stellten sich während des Erdbebens als äußerst gefährlich dar. Die Lebensqualität im Block war teilweise vorher schon nicht mehr gegeben, nach dem Erdbeben umso weniger.

Im Bereich der Stadt Zagreb wurden 25.382 beschädigte Gebäude, davon ca. 2.900 im Bereich der Unteren Stadt, erfasst. 6 % davon sind aufgrund der massiven Beschädigung unbenützlich.<sup>177</sup> Die Übersichtskarte der Schäden zeigt, dass vor allem im Zentrum der Unteren Stadt, das überwiegend im späten 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet wurde, die größten Schäden entstanden sind.

Das Erdbeben von 2020 hatte eine Stärke von 5,4 auf der Richterskala und war damit nicht das stärkste aller verzeichneten Beben in der Region. Die Mehrheit der Gebäude, die nach der Einführung der ersten verbindlichen Erdbebenvorschriften zur Zeit des ehemaligen Jugoslawiens 1964, ein Jahr nach dem großen Erdbeben von Skopje gebaut wurden,<sup>178</sup> überstanden das Erdbeben ohne Schäden. Für viele Gebäude der Gründerzeit war das Erdbeben jedoch zu heftig, besonders für die mehrstöckigen Mauerwerksgebäude. Die gründerzeitliche Architektur besteht vorwiegend aus Ziegelmauerwerk ohne Aussteifung und Bewehrung. Das Ziegelmauerwerk mit den horizontalen Fugen verstärkt die horizontalen Kräfte des Erdbebens und bringt das Mauerwerk ins Schwingen. Es entstehen in Folge Risse und die Stabilität der Mauer schwindet. Letztendlich kann es zu einem Einsturz der Struktur kommen.

Erdbeben sind eines der größten Risiken für die Menschen und die gebaute Umwelt in Zagreb. Am Beispiel des Forschungsblocks wird erst durch die genaue Inspektion des Gebäudebestandes ersichtlich wie groß der Schaden eigentlich ist. Äußerlich war der Block bereits vor dem Erdbeben mitgenommen, Innen erkennt man jedoch Risse entlang der Wände, die sich durch das gesamte Gebäude ziehen. Dachstühle sind teilweise eingestürzt, Stiegelemente destabilisiert, Unterstellungen von Durchgängen sind erforderlich und Kellerwände schiefe.



Abb. 80 Schäden durch das Erdbeben 2020

<sup>177</sup> Vgl. Markusic 2020, 2-21.

<sup>178</sup> Vgl. Markusic 2020, 2-21.

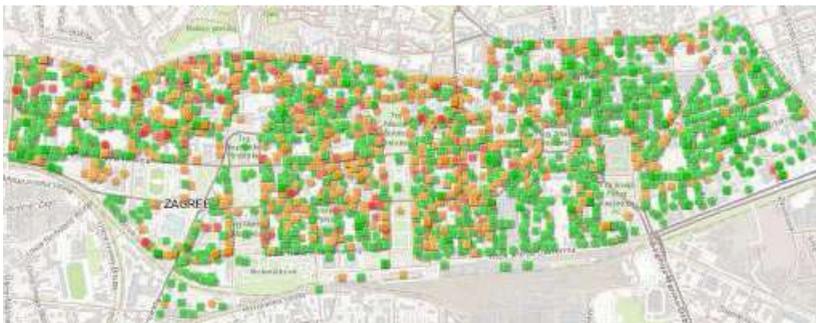


Abb. 80a Schäden in der Unteren Stadt

## Aktuelle Planungsinstrumente

Die Planungsziele des Bebauungsplans für die Untere Stadt (PUP) von 1989 sowie des Generalbebauungsplans für die Stadt Zagreb (GUP) von 2016 sahen eine Revitalisierung und Renovierung der Stadtblöcke sowie den Abriss minderwertiger Bebauungsstrukturen im Innenhof vor. Nach den Bebauungsplänen war vorgesehen, die Blöcke der Unteren Stadt zu öffnen und eine Durchwegung zu schaffen. Die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums durch Mischnutzungen im Wohnblock und die Erweiterung der Stadtnatur waren ebenfalls erklärte Ziele für die Untere Stadt.<sup>179</sup> Aufgrund fehlender finanzieller Mittel sowie einer korrupten Stadtpolitik wurden diese Pläne jedoch kaum bis gar nicht umgesetzt. Viele Infrastrukturen waren daher prädestiniert der enormen Zerstörung durch Naturkatastrophen, wie dem Erdbeben 2020, zum Opfer zu fallen.

<sup>179</sup> Vgl. PUP 1989/ GUP 2016.

## Versiegelt

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. 81: Versiegelte Flächen im Innenhof des Stadtblock 110

## Blockiert

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.82 Eindrücke von der Straßenraumverteilung

## Zerstört

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.

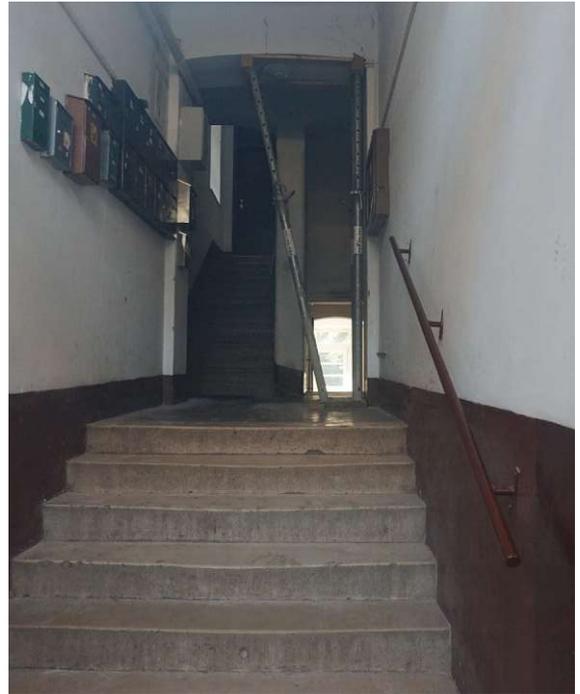


Abb. 83 Einsturzgefährdete Objekte im Stadtblock 110



# Die Transformation des Stadtblocks 110

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.

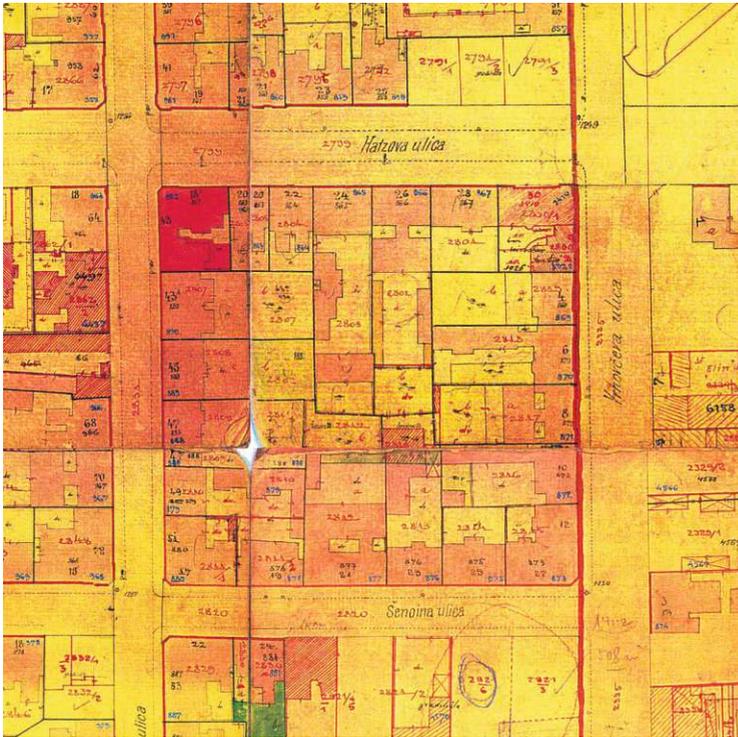


Abb. 84 Forschungsblock 1913

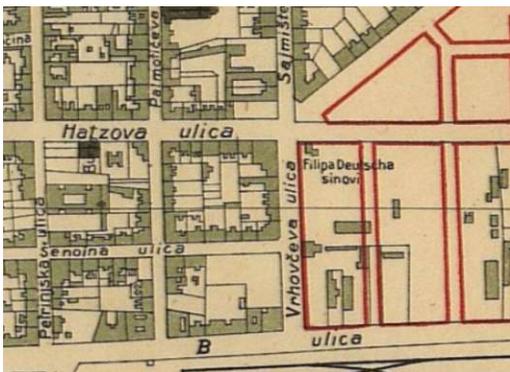


Abb. 85 Forschungsblock 1923

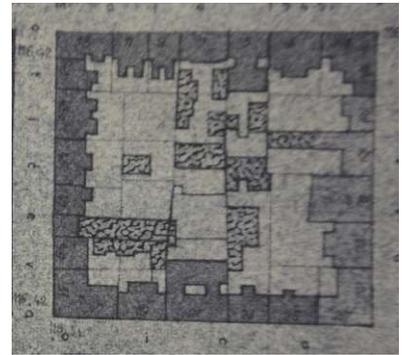


Abb. 86 Forschungsblock 1972

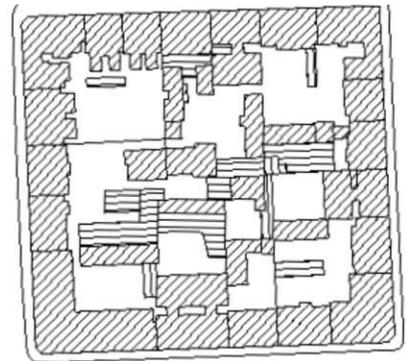


Abb. 87 Forschungsblock 1998



Abb. 88 Forschungsblock nach Kataster 2021

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. 88 Forschungsblock 1968



Abb. 89 Forschungsblock 2009



Abb. 90 Forschungsblock 2012

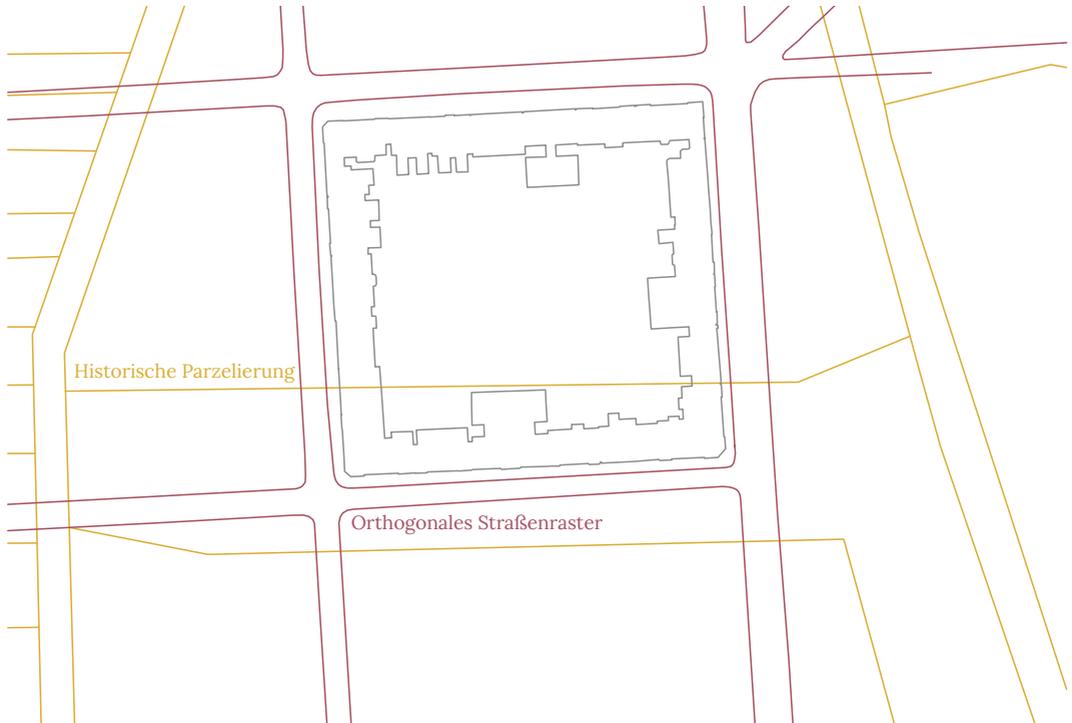


Abb. 91 Forschungsblock 2019



Abb. 91a Forschungsblock 2020

## Der Aufbau des Blockrandes



Bebauung 1894-1896



Bebauung 1897-1899



Bebauung 1900-1904



Bebauung 1905-1907



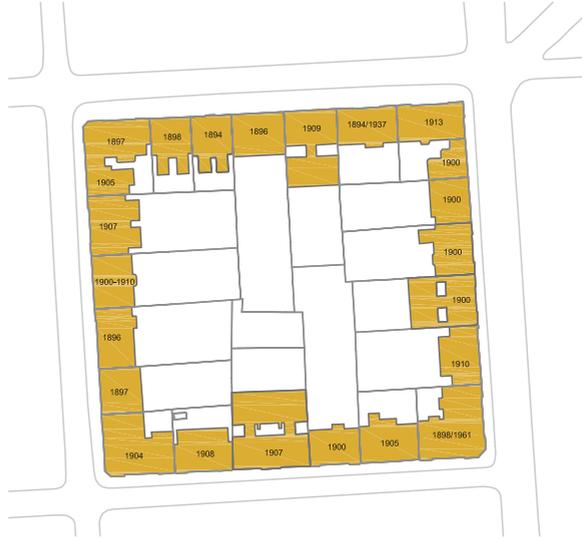
Bebauung 1908-1910



Bebauung 1911-1913

# Verdichtung im Blockinneren

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.



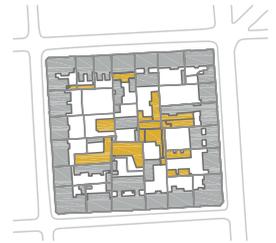
Blockrandbebauung



1913



1972



1998



2010



2020 Beschädigung durch Erdbeben



2021

## Der Transformationsprozess des Stadtblocks 110

Aus der grafischen Analyse von kartografischem Material der Jahre 1887– 2022 lässt sich auf die strukturelle Veränderung innerhalb des Blocks schließen. Es wird ersichtlich, dass die ursprüngliche Blockrandbebauung ohne eine dichte kleinteilige Struktur im Inneren geplant war. Aus den Plandokumenten der jeweiligen Grundstücke lässt sich zwar ablesen, dass Schuppen zum Trocknen oder als Lager für Holz und Tiere in Holzbauweise aufgestellt wurden, diese aber nicht auf jeder Parzelle vorhanden waren.

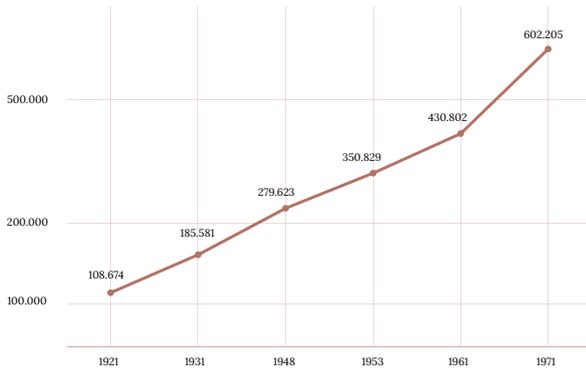


Abb. 91 Bevölkerungsentwicklung Zagreb

Die Zunahme der gebauten Struktur innerhalb des Blocks 110 war in der Zeit von 1923 bis 1972 besonders bemerkbar, obwohl der strukturelle Aufbau in dieser Zeitperiode aufgrund fehlender oder unvollständiger Plandokumente des Innenhofs nicht ganz nachvollziehbar ist. Die innere Bebauung war in vielen Plänen nicht komplett ausgewiesen. Daher erscheint es so, als würden Strukturen im Laufe der Zeit auf- und wieder rückgebaut werden. Eindeutig nachvollziehen lässt sich das Wachstum der Bebauung im Plandokument von 1998: Die rasante strukturelle Entwicklung hängt mit der Industrialisierung der Stadt und dem Boom des motorisierten Individualverkehrs zusammen. Die Parzellen sind seitdem mit Handwerks- und Produktionsgebäuden und Parkplätzen verstellt. Die Strukturen deuten ebenfalls darauf hin, dass vor allem zweitklassige Arbeiterinnen\*wohnungen direkt an die Vorderhäuser oder seitlich entlang der Grundstücksgrenzen angebauten wurden. Von dieser Art der Bebauungsstruktur gibt es keine Plandokumente. Viele wurden illegal erbaut und sind womöglich im Zuge der Migrationswelle, bedingt durch den Jugoslawienkrieg der 90er Jahre, entstanden. Der Zeitraum von 1998 bis 2010 ist ebenfalls von Neubauten und individueller Nachnutzung geprägt. Hier kam es zu einer Transformation der Nutzung der Nebengebäude: Weg von Schuppen und Arbeiterhäusern hin zu Geschäfts- oder Touristinnen\*unterkünften. Renovierungen von Gebäuden oder kleinere An- und Zubauten von Balko-

nen, Zimmererweiterungen und Garagen sind im Innenhof deutlich sichtbar. Zwischen 2010 und 2020 ist eine Reduktion der Gebäude bemerkbar. Es gibt dafür immer mehr versiegelte Flächen in Form von Stellplatz- oder Abstellflächen. Basierend auf dem Vergleich der vorhandenen Plandokumente und Fotografien lässt sich schließen, dass es in jüngster Zeit keine nennenswerten strukturellen Änderungen gab. Erst das Erdbeben aus dem Jahr 2020 stellt einen gravierenden Einschnitt dar. Anhand der Feldanalyse ist zu erkennen, dass Gebäude von minderwertiger Qualität innerhalb des Blocks sehr stark vom Erdbeben beschädigt wurden bzw. einstürzten. Diese Naturkatastrophe verursachte ebenfalls Schäden an den Gebäuden der Blockrandbebauung: Hier sind Dachstühle zur Gänze eingestürzt und Mauerwerke dermaßen destabilisiert worden, dass fast alle Durchgänge der Gebäude und die Innentragwerke unterstellt werden mussten, um die Konstruktion zu stabilisieren. Auf die Beschädigung der inneren Struktur konnte schnell mittels Abrisses der ein- bis zweistöckigen Gebäude reagiert werden. Im Falle der historischen und kulturträchtigen drei bis vierstöckigen Gebäude der Gründerzeit am Blockrand ist dies jedoch nicht so einfach. Die Sanierungen erfordern ein enormes Budget; außerdem befindet sich die gesamte Blockrandbebauung in einer Schutzzone, sodass ein Abriss dieses Kulturguts kaum genehmigt werden wird.

Die Gebäude innerhalb des Blocks können in drei Grundtypen unterteilt werden: In kleine Gebäude, die in der Funktion zur Blockrandbebauung gehören, so wie Garagen, gemeinsame Lagerräume und kleine Werkstätten. Diese Strukturen sind abgesperrt und von keiner architektonischen Qualität. Sie haben keinen Mehrwert für die Gemeinschaft im Block. Anschließend die Gebäude größerer Maßstabs, die in ihrer ursprünglichen Funktion der Produktion und dem Gewerbe zugeschrieben waren, wie der Herstellung von Radiatoren oder Lackierereien. Diese sind in einem schlechten Zustand und teilweise bereits abgerissen oder ungenutzt. Und schließlich gibt es noch die Gebäude von größerem Umfang, wie das Bürogebäude aus den 50er Jahren oder Wohnhäuser mit temporär vermieteten Wohneinheiten, die öfter die Nutzerinnen\* wechseln.

Eine vergleichende Analyse der Daten von 2001 und 2021 weist auf einen Veränderungstrend hin. Die Gewerbeflächen, die über die meisten Blockfassaden im Erdgeschoss oder Souterrain regelmäßig verteilt sind, stehen mittlerweile leer. Damit haben die Fassaden ihren öffentlichen Charakter verloren. Es kommt zu einem Mangel an sozialen und kulturellen Einrichtungen. Dieser Transformationsprozess wurde vor allem durch den wachsenden Tourismus und das Fehlen städtischer Einwohnerinnen\* der Unteren Stadt vorangetrieben. Die geringe Zahl der Geschäfte des täglichen Bedarfs in der Umgebung von Block 110 wirkt sich direkt auf die Lebensqualität der verbliebenen Bewohnerinnen\* aus. Die Gewerbeflächen an den Blockecken sowie das rege Produktionsleben im Inneren der Höfe waren für eine dynamische Erdgeschosszone mit Verbindung in die Innenhöfe essenziell. Die Degeneration des öffentlichen Lebens

## Strategie zur Blockerneuerung

im und um den Block führt in Folge zu einem Verlust von urbaner Identität an einem prominenten und stark frequentierten Punkt der Stadt.

140 Jahre später scheint Zagreb noch immer mit denselben Herausforderungen und Problemen konfrontiert zu sein. Krankheiten, Naturkatastrophen und die wirtschaftlichen Entwicklungen bestimmen das Leben in Zagreb im 19. Jahrhundert genauso wie heute.

Der jetzige Zustand des Blocks 110 zeugt von seinem dringlichen Renovierungsbedarf. Der Verfall und die Vernachlässigung der Blockstruktur wurden in den letzten Jahrzehnten zunehmend sichtbar. Das verheerende Erdbeben von 2020 hat die Innenstadt zudem massiv geschädigt und aufgezeigt, wie fragil das bestehende Stadtgewebe ist. Ein nachhaltiger Denkmalschutz sowie ein Plan zur Instandhaltung der alten Bebauungsstrukturen sind daher dringend notwendig.

Anfang des 20. Jahrhunderts startete eine allgemeine Bewegung der Blocksanierung in Europa. Die meisten europäischen Städte haben bereits in den 1930er- Jahren mit der systematischen Erneuerung der historischen Stadtteile begonnen. Die funktionale und morphologische Veränderung des urbanen Blocks war wesentlich für die Modernisierung und Verbesserung der Lebensqualität im 21. Jahrhundert, so etwa im Fall von Barcelona oder Wien. Die ursprünglichen Qualitäten der Blockrandbebauung sollten in Form von privaten und öffentlichen bzw. halböffentlichen großen, grünen und hellen Höfen emporgehoben werden. Die geräumigen Innenhöfe brauchen Durchgänge und Wege, orientiert an den umliegenden Zugängen, um die niedrige Blockinnenbebauung zu verbinden und sie an der urbanen Öffentlichkeit des Straßenraums anzuschließen. So wird der Block wieder in das städtische Gewebe integriert und gleichzeitig wird der Straßenraum belebt. Als ein Beispiel für eine neue urbane Ordnung kann Barcelona mit seinem Konzept des Superblocks genannt werden. Basierend auf dem orthogonalen Straßenraster nach Ildefons Cerdà war das Ziel durch die Zusammenschließung von vier Stadtblöcken zu einem Superblock, den motorisierten Individualverkehr des „Grätzls“ zu reduzieren und den freiwerdenden öffentlichen Raum der Bevölkerung, allen voran den Fußgängerinnen\*, zurückzugeben. Damit sollte auch die städtische Begrünung forciert, eine positive mikroklimatische Veränderung unterstützt und eine gesunde autofreie Umgebung geschaffen werden.<sup>180</sup>

In Wien wurden Konzepte für die Adaptierung der historischen Blockrandbebauung entwickelt. Die Innenhöfe sind auch hier oft durch kaum genutzte Nebengebäude verstellt. Die Flächen sind Großteils versiegelt und dienen als Abstellfläche für Mülltonnen und Fahrräder. Die Bebauungsstruktur im Innenhof

180 Vgl. Gašparović/Jukić/Mrda 2021, 4185-4186.

bietet aber Räumlichkeiten für Betriebe: eine von der Gründerzeit erhaltene Nutzungsstruktur. Der hohe Versiegelungsgrad der Innenhofflächen sorgt jedoch für ein schlechtes mikroklimatisches Verhältnis ohne sozialen Mehrwert und ist damit maßgeblich an der Entwicklung der Hitzeinseln im Stadtviertel beteiligt. Ungenutztes Flächenpotential gibt es aber nicht nur im Blockinneren, sondern auch um den urbanen Block. In Wien wird das Erdgeschoss häufig als Garage für Autos umgenutzt. Der Austausch zwischen öffentlichem Raum und Blockrand ist somit nicht gegeben. Es entstehen vielmehr monotone Fassaden mit einer fragwürdigen architektonischen Gestaltung.<sup>181</sup> Durch Konzepte wie das „Planquadrat“ vom Gartenhofverein in Wien werden jedoch auch Möglichkeiten zur Öffnung und Zusammenlegung mehrerer Höfe für eine gemeinschaftliche selbstverwaltete halböffentliche Nutzung geschaffen. Dies entspricht Ebenezer Howards Grundidee der Gartenstadt. Diesem zufolge sollten die Innenhofflächen nicht privatisiert und kapitalisiert werden, sondern der Gemeinschaft gehören. Das Ergebnis ist mehr nutzbarer Freiraum und eine urbane Gemeinschaftsoase für die Bewohnerinnen\*. Gleichzeitig wird die Nutzung des Innenhofs auch zum identitätsstiftenden Merkmal des Lebens im Block.

Anhand der grafischen Interpretation der strukturellen Veränderung der letzten 140 Jahre des Forschungsblocks wurde aufgezeigt, wie sich die Dichte des Blocks im Laufe der Zeit verändert hat und welche Flächen für Entsiegelung und Freiraum genutzt werden könnten. Das Aufreißen von versiegelten, versickerungsfähigen Flächen ist essenziell für eine Verbesserung des Mikroklimas und für die Klimaresilienz des Blocks.

Die Flächen müssen im Zuge einer Restrukturierung vom stehenden motorisierten Individualverkehr befreit werden. Es wird daher vorgeschlagen, die gebaute Struktur, die heute schlecht erhalten und ungenutzt ist oder eine ungeeignete Nutzung erfährt, aus dem Block zu beseitigen. Die Befreiung des Innenhofs von verfallener und nicht nutzbarer Bebauung schafft Freiflächen, um Gemeinschaftshöfe durch die Zusammenlegung von Parzellen und die Einrichtung einer entsprechenden Durchwegung zu realisieren. Die prunkvollen Straßenfassaden sollen sich im Innenhof durch prächtige Gärten widerspiegeln.

Der Innenhof soll zu einer überwiegend grünen Fläche mit halböffentlichem Gemeinschaftsgarten werden. Die Wohnqualität im Block wird mit zusätzlich begrünter Freifläche verbessert. Durch Gemeinschaftsprojekte und die Implementierung von kleinen Gewerben wird die Nachbarschaft an Ort und Stelle gestärkt. Das Ziel besteht darin, den Block 110 als eigenständigen und wichtigen Baustein im Organismus der Stadt zu etablieren. Die Steigerung der

<sup>181</sup> Vgl. MA 21 2018, 45.

## Strategie zur Blockerneuerung

Attraktivität des Blocks würde den Zuzug in die Umgebung positiv anregen und somit in direkter Folge die Erdgeschosszone wiederbeleben.

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung, die eine „gesunde“ Umwelt garantiert, sollte die ursprüngliche Idee der Gartenstadt von Ebenezer Howard und Ildefonso Cerda aufgegriffen werden. Unter Berücksichtigung moderner Bedürfnisse sollte der Forschungsblock nach der Idee der Gartenstadt gestaltet werden. So kann der Wunsch nach der Aufenthaltsqualität, die ein freistehendes Einfamilienhaus im Grünen bietet, mit Qualitäten eines urbanen Lebens verschmolzen werden, auch in einem dicht bebauten Stadtgebiet. Zentral gelegener Wohnraum mit eigener grüner und nachhaltiger Infrastruktur zu einem erschwinglichen Preis – das ist ein wichtiges Bedürfnis der Bevölkerung, dem es im 21. Jahrhundert nachzukommen gilt. Der Traum vom urbanen Dorf in der Stadt steht dem Traum vom Eigenheim am Stadtrand in nichts nach. In Anlehnung an die Idee der Gartenstadt könnte der „Zagreber Block“ so zu einem Ort mit hoher Wohnqualität und gemeinschaftlicher Innenhofnutzung umgeformt werden.

Abschließend lässt sich festhalten, dass nur die Bestandsstadt mit ihrer urbanen Dichte nachhaltig und zukunftsweisend ist. Ihre gegenwärtigen Defizite könnten auch eine Chance sein, um wichtige Erneuerung in Gang zu setzen. Der aktuelle Zugang Zagrebs, einen Masterplan für das gesamte Stadtgebiet bzw. die Untere Stadt zu befolgen, erweist sich gerade bei der Erneuerung alter Strukturen von Stadtblöcken als nicht zielführend. Jeder Block in der Unteren Stadt muss als individueller Organismus im Stadtgewebe mit unterschiedlichen Problemen und Bedürfnissen gesehen werden. Mit der richtigen Stadtpolitik und punktueller individueller Planung sowie einem bedürfnisorientierten Umprogrammieren der Nutzung wäre es ein Leichtes, das volle Potential des Blocks 110 auszuschöpfen.

In einer Zeit immer knapper werdender räumlicher Ressourcen hat der „Zagreber Block“ erhebliches Potential, zu einem qualitätsvollen Aufenthaltsraum in der Stadt zu werden und darüber hinaus weitere Stadtentwicklungsprojekte anzuregen. Die Revitalisierung der innerstädtischen Blöcke ist für einen ausgewogenen Stadtwachstumsprozess ebenso wichtig wie eine Verdichtung des Stadtgebiets. Wachstum und Fortschritt im Stadtgebiet können nicht ohne die Revitalisierung bestehender historischer Strukturen funktionieren, welche signifikant für die Identität der Stadt sind. Es droht ein Identitätsverlust durch eine blinde Stadterweiterung ohne historische Sensibilität.

Es gibt viele Gründe sofort mit der gezielten Blocksanierung in Zagreb anzufangen: Schlechte Wohnbedingungen, Wohnungsmangel, unzureichende Infrastruktur, unzureichende soziale Durchmischung der Bevölkerung, fehlende barrierefreie Adaptierungen, keine Klimaanpassung und der Trend temporäre Touristinnen\*wohnungen zu schaffen. Zagreb agiert hier allerdings viel zu zögerlich. Das mag deshalb so sein, weil es im Vergleich zu anderen Städten strukturelle Unterschiede gibt, die auch die Stadterneuerungspläne betreffen. Anders als beispielsweise Wien besitzt die Stadt Zagreb zu wenig eigene Grundstücke. Die Stadt zeigt kein Interesse, in privates Eigentum zu investieren, auch nicht nach verheerenden Naturkatastrophen.

In den letzten Jahren haben europäische Städte damit begonnen, der Bevölkerung ein direktes Mitspracherecht bei der Investition und Aufteilung des Budgets zugeben. Mittels Partizipationsprojekten können Bürgerinnen\* Ideen vorschlagen und einreichen, diese werden auf lokaler Ebene begutachtet, abgewogen und möglicherweise umgesetzt. Nach der Covid-19-Pandemie ist die Nachfrage nach klugem und gezieltem Urbanismus höher denn je. Menschen wollen, dass ihren Bedürfnissen mit genauer Ressourcenplanung nachgekommen wird und ihre Stadt nachhaltig und klimafit verändert wird. Mit der Neuwahl des Bürgermeisters Tomislav Tomašević im Jahr 2021 besteht Hoffnung für eine grüne Stadtpolitik in Zagreb und einen Paradigmenwechsel in den Besitzansprüchen und der Übernahme von Verantwortung in Bezug auf die Gestaltung von städtischem Raum.

03

# Conclusio

---

Dieses Zitat von Otto Neurath kann ein Ausgangspunkt sein, um ein besseres Verständnis für die gebaute Umwelt zu entwickeln. Eine Stadt, wie sie sich gegenwärtig präsentiert, kann nicht ohne Bezugnahme auf die Vergangenheit verstanden werden. Wird vergessen, wie eine Stadt zu der geworden ist, die sie heute ist, ist auch keine nachhaltige und zukunftsweisende Weiterentwicklung möglich.

Naturgemäß war die Auseinandersetzung mit einer unbekanntem Stadt für mich mit einigen Hürden verbunden. Es war nötig mich akribisch mit ihr zu beschäftigen, Planmaterial zu interpretieren und aufzubereiten. Obgleich nicht alle städtebaulichen Maßnahmen und Pläne dokumentiert waren, konnte ich unter Miteinbeziehung von historischem Material viele lose Fäden zu einem umfassenden Netz an Informationen zusammenführen und so die Funktion der gründerzeitlichen Stadtparterre verstehen.

Die Auseinandersetzung mit dem gebauten Raum und der Entstehung des Stadtparterres in Zagreb hat mir vor allem gezeigt, welche Bedeutung dieses für eine funktionierende Stadt hat und unter welche Einflussfaktoren es noch heute steht. So scheint es, dass der Transformationsprozess der Stadt insbesondere im Falle von Zagreb bis heute nicht abgeschlossen ist.

Geschehnisse wie Naturkatastrophen, Kriege, politische Machtwechsel und globale wirtschaftliche Entwicklungen wirken sich direkt proportional auf den Ballungsraum und die Menschen, die ihn bewohnen, aus. Der behutsame Umgang mit bestehender Stadtstruktur, die verschiedenen Bauordnungen und Planungsinstrumente sowie städtebauliche Trends haben der Stadt und ihren Bewohner\*innen eine eigene Identität verliehen.

Natürlich ist es möglich, dass wir einzelne städtische Elemente aus Zagreb mit denen aus Wien und Barcelona vergleichen, um uns inspirieren zu lassen und voneinander zu lernen, so wie dies bereits im 19. Jahrhundert geschehen ist. Allerdings hat jede Stadt gezielt auf spezielle Bedürfnisse der gegenwärtigen Zeit zu reagieren.

Those who stay exclusively  
with the present will very soon  
only be able to understand the  
past.

Otto Neurath, Wiener Ökonom und Volksbildner, 1911

Das orthogonale Straßenraster der Unteren Stadt in Zagreb (mit den Breiten von 16 m bis 22 m und der gezielten Umverteilung des öffentlichen Raums) wertet den Stadtblock und die Innenstadt auf. Im Fokus des Stadtraumes steht dabei der Mensch. So kompakt die Untere Stadt auch ist, so bleibt dennoch viel Platz für städtischen Zwischenraum, welcher Möglichkeiten der gemeinschaftlichen Nutzung und Erholung bietet.

In der Grünraumplanung gibt es noch eindeutige Defizite zu beklagen. Hier kann Wien ein Vorbild sein, an dem sich Zagreb orientieren kann. So wird in Wien mit dem voranschreitenden Ausbau des Grün- und Freiraumnetzes quer durch die Stadt und mit gezielten Projekten gegen Hitzeinseln in städtischen Quartieren versucht, die Auswirkungen des Klimawandels auf die Stadt abzumildern.

Die Parkanlagen und Baumbestände Zagrebs sind Vermächtnisse, die noch aus der Gründerzeit stammen und in ihrer Komposition einzigartig. Allerdings sind sie kaum ausreichend, bedenkt man wie viele Menschen, vor allem Touristinnen\*, tagtäglich in der Stadt unterwegs sind und Emissionen, wie jenen der starken Belastung des MIV, ausgesetzt sind. Gerade auch in Hinblick auf die Covid-19-Pandemie, die mitunter dazu geführt hat, dass Menschen ihre Freizeit vermehrt draußen, beispielsweise in Parks, verbringen, muss eine „gesunde“ Grünstruktur gestärkt werden.

Der Straßenraum oder Flächen im Hofbereich bieten Potential für die Verbesserung der Grün- und Freiraumversorgung für die gesamte Bevölkerung. Sozial- und wirtschaftlich benachteiligte Gruppen wohnen häufiger in Umgebungen mit einer dichten Bebauung und wenig Freiraum. Die Wohnverhältnisse sind zumeist prekär. Die faire Verteilung der Straßenräume als öffentlich nutzbare Räume sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität der Stadtparterre sind daher ein wichtiger sozialer Katalysator für eine lebenswerte und soziale Stadt. Die aktuelle Covid-19-Pandemie zeigt nicht nur, dass eine Transformation des öffentlichen Raumes notwendig ist, sondern bietet auch eine historische Chance für eine Neuausrichtung – hin zu einem nachhaltigeren Leben in der Stadt.

Die Pandemie hat unsere Wahrnehmung und unser Denken verändert; wir haben gesehen, dass vieles möglich ist, was wir vorher für undenkbar gehalten haben. Wenn wir wollen, können wir auch die unbedingt notwendige Mobilitätswende vorantreiben. Dabei gilt es verschiedene Ansätze zu erproben und schnell und ganzheitlich auf Probleme im Stadtgefüge zu reagieren, um die Lebensqualität zu steigern.

Die Zurückdrängung des öffentlichen Raumes im 21. Jahrhundert ist natürlich auf die Politik des Neoliberalismus und dem damit zusammenhängenden Privatisierungstrend zurückzuführen. Um es überspitzt auszudrücken, hat dieser jedem Brunnen, jedem Baum und jeder Parkbank einen Preisstempel aufgedrückt. Gemeinsam genutzte Orte, Orte des sozialen Austausches und der Kommunikation, wurden immer weiter zurückgedrängt. Mit dem Schwinden der sozialen Gestaltung von städtischem Raum geht auch ein Stück Lebensqualität verloren. Die Straßen und Plätze werden zu reinen Verkehrswegen,

während die Möglichkeiten für Erholung und Austausch fehlen. Es ist die Politik, die entscheidet, wo flaniert wird und wer wie viel freien Raum einnehmen darf.

Während der Covid-19-Pandemie und den damit zusammenhängenden Ausgangsbeschränkungen hat sich gezeigt, wie schwierig das Leben in der Stadt unter diesen Bedingungen ist. Es war mühsam in der dicht bebauten Stadt, in der Verkehrsflächen dominieren, die vorgeschriebenen Abstände im öffentlichen Raum einzuhalten. Innerstädtische Parkanlagen wurden im Zuge der Lockdowns vermehrt als Erholungsraum genutzt, was zu einer Überfrequentierung führte und nicht im Sinne der Abstandsregeln war. Die Pandemie hat verdeutlicht, wie groß der Bedarf an grünen Freiflächen im städtischen Raum ist. Schmale Gehsteige und viele versiegelte Flächen mit geringen Aufenthaltsqualitäten boten wenige Möglichkeiten, sich in der Stadt risikofrei zu bewegen. Es wurde zunehmend klar, dass die Frage nach der Gestaltung des Straßenraums und des Stadtparterres zu einer sozialen Frage geworden ist. Im Falle von Zagreb wurde diese Extremsituation noch durch ein Erdbeben verstärkt. Zahlreiche beschädigte Gebäude und abgebrochene und auf den Freiflächen herumliegende Gebäudeteile erhöhten das Sicherheitsrisiko zusätzlich. Die Straßenpanoramen vom Forschungsblock zeigen zudem, dass kaum ein Austausch der gründerzeitlichen Bebauung mit dem öffentlichen Raum besteht. Die Durchgänge sind geschlossen, versperrt oder mit Gittern blockiert und beeinflussen daher die Durchlässigkeit des Stadtparterres. Die Wahrnehmung der Fußgängerinnen\* wird zusätzlich beeinflusst, die Stadtblöcke wirken mit zunehmendem Leerstand noch unnahbarer und fremder und es ist keine Aufenthaltsqualität gegeben.

Ein Konzept für eine attraktive Stadtentwicklung könnte, vor allem in Hinblick auf den Schaden des Erdbebens von 2020, in Anlehnung an den Masterplan der Gründerzeit und die sanfte Stadterneuerung von Wien entwickelt werden. Darin enthalten sein könnten strategische Maßnahmen zu Aufwertung, Finanzierung und Bepflanzung des Stadtparterres. In der städtebaulichen Forschung zeigt sich eindeutig, dass eine Vernachlässigung der gründerzeitlichen Architektur und des öffentlichen Raumes zu mehr Abwanderung und in Folge zu einer Aushöhlung der Innenstadt führt, die nur mehr von Touristinnen\* genutzt wird.

Nach dem Erdbeben 2020 und der Covid-19-Pandemie begann in Zagreb die Diskussion über die Resilienz der Stadt, nicht nur in Bezug auf die Klimawandelanpassung und die Hitzeinseln in stark versiegelten Stadtgebieten. Es sollte zu einer Bewegung der Stadterneuerung wie damals nach dem Erdbeben 1880 kommen, und eine neue Grundlage für einen gesunden und intakten Lebensraum für die gesamte Bevölkerung geschaffen werden. Aus Geldmangel ist bis jetzt leider wenig passiert. Die Eigentümerinnen\* der Zinshäuser werden angehalten, sich selbst um die Schäden zu kümmern und diese mithilfe von kleinen Finanzspritzen der Stadt selbst zu beheben. Es scheint so, als wären die Reaktivierung bestehender Stadtstrukturen und der Umbau von öffentlichem Raum momentan (wieder) nicht auf der Agenda der Stadtverwaltung. Das Stadtparterre – als einflussreichste Ebene für die Menschen

im Stadtraum – muss mit vielen Einflüssen und Trends zurechtkommen. Die gründerzeitliche Stadtstruktur Zagrebs bildet trotz der großen Expansion der Stadt der letzten Jahre immer noch den wichtigsten Teil der Stadt. Die Erdgeschosszone wurde in der Gründerzeit als Raum für die Menschen geformt und sollte zur Grundlage für eine lebendige Stadt werden. Das Stadtparterre kann wieder das werden, als was es ursprünglich geplant war. Nicht ein Ort des motorisierten Individualverkehrs, sondern ein Raum für Fußgängerinnen\*. Die erhaltene Architektur der Gebäude – hohe Raumhöhen und nutzungsvariable Grundrisse sowie gestaltbare Innenhöfe – hat immer noch das Potential, einen Mehrwert für alle Bewohnerinnen\* der Stadt zu generieren.

In Bezug auf die Gestaltung der Erdgeschosszone mit ihren Innenhofflächen und die Möglichkeit der Integration der Natur in die Stadt, lohnt es sich auf das Denken der damaligen Planungstheoretiker zurückzubesinnen. Jene Flächen innerhalb des „Zagreber Blocks“, die heute das Potential bieten als öffentlich, privat oder auch halböffentlich geregelt zu werden, sind das Erbe des 19. Jahrhunderts. Ein belebtes Stadtparterre, das als Verbindung des Straßenraums, des Erdgeschosses sowie Souterrains und dem Innenhof, einen erleb- baren und nachhaltigen Stadtraum bietet, der im besten Fall auch von der Bevölkerung des Blocks selbst verwaltet wird, ist nicht nur theoretisch möglich, sondern auch praktisch umsetzbar, wenn die Politik entsprechende finanzielle Mittel bereitstellt. Die Zukunft der Stadt hängt von ihrer Wandlungsfähigkeit ab. Die Transformation verlassener, „untergenutzer“ Strukturen, die nach neuem Leben verlangen, ist die neue Bedingung für ein intaktes Stadtleben.

Wie Christoph Luchsinger in seiner Schrift Zagreber Sequenzen erklärt, ist für die Entwicklung einer gut funktionierenden und an die Bedürfnisse ihrer Bewohnerinnen\* angepassten Stadt das Verständnis der Koexistenz unterschiedlicher städtebaulicher Morphologien entscheidend. Historische Gegebenheiten gilt es in Transformationsprozesse miteinzuplanen, anstatt sie zu ersetzen. Nur so bleibt der Duktus der Architektur Zagrebs erhalten.<sup>182</sup> Diese Einsicht soll auch heute noch als Aufforderung verstanden werden, die historische Struktur nicht zu vernachlässigen, sondern sie zu erhalten und in behutsamer Weise zu nützen, um den Bedürfnissen der heutigen Zeit gerecht zu werden. Unter Berücksichtigung der Besonderheiten jeder einzelnen historischen Schicht im Stadtgefüge, gibt es nach Angelika Psenner eine funktionierende Stadt nur mit einem funktionierenden Stadtparterre. So muss das Stadtparterre wieder stärker in den Fokus der Stadtplanung rücken, um im Fall von Zagreb die Zukunft von qualitätvollen Aufenthaltsräumen der Unteren Stadt abseits der touristischen Zentren für die Zagreberinnen\* sicherzustellen.

<sup>182</sup> Vgl. Luchsinger 2001, 11.

# 04

# Appendix

---

# Literaturverzeichnis

- Albers, Gerd: Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa, Braunschweig/Wiesbaden, 1997
- AF R AP Suvremeno Stanovanje, Arhitekturfakultät Zagreb, 20.11.2020
- Bedenko, Vladimir: Die Gestaltung einer Hauptstadt: Zagreb von den Anfängen bis zur Gründerzeit, Zürich, 2001
- Blau, Eve; Platzer, Monika: Shaping the Great City, 1999
- Blau, Eve; Rupnik, Ivan: Project Zagreb: transition as condition, strategy, practice, Actar, 2007
- Bobek, Hans; Lichtenberger, Elisabeth: Wien - Bauliche Gestalt und Entwicklung sei der Mitte des 19. Jahrhunderts, Wien, 1978
- Bojanić Obad Šćitaroci, Bojana; Obad Šćitaroci, Mladen: "Urban Morphology of Zagreb in the Second Half of the 19th Century—Landmarks Guiding the Reconstruction of the Town and the Preservation of Identity after the 2020 Earthquake", Heritage 4, 2021
- Bučar, Franjo: O Posjeti Franje Josipa I. Godine 1852. U Zagrebu O Posjeti Franje Josipa I. Godine 1852. U Zagrebu, 1930
- Buchmann, Bertrand Michael: Der Winer Linienwall. Geschichte und Bedeutung, 1974
- Chrsitiaansse, Kees; Schüller, Nicola; Wollenberg, Petra: Urban Reports, 2009
- Damjanovic, Dragan: In the Shadow of Budapest (and Vienna) - Architecture and Urban Development of Zagreb in the Late 19th and Early 20th Centuries, 2018
- Damjanovic, Dragan. Otto Wagner i hrvatska arhitektura (hrvatsko izdanje)/ Otto Wagner and Croatian Architecture (Croatian edition), Filozofski fakultet, FF Press, Zagreb, 2020.
- Dugački, Vladimir (2003) Zagrebačka Zakladna bolnica na Harmici (Jelačićevu trgu)1804-1931.Ususret 200. obljetnici. Gazophylacium : časopis za znanost, umjetnost, gospodarstvo i politiku, 8 (3-4), 74-79.
- Dobronić, Lelja: Graditelji i izgradnja Zagreba u doba historijskih stilova, Društvo povjesničara umjetnosti SR Hrvatske, 1983
- Dražavni zavod za statistiku, Popis stanovništva 2001
- Ebenezer, Howard: Garden Cities of To-morrow, 1898
- Eckardt, Frank: Die komplexe Stadt, 2009
- Engels, Friedrich: Zur Wohnungsfrage, 1873
- Foucault, Michel: Sicherheit, Territorium, Bevölkerung: Geschichte der Gouvernamentalität I, 1977
- Gašparović, Sanja; Tihomir, Jukić; Mrđa, Ana: Functional and Morphological Transformations of the Urban Block—Contribution to the Expected Modernization of Zagreb's Historical Core, Hertige 4, 2021
- Glaser, Daniel: Freie Räume - Strategien für den Wiener Block, Wien, 2011
- Grad Zagreb: Zagreb u Brojkama, 2021
- Jukić, T.; Mrđa, A.; Perkov, K.: Urbana Obnova—Urbana Rehabilitacije Donjeg Grada, Gornjeg Grada i Kaptola/Povijesne Urbane Cjeline Grada Zagreba, 1st ed.; Sveučilište u Zagrebu: Zagreb, 2020
- Jukić, T.; Gašparović, S.: Urbanistički Model Obnove Blokova; Arhitektonski Fakultet: Zagreb, 2021
- Kahlo, Darko: Zagrebačka uglovnica u razdoblju od 1928. do 1944. Godine / Corner House in Zagreb between 1928 and 1944, Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam 12, 2004



- Kahle, Darko: Građevinski propisi grada Zagreba u razdoblju od 1850. do 1918. godine, *Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam* 12, S. 203-214, 2004
- Kahle, Darko: Građevinski propisi za grad Zagreb u razdoblju od 1919. do 1931. godine i Građevinski zakon iz 1931. godine, *Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam* 14 (1)
- Kahle, Darko: Multi-story Attached Houses in Zagreb between 1850 and 1927, *Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam* 22, 2014
- Kleihues, J. P. (Hg.): Internationale Bauausstellung Berlin 1984/87: Die Neubaugebiete, Heft 7, Verlag Gert Hatje, Stuttgart, 1993
- Knežević, Snješka: Zagrebačka zelena potkova (Zagreb's Green Horseshoe System of Parks), Školska knjiga, Zagreb, 1996
- Knežević, Snješka: Zagrebački Donji grad, 2006
- Dolenc, Nikaa; Grbac-Žiković, Renatab; Knežević, Radeb: Analysis of the touristic valorization of Maksimir Park in Zagreb, 2012
- Landes und Regierungsblatt für die Königreiche Kroatien und Slavonien, 1857
- Lovra, Evra: Urban Tissue Typology and Urban Typology (1868-1918)—Special Cases: Zagreb and Rijeka, *Prostor* 24, S. 202-215, 2016
- Lovra, Eva; Obad Šćitaroci, Mladen; Bojanić-Obad-Šćitaroci, Bojana: Transformations of Urban Structure; Effects of Railway Construction on the Urban Tissue in the Cities of Austro-Hungarian Empire (1867-1918), 2016
- Luchsinger, Christoph: Zagreber Sequenzen, 2001
- Magistrat der Stadt Wien MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung: Masterplan Gründerzeit, Wien, 2018
- Magistrat der Stadt Wien, MA 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik: Wien im Querschnitt der Zeit, 2011
- Maroević, Ivo: Prijedlog za tipologiju stambene arhitekture u Zagrebu u drugoj polovici 19. stoljeća (A proposal for a typology of Zagreb domestic architecture in the second half of 19 th century), *Radovi Instituta za povijest umjetnosti* 11, S. 165-185, Zagreb, 1987
- Martin, Leslie: The grid as generator, 1972
- Marx, Karl; Engels, Friedrich: Manifest der Kommunistischen Partei, 1849
- Mirela Slukan-Altia, Mirela: Morphological and Functional Change in Zagreb Lower Town (Donji Grad) 1862-1914 Based on Cadastral Sources, *Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam* 14, 2006
- Mumford, Lewis: The Culture of Cities, 1938
- Panerai, Philippe; Castex, Jean; Depaule, Jean-Charles: Urban Forms—The Death and the Life of the Urban Blocks, Architectural Press: Oxford, United Kingdom, 2004
- Panerai, Philippe; Castex, Jean; Depaule, Jean-Charles: Vom Block zur Zeile. Wandlungen der Stadtstruktur. Braunschweig: Vieweg & Sohn Verlag, 1985
- Payer, Peter: Der Gestank von Wien, Döcker, 1997
- Pirstinger, Ida: Gründerzeitstadt 2.1, Verlag der Technischen Universität Graz, 2014
- Psenner, Angelika: Das Wiener Gründerzeit-Parterre: eine analytische Bestandsaufnahme, Wien, 2011
- Reskript der Regierung 1866

## Abbildungsverzeichnis

## Onlinequellen

Stadt Zagreb: Građevinski pravilnik za grad Zagreb, „Narodne novine“, 104 (292): 21-46 (Beilage), 1940  
 Stadt Zagreb: Gradjevni propisi za Slob. i kr. Glavni grad Zagreb (Building Code for Free and Royal Capital City of Zagreb), Tiskara i litografija C. Albrecht, 1914  
 Saldern, Adelheid von: Von der „guten Stube“ zur „guten Wohnung“ : zur Geschichte des Wohnens in der Bundesrepublik Deutschland, 1995  
 Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, 1909  
 Smrekar, M.: Priručnik za političku upravnu službu u kraljevinah Hrvatskoj i Slavoniji. Knjiga treća, 1902  
 Šimetin Šegvić, Filip ; Šimetin Šegvić, Nikolina: „Veliki potres“ i potresi na početku 20. stoljeća u Zagrebu, 2020  
 Stübben, Joseph: Der Städtebau, 1890  
 UNIMED: The “superblock model” in Barcelona: bringing life back to the city by improving urban mobility management  
 Weißenmayer, Markus: Der Stadtblock - Untersuchung der Entstehung und Bedeutung einer urbanen Typologie, 2016  
 Will, Thomas: „Gartenstädte von Morgen“ Was bleibt von der Idee?, 2012  
 Zunic, Alen; Karac, Zlatko: Zagreb Architecture Guide, University of Zagreb

<https://www.uni-med.net/en/the-superblock-model-in-barcelona-bringing-life-back-to-the-city-by-improving-urban-mobility-management/>  
[https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wien\\_Geschichte\\_Wiki](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wien_Geschichte_Wiki)  
[Uhttps://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Bev%C3%B6lkerung](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Bev%C3%B6lkerung) (Zugriff am 26.5.2022).

Url 1

<https://potresnirizik.zagreb.hr/potresi/baza-potres-zagreb-2020/53> (Zugriff am 26.5.2022).

Url2

[https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/statistika/2021/Popis2021\\_Prvi%20rezultati\\_Grad%20Zagreb.pdf](https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/statistika/2021/Popis2021_Prvi%20rezultati_Grad%20Zagreb.pdf) (Stand 29.5.2022). Leider sind für den erforschten Stadtteil nicht alle Bevölkerungsstatistiken erhältlich.

Url3

[https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/statistika/2021/Popis2021\\_Prvi%20rezultati\\_Grad%20Zagreb.pdf](https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/statistika/2021/Popis2021_Prvi%20rezultati_Grad%20Zagreb.pdf) (Stand 29.5.2022). Leider sind für den erforschten Stadtteil nicht alle Bevölkerungsstatistiken erhältlich.

Url4

[https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/statistika/2021/Popis2021\\_Prvi%20rezultati\\_Grad%20Zagreb.pdf](https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/statistika/2021/Popis2021_Prvi%20rezultati_Grad%20Zagreb.pdf) (Stand 29.5.2022).

Planunterlagen:

Nationalbibliothek Zagreb [www.nsk.hr](http://www.nsk.hr)

Kroatisches Staatsarchiv

Staatsarchiv Zagreb [daz.hr/en/](http://daz.hr/en/)

[maps.arcanum.com/de/](http://maps.arcanum.com/de/)

[www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com)

Hist. Fotos: [www.vintagezagreb.net](http://www.vintagezagreb.net)

Abb. 9-12 Vintage Zagreb 2022

Abb. 19 Albers 1974

Abb. 47 Stübben, Der Städtebau 1890

Abb. 46 Grid as a Generator 1972

Abb. 52 TU Wien Städtebau VO2017

Abb. 63 Blau/Rupnik, Project Zagreb 2007

Abb. 70 Grundlage Jakob Eschlböck 2022

Abb. 80/80a potres.zagreb.hr 2021

Abb. 84 Darko Kahle Privatbesitz 2020

Informationen des Gebäudekatalogs tlw. von Darko Kahle 2020

Alle anderen Abbildungen sind das Werk oder weiterbearbeitet von der Autorin.



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.

---

# Danksagung

Meine Liebe und Dank geht...

...zuerst an meine Eltern und ihre unermüdliche Geduld!  
Dugo ste čekali - ljubim vas!

... an meine Schwester und meinen Sibling-in-law für  
ihre juristische Genauigkeit und ihre immerwährende  
Unterstützung.  
...an eure Kleine, die hoffentlich etwas anderes studieren wird  
als wir.

...natürlich an die allerbesten Menschen, die es auf der Welt  
gibt: Magdalena, Moritz und Konstantin.  
Die letzten acht Jahre waren für uns alle wild, ohne euch  
wäre es nicht gegangen.  
Danke, dass ihr euch 2014 für das Entwerfen in Triest  
gemeldet habt.

Danke auch an Sonjas unfassbares Wissen, Max` Motivation-  
sworte und an Alex den Ruhepol.

Danke an meine ehemaligen Kolleginnen\* und meine  
jetzigen – die mich unterstützt haben, aber vor allem Ver-  
ständnis gezeigt haben.

Danke an die Technische Universität Wien für die harten  
Jahre, die mich gelehrt haben, dass das Architekturstudium  
das sozialste Studium ist.

Alle anderen: Ihr wisst Bescheid – Sevgi!

Allergrößten Dank noch an Angelika Psenner für ihr  
aufrichtiges Interesse an uns Studentinnen\*!  
Deine Seminare waren die größte Bereicherung während  
meiner Zeit an der Technischen Universität.

