



# architektur + raumplanung

## DIPLOMARBEIT

### STADTPARTERRE PRAG

eine städtebauliche Analyse des gründerzeitlichen Parterres  
und die Untersuchung seiner Rolle für die Stadt anhand des Viertels Žižkov

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

Senior Postdoc Dipl.-Ing. Dr.techn. **Angelika Psenner**

E260 01 Städtebau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

**Kamila Drsata**  
01025034

Wien, März 2019

# ABSTRACT

2

- ◆ Das Stadtparterre stellt im urbanen Alltag eine unvermeidliche und daher enorm wichtige Ebene dar. Es umfasst all jene Flächen im und um den Straßenraum, die durch ihre Zugänglichkeit zum öffentlichen Leben der Stadt beitragen können. Das Stadtparterre kann als Verkehrs-, Konsum-, Aufenthalts- oder Arbeitsraum dienen. In erster Linie sollte es aber als sozialer Raum wahrgenommen werden. Es ist der Ort, an dem zwangsläufig alle zusammenkommen - es ist das verbindende Element zwischen Gebäuden, wie auch zwischen Menschen. Nicht nur deswegen verdient diese Stadtebene verstärkt Aufmerksamkeit. Gerade in gründerzeitlichen Bebauungsstrukturen, die in einer Zeit entstanden, in denen das Erdgeschoß stets einen hohen wirtschaftlichen wie auch sozialen Stellenwert hatte, weist dieser Raum oft vielfältige Nutzungsmöglichkeiten auf. Ehemals im Zentrum des Geschehens geht diese Eigenschaft des Stadtparterres in unserer heutigen Zeit jedoch allmählich verloren. Besonders in Nebenlagen werden Straße und Erdgeschoß immer seltener in derart genutzt, dass sie zu einem aktiven, öffentlichen Leben beitragen können. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Der Fokus der vorliegenden Arbeit liegt darauf, diese Gründe zu analysieren und die Bedeutung des Stadtparterres für die Straßennutzer\*innen zu untersuchen. Es geht darum, ein Verständnis dafür zu entwickeln, welchen Stellenwert diese Ebene im Alltag der Stadtbewohner\*innen hat und welche sie in Zukunft haben könnte. Als Forschungsgebiet diente hierfür das Prager Stadtviertel Žižkov. Prag stand seit jeher in enger Verbindung zu Wien und weist in vielen Aspekten große Ähnlichkeiten in der Stadtentwicklungsgeschichte auf. Architektonisch ähnelt sich die gründerzeitliche Bebauung der zwei Städte stark. In der Art, wie sich diese Viertel entwickelt haben findet man jedoch Unterschiede. So ist konkret Žižkov, heute ein zentral gelegenes Viertel, als von Prag unabhängige, gründerzeitliche Stadt entstanden und entwickelte einen ganz eigenen Charakter, der sich auch heute noch in der Atmosphäre, die in den Straßen herrscht, widerspiegelt. Gegenstand dieser Arbeit ist einerseits die Untersuchung der historischen, rechtlichen und konstruktiven Gegebenheiten dieses Viertels, andererseits eine Betrachtung aktueller gesellschaftlicher und globaler Tendenzen, die sich darauf auswirken, in welcher Weise dieser Raum heute genutzt wird. Dabei stellt sich die Frage, welche vergessenen oder noch nicht entdeckten Potenziale im Stadtparterre stecken und welche Rolle diesem Raum überhaupt zukommt. In einer Zeit, in welcher der physische soziale Kontakt zugunsten der virtuellen Welt oftmals zu kurz kommt, ist es besonders wichtig, genügend Orte zu haben, an denen zwischenmenschliche Treffen, Spontaneität und Zufälle möglich sind. Eben dafür kann das Stadtparterre dienen. ◆

3

- ◆ The urban parterre represents an inevitable and therefore enormously important layer in everyday urban life. It comprises all those areas in and around the street space that – by being accessible at ground floor level – contribute to public life. The urban parterre can serve as an area for traffic, consumption, recreation or work. First and foremost, however, it should be perceived as a social space. It is the place where everyone inevitably comes together. It is the connecting element between both buildings and people, which is why it deserves increased attention. Especially in building structures of the „Gründerzeit“, that developed in a time in which the ground floor had a fundamental economic as well as social value, this space often has a rich variety of possible uses. Formerly the centre of daily activities, this characteristic of the urban parterre is gradually being lost in our modern times. Especially in secondary locations, street and ground floor are used less and less in such a way that they can contribute to an active, public life. The reasons for this are complex. The focus of this paper is to analyse these reasons and to examine the significance of the urban parterre for street users. The aim is to develop an understanding for the meaning of this level in the everyday lives of city dwellers today and in the future. Žižkov, a „Gründerzeit“-district of Prague, served as the research area for this. Prague has always been closely connected to Vienna and has great similarities in architecture and many aspects of the history of urban development. However, there are differences in the way these „Gründerzeit“-quarters have developed. Today, Žižkov, is a centrally located part of the city, for a long time however it existed as an independent city with its very own character, which is still reflected in the atmosphere of the streets today. The subject of this work is, on the one hand, to examine the historical, legal and constructive conditions of this quarter and, on the other, to consider current social and global trends that affect the way in which this space is being used today. It explores the forgotten or not yet discovered potentials there are in the urban parterre and what role this space actually plays. At a time when physical social contact is often neglected in favour of the virtual realm, it is particularly important to have enough places where interpersonal meetings, spontaneity and serendipity are possible. This is what the urban parterre may serve as. ◆

# Inhaltsverzeichnis

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| 0. ZU BEGINN                           | 7  |
| Einleitend                             | 8  |
| Wien / Prag                            | 10 |
| Historisch                             | 11 |
| Gegenwärtig                            | 11 |
| Gründerzeitliche Bebauung im Vergleich | 13 |
| 1. PRAG                                | 15 |
| Entstehungsgeschichte                  | 16 |
| Stadtgründung 1784                     | 16 |
| Industriezeitalter                     | 18 |
| Nationale Wiedergeburt                 | 20 |
| Prag und die Vorstädte                 | 22 |
| Regulierungskommission                 | 24 |
| Fazit                                  | 26 |
| Baurecht                               | 28 |
| Eine kurze Geschichte                  | 28 |
| Vergleich mit Wien                     | 29 |
| Stadtentwicklung in Prag heute         | 31 |
| Prager Bauordnung 2016                 | 31 |
| Metropolitní plán                      | 32 |
| 2. ŽIŽKOV                              | 35 |
| Kontext                                | 38 |
| Stadtgliederung von Prag               | 40 |
| Terrain und Lage                       | 42 |
| Entstehungsgeschichte                  | 44 |
| Weinberge                              | 44 |
| Bezovka                                | 46 |
| Bauboom                                | 47 |
| Regulierungsplan für Žižkov            | 49 |
| Urbanes Konzept                        | 51 |
| Die Stadt in ihrer Blütezeit           | 54 |
| Kriegsschäden                          | 56 |
| Assanierung                            | 57 |
| Wende                                  | 61 |
| Aktuelle Stadtentwicklung in Žižkov    | 61 |

|                                            |     |
|--------------------------------------------|-----|
| 3. RAUMANALYSE                             | 63  |
| Der Straßenraum                            | 66  |
| Žižkovs Gassen                             | 66  |
| Lage des Analysegebietes                   | 68  |
| Nebenlage                                  | 70  |
| Atmosphäre                                 | 72  |
| Fazit                                      | 72  |
| Tagebucheinträge                           | 74  |
| Das Stadtparterre hinter der Baulinie      | 79  |
| Erdgeschoßtypen                            | 80  |
| Erdgeschoß                                 | 83  |
| Souterrain/Doppelparterre                  | 84  |
| Durchgänge                                 | 85  |
| Höfe                                       | 87  |
| Funktionen im EG                           | 88  |
| Erdgeschoß damals und heute                | 89  |
| Gentrifizierung                            | 94  |
| 4. AUF METAEBENE                           | 97  |
| Die Rolle des Stadtparterres               | 98  |
| Schnelle, digitale Welt                    | 99  |
| Die Stadt von gestern für heute und morgen | 100 |
| Eine individualisierte Gesellschaft        | 101 |
| Tendenzen des urban living                 | 102 |
| Ökologie und Ökonomie des Raumes           | 103 |
| Das Stadtparterre als Wohnraumerweiterung  | 104 |
| 5. STRATEGIE                               | 107 |
| Wohnraum in Žižkovs Straßen                | 108 |
| Autos in Žižkov                            | 108 |
| Stadtparterre im Alltag                    | 110 |
| Raumpotenziale im Außenraum                | 111 |
| Fassaden gründerzeitlichen Architektur     | 114 |
| Innenräume                                 | 118 |
| Stellschrauben                             | 120 |
| CONCLUSIO                                  | 124 |
| 6. LETZTE SEITEN                           | 127 |



0

# ZU BEGINN

*NA ZAČÁTEK*

Einleitend

Begriffserklärung

Persönliche Motivation

Methodik

Ziel

Wien/Prag

Historisch

Gegenwärtig

Gründerzeit im Vergleich



# Einleitend

## Begriffserklärung

„Der Begriff StadtParterre erfasst die Parterrezone einer Stadt als Ganzes: umbaute und nicht umbaute Areale - also Straße, Hof und Erdgeschoß - werden hierbei als Einheit behandelt, sodass die vorhandenen Interrelationen zum Vorschein treten und erkannt werden können. Denn im realen Stadtraum stehen die Potenziale der Erdgeschoßnutzung in direkter Abhängigkeit zur Konstitution des korrelierenden Straßenraums.“<sup>1</sup>

8

## Persönliche Motivation

Die Erdgeschoßzone und der Raum zwischen den Gebäuden ist für mich nicht nur ein planerisch zu gestaltender Raum. Es ist vor allem auch ein gesellschaftlicher Raum, der Ort, an dem - gezwungenermaßen - alle Menschen zusammenkommen, sofern sie sich in der Stadt fortbewegen. Der Boden der Stadt - die Stadt *par terre*.<sup>2</sup> Dass viele Straßen - besonders jene in Nebenlagen - heutzutage zunehmend menschenleer sind, lässt die Frage aufkommen, was denn eigentlich die Gründe dafür sind, ob, wie und wieso sich Menschen im Stadtparterre aufhalten und durch welche Faktoren dies beeinflusst werden kann - denn es ist schade um den Raum, wenn er nicht genutzt wird. Sich mit dem Thema des Stadtparterres zu beschäftigen und dieses genau zu analysieren ist demnach ein Weg, diese Frage für mich beantworten zu können. Der Grund, wieso ich hierfür Prag gewählt habe, ist jener, dass ich zu dieser Stadt, die meine Geburtsstadt ist, in der ich jedoch nie gelebt habe, einen ganz besonderen Bezug habe. Die Motivation war demnach von Anfang an groß, sich näher mit dieser Stadt auseinanderzusetzen und sie zu verstehen. Zudem verbindet Wien und Prag eine lange Geschichte die dazu führte, dass die zwei Städte erstaunlich viele Ähnlichkeiten haben, und doch sehr verschieden sind.

<sup>1</sup> PSENNER 2012: S.5

<sup>2</sup> frz. *par terre*= auf dem Boden

## Methodik

Von Juni bis August 2018 verbrachte ich für den Zweck dieser Arbeit einen Forschungsaufenthalt in Prag, bei dem es darum ging die Stadt kennenzulernen, zu erforschen und zu verinnerlichen. Lange Spaziergänge und das kennenlernen des Prager Alltagslebens waren genauso ein Teil des Aufenthaltes wie Recherche in Bibliotheken und Archiven. Das Institut für Planung und Entwicklung der Hauptstadt Prag („*Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy*“- weiter IPR Praha) bot mir bei meiner Forschungsarbeit Unterstützung, vor allem in Form von Gesprächen, die mir Einblick in das Thema gewährleisteten und durch die ich besser verstand, wie dieses Thema aktuell in Prag behandelt wird. Da ich die Sprache beherrsche, war es mir zum Glück möglich, sehr eigenständig an meiner Diplomarbeit zu forschen, vor allem was die Literaturrecherche betrifft.

9

## Ziel

Das Ziel dieser Arbeit ist es, die verschiedensten Einflüsse zu untersuchen, die sich auf Aussehen und Funktionen des Stadtparterres auswirken und dementsprechend ein tieferes Verständnis für diesen Raum zu erlangen. Es geht also darum zu verstehen, welche Faktoren für die Nutzung dieses Raumes entscheidend sind und wie oder weshalb sich die Nutzung des gründerzeitlichen Stadtparterres seit seiner Entstehung verändert hat und sich zukünftig verändern wird. Im Zentrum der Forschungsarbeit steht somit die Frage, welche Rolle dem Stadtparterre zukommt, vor allem auch auf sozialer Ebene. Welche Rolle hatte es damals, welche hat es heute? Wohin können die Funktion des Stadtparterres und seine Bedeutung für die städtische Gesellschaft in Zukunft gelenkt werden?

# Wien / Prag

Ein kleiner Vergleich

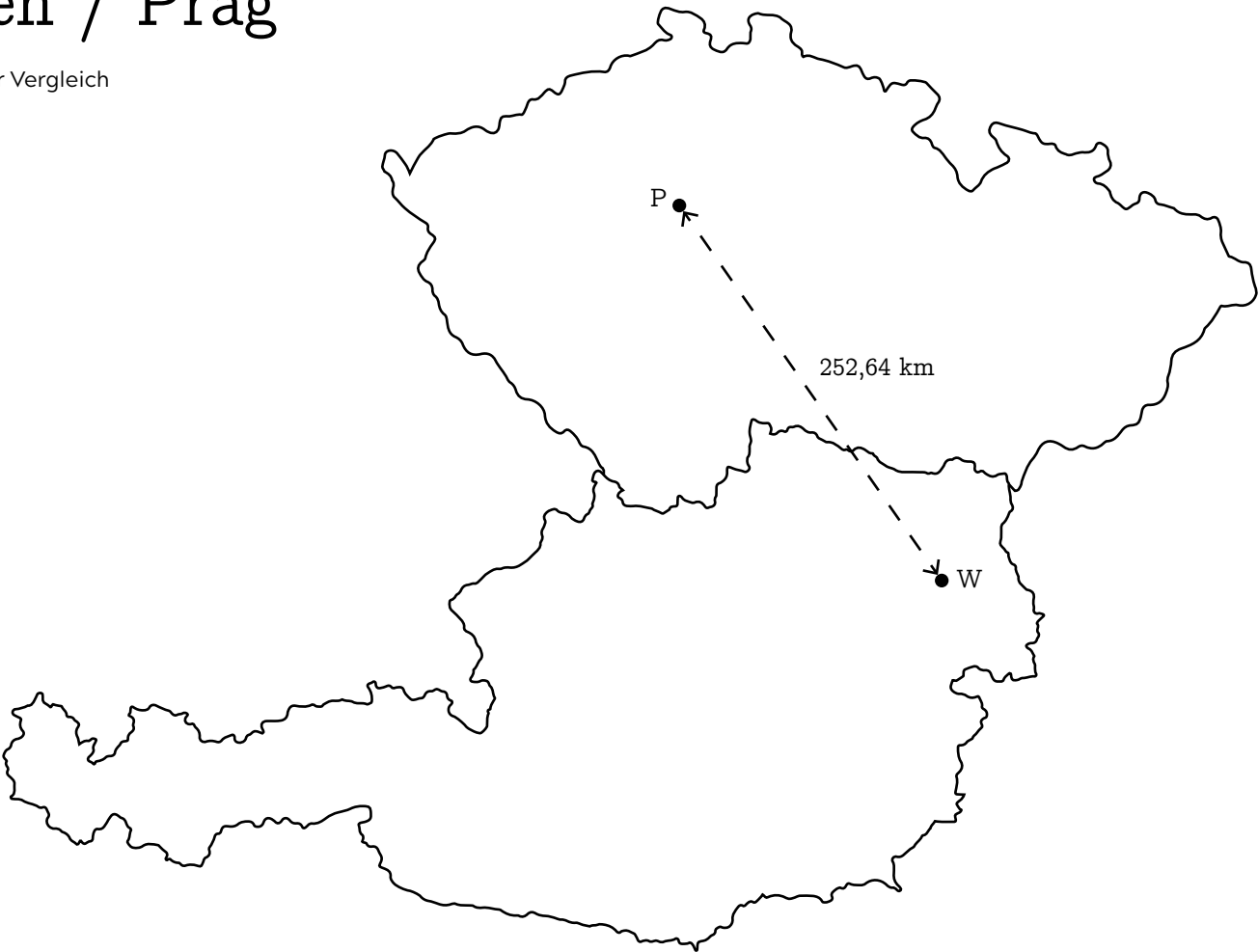


ABB01

# Vídeň / Praha

## Historisch

Eine Konkurrenz

Es scheint fast so, als herrschte zwischen den zwei Städten seit jeher eine Konkurrenz. Einst kaiserliche Residenzstadt des Heiligen Römischen Reiches, stellte Prag für die Habsburger ein Vorbild für Wien dar. Später wendete sich das Blatt und spätestens seit 1526, als das Königreich Böhmen unter die Herrschaft der Habsburger kam<sup>3</sup>, war es Wien, das nun Prag in den Schatten stellte. Über Jahrhunderte war die Kaiserstadt Wien dann das Zentrum von Macht und Kultur des Habsburgerreiches und avancierte allmählich zum „östlichen Leuchtturm“<sup>4</sup> der zivilisierten Welt. Im Fokus der Aufmerksamkeit ging die Entwicklung in Wien in viel schnellerem Tempo voran, weshalb man zu Wien in politischen, kulturellen, wissenschaftlichen und bautechnischen Angelegenheiten aufschaute. Zudem hatte Wien als Residenzstadt die Entscheidungsmacht über Prag inne. Vieles musste also erst einmal vom Kaiser abgesegnet werden, bevor es umgesetzt wurde, respektive um abzuklären, unter welchen Bedingungen es überhaupt umgesetzt werden konnte. Spätestens zu Beginn des 19. Jahrhunderts, in der Zeit als Kapitalismus und Unternehmertum einen enormen Aufschwung erlebten und die wir heute als Gründerzeit kennen, holte auch Prag wieder auf und kam in Sachen moderner Urbanisierung wieder auf gleiche Augenhöhe mit Wien.<sup>5</sup> Dennoch sah Prag Wien in vielerlei Hinsicht weiterhin als Vorbild. Immer wieder stieß ich bei meiner Recherche auf Texte, in denen auf Wien als Etalon verwiesen wurde, dessen Niveau sich Prag zu erreichen wünschte. So strebte man in Prag beispielsweise ein Pendant zur Wiener Ringstraße an, zu dem es jedoch nie kam.<sup>6</sup>

## Gegenwärtig

Wien immer noch als Vorbild

Dass Wien nun bereits zum neunten Mal in Folge als lebenswerteste Stadt bewertet wurde<sup>7</sup>, trägt nicht unbedeutend dazu bei, dass Wien auch heute noch in vielerlei Hinsicht ein Vorbild für Prag darstellt. Gerade in Angelegenheiten der Stadtentwicklung und -planung werden häufig Beispiele aus Wien herangezogen. Vor allem die Wiener Wohnbaupolitik, die es schafft, auch einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten Zugang zu guter Wohnqualität und -lage zu verschaffen, wird immer wieder auch von vielen Politikern erwähnt, mit dem Ziel, dies auch in Prag umzusetzen. Aber auch andere Aspekte, wie zum Beispiel die Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit gelten als Orientierungsmaß. Während meiner Zusammenarbeit mit dem IPR Praha, kam es nicht selten vor, dass die Reaktion auf mein Vorhaben, nämlich eine Gegenüberstellung des Stadtparterres in Wien und Prag zu machen, jene war, dass Wien in dieser Hinsicht doch sicher wesentlich besser funktionieren müsse. Die Spontaneität dieser Annahme hat mich überrascht, erkenne darin aber im Nachhinein den tiefer verankerten Ursprung. Womöglich war dies auch mit ein Grund, weshalb ich die Arbeit im Endeffekt weniger als Vergleich, sondern viel mehr als gründliche Auseinandersetzung eines bestimmten Prager Stadtviertels angelegt habe, die einen Vergleich zwar ermöglicht, ihn aber nicht zum Hauptthema macht.

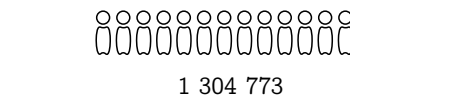
<sup>3</sup> URL01: „Königreich Böhmen“

<sup>4</sup> MELINZ 1996: S.7

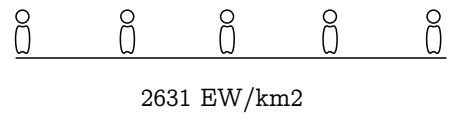
<sup>5</sup> ebenda

<sup>6</sup> BRŮHOVÁ 2017

<sup>7</sup> URL02: „Quality of Living City Ranking | Mercer“



1 304 773

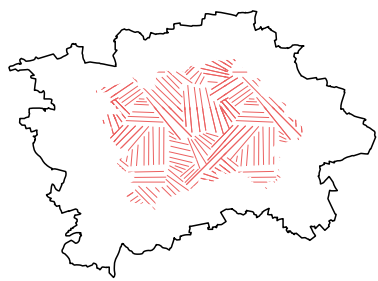


2631 EW/km2



EINWOHNER

DICHTE

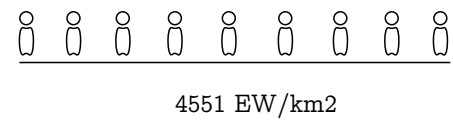


56,74%

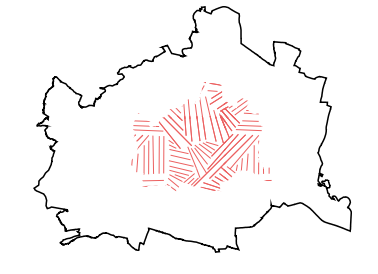
GRÜNFLÄCHE



1 888 776



4551 EW/km2



45,10 %

8 PACOLD 1895: S.96

9 ebenda: S.97

10 ebenda

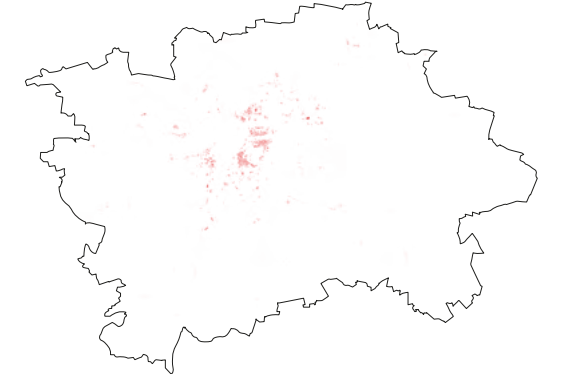
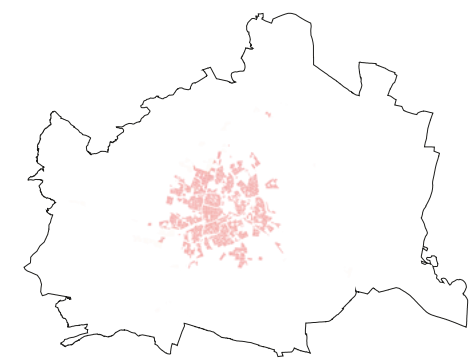
ABB02  
(S.12) Grunddaten von  
Wien und Prag im Vergleich

ABB03  
Flächigkeit der gründerzeitlichen  
Bebauung im Vergleich

## Gründerzeitliche Bebauung im Vergleich

„Bis in die 70er-Jahre [des 19.Jahrhunderts] lässt sich eine große Unselbständigkeit in der Fassadengestaltung beobachten und es lassen sich unzählige Kopien von Häusern anderer Städte finden, besonders von Wien.“<sup>8</sup> Optisch unterscheiden sich generell die Gründerzeitviertel in Wien und in Prag kaum. Spaziert man durch die Gassen der im 19. und frühen 20. Jahrhundert entstandenen Viertel, so gibt es auf den ersten Blick nur wenige Differenzen. Sowohl die Fassadengestaltung als auch die Proportionen sind in vielerlei Hinsicht vergleichbar. Jiří Pacold erwähnt in seinem 1895 erschienen Buch Konstrukce pozemního stavitelství (Konstruktionen im Hochbau), dass in Wien in den letzten 20 Jahren (ca. 1875-1895) an die tausend Mietshäuser erbaut wurden und dass die Wohnungen, was die Grundrissaufteilung betrifft, von allen europäischen Städten am meisten jenen in Prag ähneln.<sup>9</sup> Architektonisch sind daher kaum Unterschiede zu erkennen. Betrachtet man jedoch die Verteilung gründerzeitlicher Bebauungsstrukturen in der Stadt, so ist besonders zu sehen, dass diese in Wien weit großflächiger vorhanden ist. Während die gründerzeitliche Bebauung Wiens von der Stadtverwaltung aus konzentriert wurde, ging die Entwicklung der gründerzeitlichen Viertel in Prag, die damals noch unabhängig von der Hauptstadt waren, viel individueller voran. Deren Verteilung in der Stadt ist also heute um einiges verstreuter als in Wien, wo man im Grunde in den gesamten Innenbezirken und in den an den Gürtel grenzenden Gebieten eine gründerzeitliche Blockrandbebauung vorfindet. So gibt es in Wien auch ein stärkeres typologisches Gefälle von Innen- und Außenbezirken. „In den [Wiener] Vorstädten betritt man oft kleine Wohnungen [...] in denen sowohl die Küche als auch die Zimmer sekundär beleuchtet sind. [...] Häuser in belebteren Teilen der Stadt haben größere, mit höchstem Komfort eingerichtete Wohnungen.“<sup>10</sup>

Auch in Prag gibt es große Unterschiede was die Qualität und Größe der gründerzeitlichen Wohnungen betrifft. Der bestimmende Faktor dafür ist aber weniger die Distanz zum Stadtzentrum, wie es häufig in Wien vorkommt. Das Viertel Žižkov beispielsweise, welches im Fokus meiner Arbeit liegt, war in gewisser Weise das Projekt eines Spekulanten, der auf einem sehr hügeligen Terrain mit billigen Arbeiterwohnungen Geld machen wollte. Das direkt an Žižkov anschließende Gründerzeitviertel Vinohrady hingegen galt mit seinen prunkvollen Fassaden von Beginn an als Zentrum der Bourgeoisie und weist demnach bei gleicher Entfernung zum Stadtzentrum eine ganz andere Qualität auf.







# 1 PRAG

Entstehung Prags

Stadtgründung 1784

Industriezeitalter

Nationale Wiedergeburt

Vorstadtentwicklung

Regulierungskommission

Fazit

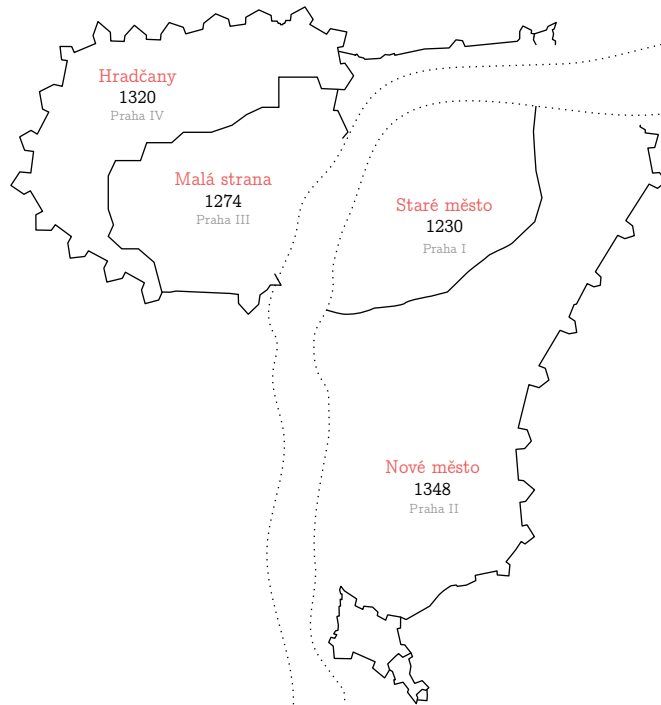
Entwicklung des Baurechts

Stadtentwicklung in Prag heute



# Entstehungsgeschichte

16



## Stadtgründung 1784

Besiedelt wurde die Gegend, an deren Stelle sich heute die tschechische Hauptstadt befindet, bereits seit dem frühen Mittelalter. Bis ins 18. Jahrhundert waren es vier eigenständige königliche Städte, die sich diese Lage teilten: die Altstadt (Staré město), die Kleinseite (Malá Strana), Hradschin (Hradčany) und die Neue Stadt (Nové Město). Im Zuge der Reformen Kaiser Josefs II wurde 1784 entschieden, diese vier Städte zu einer geschlossenen und befestigten Stadt zusammenzuschließen - der kaiserlichen und königlichen Hauptstadt Prag. Die bis dahin separaten Städte wurden somit zu einer Verwaltungseinheit mit vier Bezirken vereinigt.<sup>11</sup>

ABB04  
(S.14) Historische Karte von Prag aus dem Jahr 1743, Homann

ABB05  
Die vier im Mittelalter entstandenen Städte wurden 1784 zur Stadt Prag zusammengeschlossen und waren bis ins 19.Jahrhundert von einer Befestigungsmauer umschlossen

11 HRŮZA 2003: S.71

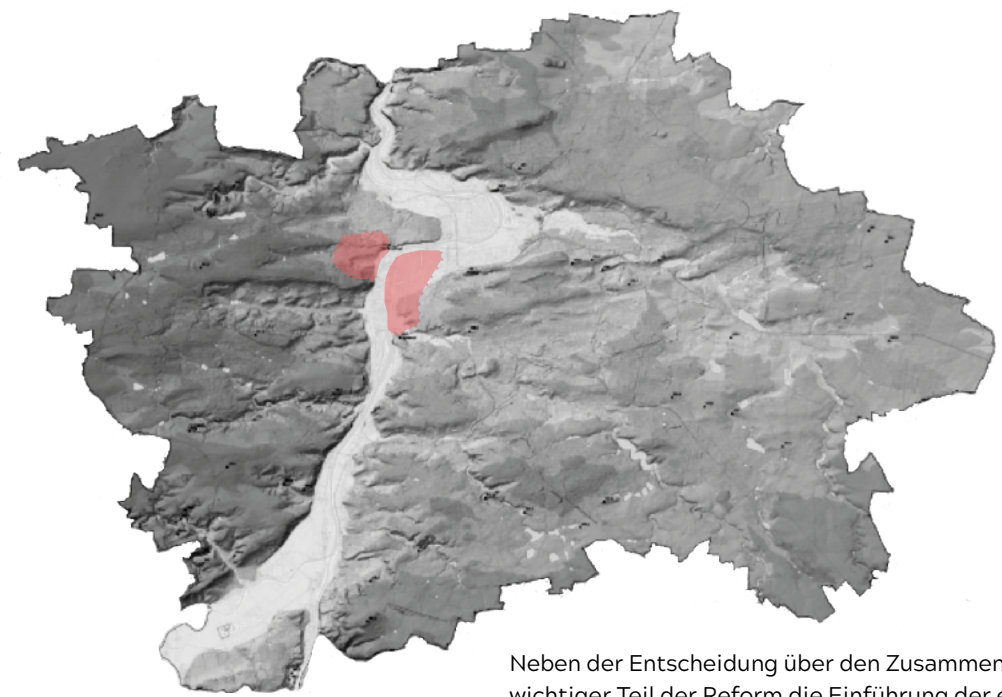


ABB06  
Morphologie Prags mit eingezeichneter Lage der ursprünglichen mittelalterlichen Bebauung

Neben der Entscheidung über den Zusammenschluss, war ein weiterer für die Entwicklung der Stadt wichtiger Teil der Reform die Einführung der ersten Bauordnung für das Königreich Böhmen. Diese baute auf der bestehenden Feuerordnung aus dem Jahr 1782 auf, wobei eine separate für Städte und fürs Land herausgegeben wurde. Im Vergleich zu vorigen Vorschriften haben sich die Anforderungen an Neubauten deutlich verschärft. Die Stadtverwaltung behielt sich das Recht vor, alle Neu- und Umbauten genehmigen zu müssen, um für eine Festigkeit und Regelmäßigkeit und gleichzeitig Geradlinigkeit der Straße zu sorgen. Es waren bereits die ersten Andeutungen für die später stattfindenden Sanierungseingriffe in die mittelalterliche Stadtstruktur, unter anderem mittels Festlegung neuer Straßenlinien, denen in den kommenden Jahrzehnten viele Denkmalobjekte zu Opfer fielen. Die Reformen Josefs II haben demnach eine neue Ära in der Stadtentwicklung Prags eingeleitet. Das historische und mittelalterliche Stadtbild wurde langsam durch jenes einer Stadt der industriellen Revolution ersetzt. Aber auch auf gesellschaftlicher Ebene brachten die Reformen einige Änderungen. Einerseits sind Neuerungen wie religiöse Toleranz, Modernisierung des Schul- und Gesundheitswesens oder der Ausbau neuer Friedhöfe außerhalb der Stadt sehr positiv zu bewerten. Andererseits war hierfür viel strikte Bürokratie notwendig; die Verwaltung wurde zentralisiert und vor allem germanisiert. Der deutschen Sprache fähig zu sein war eine Bedingung, um in höhere staatliche Dienste aufgenommen zu werden und ab 1784 waren beispielsweise sämtliche Vorlesungen auf der Universität ausschließlich auf Deutsch. Architektonisch war diese Zeit stark vom Eklektizismus geprägt. Die Wiener Architektur hatte hierbei einen nicht unbedeutenden Einfluss.<sup>12</sup>

12 HRŮZA 2003: S.72f

17

Industriezeitalter

Bereits kurz nach 1800 entstanden außerhalb der Stadtmauer Prags erste Fabriken, womit die industrielle Ära der Stadt Prag eingeleitet und der Grundstein für die Entwicklung der Vororte gelegt worden war. In der dicht bebauten Stadt war keine Fläche für eine industrielle Entwicklung vorhanden, weshalb diese nach draußen verlagert wurden. Die erste Kattunfabrik entstand im südwestlich gelegenen Smíchov. Weitere Industrierwerke folgten in Karlín und Libeň.

Nicht alle Gebiete rund um die Befestigung hatten aber gleich gute Bedingungen für eine industrielle Entwicklung, so zum Beispiel die Gegend südöstlich der Stadt, die von einem sehr hügeligen Terrain geprägt ist und nicht über eine entsprechende Wasserversorgung verfügt. Hier werden erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Städte Vinohrady und Žižkov entstehen.

Das Interesse der Unternehmer galt viel mehr den Gebieten Karlín und Smíchov aber auch Holešovice und Libeň, die sich alle unmittelbar hinter den Mauern befanden und direkt an der Moldau liegen.

Einzig Karlín wurde dabei als eine geplante Stadt mit einem strengen Schachbrettgrundriss angelegt. 1816 wurde für dieses östlich von Prag gelegene Gebiet ein großzügiger, klassizistischer Plan entworfen, der eine Straßenbreite von umgerechnet 22,75 m (12 Klafter) vorschrieb. Bis heute verleiht diese Großräumigkeit der Straßen dem Viertel ein ganz eigenes, für Prag fast untypisches Flair.In Smíchov waren die planerischen Rahmenbedingungen weitaus lockerer, was vielleicht auch der Grund war, wieso dieser vorerst gar nicht regulierte Vorort rasanter wuchs als Karlín.<sup>13</sup>

13 HRŮŽA 2003: S.83f



ABB07  
Prag m 1840  
Die ersten Industriebetriebe entstanden  
um die Moldau - in Smíchov, Karlín und  
Libeň

ABB08  
(S.19) Schwarzplan von Prag 1848





## Nationale Wiedergeburt

Ein Schlüsselmoment in der Entwicklung Prags war im Jahr 1859 der Fall der absolutistischen Regierung des Alexander von Bach<sup>14</sup>, womit nach langer Zeit der Übermacht Wiens eine Zeit der Auflockerung für das Königreich Tschechien einsetzte. Als 1861 die tschechische Nationalpartei bei den Kommunalwahlen in Prag die meisten Stimmen erlangte, wurde der tschechischen Bevölkerung endgültig mehr Raum für ihre emanzipatorischen Ambitionen gegeben.

Neben einem Aufleben der tschechischen Kultur in Form von politischer und gesellschaftlicher Repräsentation wurde vor allem ein großer Fokus auf die Veränderung des Erscheinungsbildes von Prag gelegt, um die Stadt zu einer europäischen Metropole auszubauen. Prag war zu diesem Zeitpunkt immer noch von der barocken Befestigungsmauer umschlossen, wodurch die städtebaulichen Eingriffe vorerst nur in kleinen Teilen erfolgten. Innerhalb der Stadtmauer gab es nur wenig Raum für eine Stadtentwicklung in Richtung Metropole. Mit dem Ende des preußisch-österreichischen Krieges 1866 verlor Prag den Status einer befestigten Stadt. Die Stadtmauer hatte dadurch faktisch keine militärische Bedeutung mehr. Wie auch in Wien wurde die Bastei zu dieser Zeit als Naherholungsgebiet mit Promenaden und Kaffeehäusern genutzt. Die Erhaltung der Basteien wäre unnötig kostenintensiv gewesen, und so stimmte Franz Joseph I. während seines Besuchs in Prag am 30. Oktober 1866 der Schleifung der Befestigungsmauern zu. (In Wien begann die Schleifung der Mauern bereits 1858.) Während jedoch Wien die Flächen der ehemaligen Stadtmauern mitsamt dem Glacis als kaiserliches Geschenk erhielt, musste Prag für die seinen teuer zahlen. Zwar versprach Franz Joseph, die Teile des Fortifikationsgürtels als Kompensation für die während des Krieges entstandenen Schäden der Gemeinde Prag zu schenken. Im Endeffekt musste die Stadt diese aber abkaufen. Die (unerwartet) hohen finanziellen Auflagen spiegelten sich später in der eher beschränkten Großzügigkeit eines städtebaulichen Konzepts für die erworbenen Flächen wider.<sup>15</sup> 1874 wurde schließlich mit dem Abriss der Mauern begonnen. Folglich wurde auch das Demolierungsrevers<sup>16</sup> aufgehoben womit der Stadt ein großes Entwicklungsgebiet zur Verfügung stand.

In Wien gab es bereits vor der Mauerschleifung eine erste Stadterweiterungsphase, in der 34 Vorstädte eingemeindet wurde. Der Leiter des Bau- und Wirtschaftsamtes in Prag František Finger sah nun auch in Prag das Potenzial zur Erweiterung des Stadtgebiets durch den Anschluss der bis dato eigenständigen umliegenden Gemeinden. Damit wäre es möglich, ein einheitliches urbanes Konzept zu erstellen, was sowohl administrative als auch technische Vorteile mit sich bringen würde. Dieses Vorhaben erwies sich jedoch als wenig erfolgreich. Man war sich uneinig über die Nutzung der nun zur Verfügung stehenden Baugründe. Von vielen Seiten wurde der Wunsch geäußert, die Grundflächen der ehemaligen Befestigung für das Anlegen öffentlicher Parks und Grünflächen zu nutzen, welche die nun verschwundenen Gärten auf den einstigen Basteien ersetzen würden<sup>17</sup>. Seitens der Stadtverwaltung wurde dies aber als unnötig erachtet, zumal diese Lösung keinen wirtschaftlichen Ertrag sichern würde. Viel mehr war sie dem Lösungsansatz zugeneigt, die Flächen auf mehrere Grundstücke zu parzellieren und an Privatpersonen zum Ausbau von Wohnhäusern zu verkaufen.<sup>18</sup>

<sup>[14]</sup> Alexander Freiherr von Bach (1813-1893 war als Justiz- und später Innenminister der eigentliche Träger des stark bürokratisch-zentralistisch geprägten Neoabsolutismus („Ministeri um Bach“) und verantwortlich für die Reformen zur Neugestaltung Österreichs im konservativen Sinn, wie der Aufhebung der Patrimonialherrschaften, der Grundentlastung oder der Neuordnung der Verwaltung.

<sup>[15]</sup> BRŮHOVÁ 2017: S.19

<sup>[16]</sup> „Im Jahr 1875 hatte der Kriegsminister einen Beschluss gefasst, demzufolge das alte Bauverbot aufgehoben wurde, das festlegte, dass im Fall von Prag alle Bauten in einer Entfernung von 600 Klaftern und im Falle von Smichov bzw. Karlín von 300 Klaftern von den Schanzen genehmigungspflichtig waren und demgemäß zusätzlich die Pflicht bestand, in Zeiten einer Kriegsbedrohung alle diese Bauten außerhalb der Stadtmauern zu vernichten.“[MELINZ 1996: S.253, Anm.12]. Anders als das Wiener Glacis, auf welchem bis 1856 ein komplettes Bauverbot bestand und welches daher bis zu diesem Zeitpunkt eine Freifläche blieb, war das Bebauen der Fläche vor der Prager Befestigungsmauer nicht untersagt.

<sup>[17]</sup> Der Fortifikationsdirektor von Prag K.Cremeri ließ in der zweiten Hälfte des 18.Jahrhunderts auf Teilen des Befestigungswalls Maulbeerplantagen mit über 25 000 Bäumen pflanzen [HRŮZA 2003: S.78]

<sup>[18]</sup> In Wien gab es den so genannten „Wiener Stadterweiterungsfond“, der durch den Verkauf von Parzellen auf der durch den Mauerabriss frei gewordenen Fläche an Privatpersonen die Finanzierung der öffentlichen Prunkbauten der Ringstraße ermöglichen sollte.

<sup>[19]</sup> BRŮHOVÁ 2017: S.17

<sup>[20]</sup> Hierzu ließen sich im Rahmen der Diplomarbeit leider keine konkreten Informationen eruieren.

<sup>[21]</sup> BRŮHOVÁ 2017: S.19ff

<sup>[22]</sup> HRŮZA 2003: S.91

<sup>[23]</sup> MELINZ 1996: S.140

<sup>[24]</sup> BRŮHOVÁ 2017: S.20 (Übersetzt von der Autorin)

Starke Kritik an der damaligen städtebaulichen Planung, kam in Form einer Denkschrift (*Pamětní spis*) des Architekten-und Ingenieur-Vereines in Böhmen (*Spolek architektů a inženýrů v Čechách*). Das Schlüsselproblem liege in dem „unkonzeptionellen“ und „unsystematischen“ Zugang und dem Mangel an sorgfältiger Organisation<sup>19</sup>. Sie warnten vor einer willkürlichen Parzellierung und betonten die Notwendigkeit einer gesamtheitlich ausgearbeiteten urbanen Lösung für Prag nach Vorbild von Wien, Paris, Pest, Brüssel oder Florenz. Zwar wollte sich Prag nach jahrelanger Abhängigkeit von Wien lösen, in Sachen Stadtplanung verwiesen jedoch viele Stadtplaner auf das Konzept der Wiener Ringstraße als wünschenswerten städtebaulichen Zugang. Es solle demnach ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben werden, um die Stadt im Sinne des Allgemeinwohls gefühlvoll um wichtige städtische Dominanten wie Museen, Universitäten, Akademien, Theater, Tanzsäle, Vortragssäle, etc. zu ergänzen und aus Prag jene erwünschte Metropole europäischen Formats machen zu können. Der Stadtrat ließ daraufhin, sichtlich unter Druck gesetzt, letztendlich die Stadtentwicklungspläne<sup>20</sup> überarbeiten, beauftragte damit jedoch - anstatt einen Wettbewerb auszuschreiben - erneut das Bau-und Wirtschaftsamt welches František Finger leitete, womit die Pläne quasi unverändert blieben. Die ökonomische Situation sowie die Notwendigkeit, eine unerwartet hohe Summe für den Kauf der Grundstücke aufzuwenden, war in dem Fall also entscheidender.

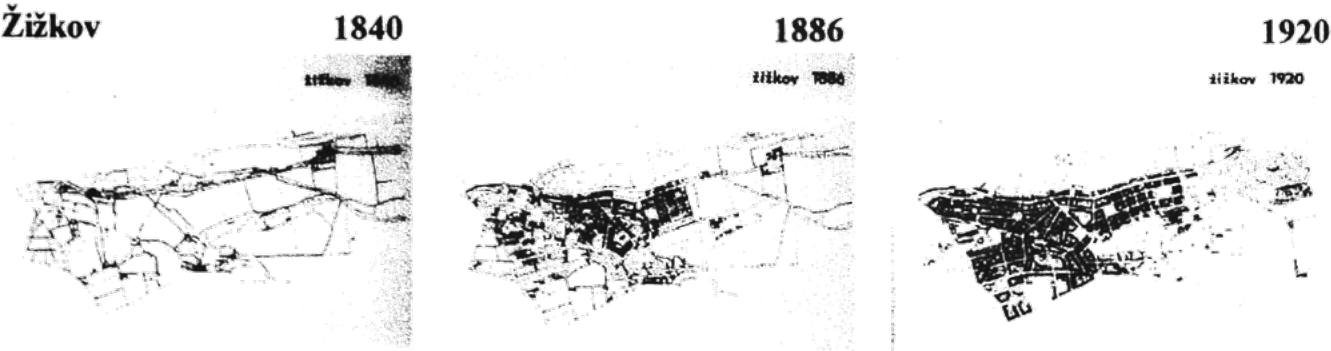
Das Projekt wurde schließlich 1874 genehmigt. Ein großzügiges Gesamtkonzept, das vergleichbar mit anderen europäischen Metropolen von künstlerischen und repräsentativen Visionen geleitet wäre, hatte jedoch aufgrund der wirtschaftlichen Situation keinen Entfaltungsraum. Man beließ es dabei, einzelne „Repräsentationsgebäude“ in die bestehende Struktur zu platzieren, ohne sich dabei auf ein übergreifendes Gesamtkonzept zu beziehen.

Neben finanziellen Faktoren spielte hier auch bedingt die Topografie Prags eine Rolle, ebenso das Fehlen einer administrativen Einheit mit den Prager Vororten.<sup>21</sup> Es lag vor allem an der Unwilligkeit der Gemeinden, dass ein Zusammenschluss der Vororte mit Prag nicht zustande kam. Im Laufe der Jahre wuchsen diese zu immer größeren Städten heran, sowohl was die Bevölkerungs- als auch die Bebauungsdichte betrifft, und entwickelten ihre eigenen (städttebaulichen) Ambitionen. Die nahezu einzige Zusammenarbeit blieb somit in Form des gemeinsamen Kanalisationssystems, zu dessen Ausbau es ab dem Jahr 1893 kam.<sup>22</sup> Das Fehlen einer konzeptuellen Koordination der baulichen Entwicklung Prags ist aber auch noch einem anderen Aspekt zuzuschreiben. Im Gegensatz zu Wien oder Budapest, wo Stadtentwicklungspläne und infrastrukturelle Großprojekte den Interessen der staatlichen Macht- und Repräsentationsbestrebungen untergeordnet waren, hatte Prag, als weniger bedeutende Stadt der Monarchie, den Nachteil, nicht im Fokus staatlicher Entwicklungsstrategien zu stehen. Die realisierten Projekte und Pläne entstanden daher meist aus Initiative einzelner Vereinigungen oder Kammern (so z.B. die Initiative für die Moldauregulierung).<sup>23</sup>

Max Urban, ein böhmischer Architekt der vor allem für sein utopisches Projekt für das „Ideale Groß-Prag“ aus dem Jahr 1918 bekannt ist, kommentierte diese Phase mit folgenden Worten: *„Diese Zeit ist leider ohne Dirigent und ohne Partitur. Gebaut wird zufällig, die übriggebliebenen Plätze in der Stadt werden großflächig zugebaut, neue Städte werden von Block zu Block und ohne festgesetzte Grenze geplant, ohne Höhenplan, mit jämmerlich gelegten Straßen.“* <sup>24</sup>

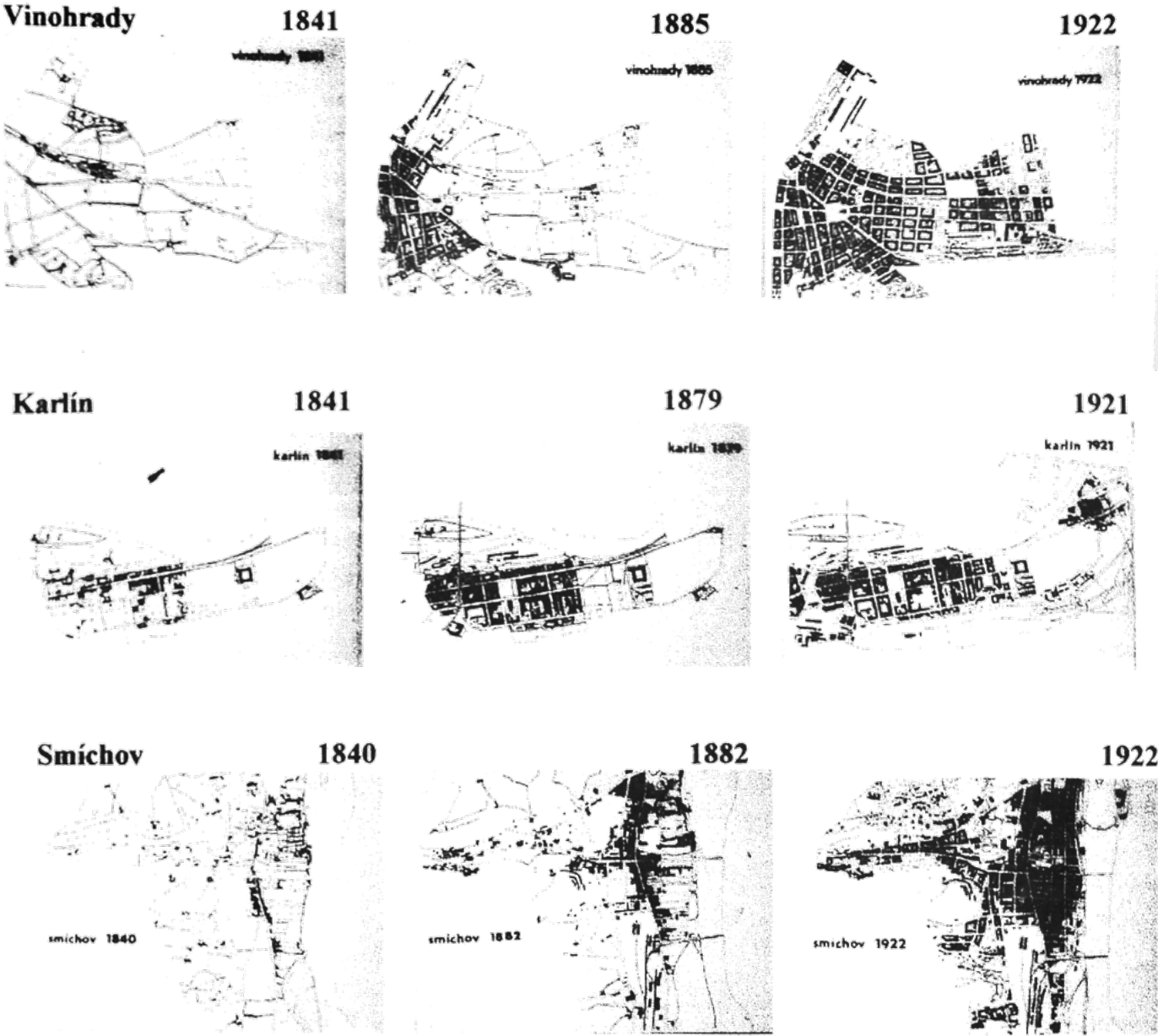
# Prag und die Vorstädte

Das Bemühen um die Integration der Vorstädte und die damit verbundene Entwicklung Prags in Richtung Großstadt war ein langer Prozess, der sich über Jahrzehnte zog und schlussendlich erst 1920 mit der Errichtung von „Groß Prag“ gelang. Gerade gegen Mitte des 19. Jahrhunderts, mit dem Eintritt des industriellen Zeitalters und dem dadurch steigenden Bedarf an Raum für Industrie, Wohnraum und Verkehr, wäre ein Zusammenschluss mit den Vororten zweckmäßig gewesen. Innerhalb der Mauern gab es kaum noch Raum für eine bauliche Entwicklung, daher waren nach der Schleifung der Stadtmauer Versuche unternommen worden, die Grenzen Prags nach außen zu verlagern. Vor der Jahrhundertwende gelang es jedoch lediglich die in der Moldauschleife gelegene Vorstadt Holešovice – Bubny anzuschließen (1884). Erst 17 Jahre danach, 1901, wurde Prag um die Stadt Libeň erweitert. Trotz mehrmaliger Bestrebungen einer Vereinigung mit anderen Vorstädten, zu denen vor allem Smíchov, Karlín, Vinohrady oder Žižkov zählten, fanden diese bei den Städten selbst nur wenig Anklang. Auch wenn es eine wirtschaftliche Verbundenheit gab, da Teile der Prager Bevölkerung in Smíchov oder Karlín arbeiteten und umgekehrt und der wirtschaftliche Aufschwung der Gemeinden größtenteils ihrer Nähe zu Prag geschuldet war, so war der Lokalpatriotismus in den verschiedenen Gemeinden außerordentlich stark. Zudem gab es Unterschiede in Zins- und Verzehrungssteuern, welche die Bereitschaft zur Kooperation nicht gerade begünstigte. Erst mit der Gründung der Tschechoslowakischen Republik im Jahr 1918 wurde nicht nur gesellschaftlich und wirtschaftlich, sondern auch im Bereich der Stadtentwicklung eine neue Ära eingeleitet. Der Zusammenschluss Prags mit seinen Vorstädten wurde zu einem der Grundziele für die städtebauliche Entwicklung der Hauptstadt. Man erkannte - und setzte nun auch durch, dass die Stadt klare Vorstellungen in baulichen und planerischen Aspekten benötigte. Am 6. Februar 1920 kam es mit dem Gesetz über den Zusammenschluss von Prag mit den Nachbargemeinden schlussendlich zur Vereinigung, wobei eine administrative Einheit der Prager Agglomeration unter dem Namen Hauptstadt Prag geschaffen wurde, genannt Groß-Prag. Ab 1. Jänner 1922 wurde Prag um 37 Gemeinden und Ortschaften erweitert, darunter auch die in der Zwischenzeit zu großen Städten herangewachsene Gemeinden wie Královské Vinohrady mit 83 Tausend, Žižkov mit 71 Tausend oder Smíchov mit 56 Tausend Einwohnern.<sup>25</sup>



<sup>25</sup> HRŮZA 2003: S.81-91

ABB09  
Wachstum der Prager Vorstädte ab  
Mitte des 19. Jahrhunderts bis zu ihrer  
Eingemeindung in den 1920er Jahren





# Regulierungskommission

Gleichzeitig mit der Entstehung Groß-Prags wurde auch die staatliche Regulierungskommission Prags gegründet. Anlass dafür war, dass mehrere Institutionen, darunter zum Beispiel die Vereinigung der Architekten und Ingenieure, für die Ausarbeitung eines Regulierungsplanes plädierten. Ausgeführt sollte dieser von einem leitenden Organ bestehend aus Fachkundigen sowie Beamten werden.

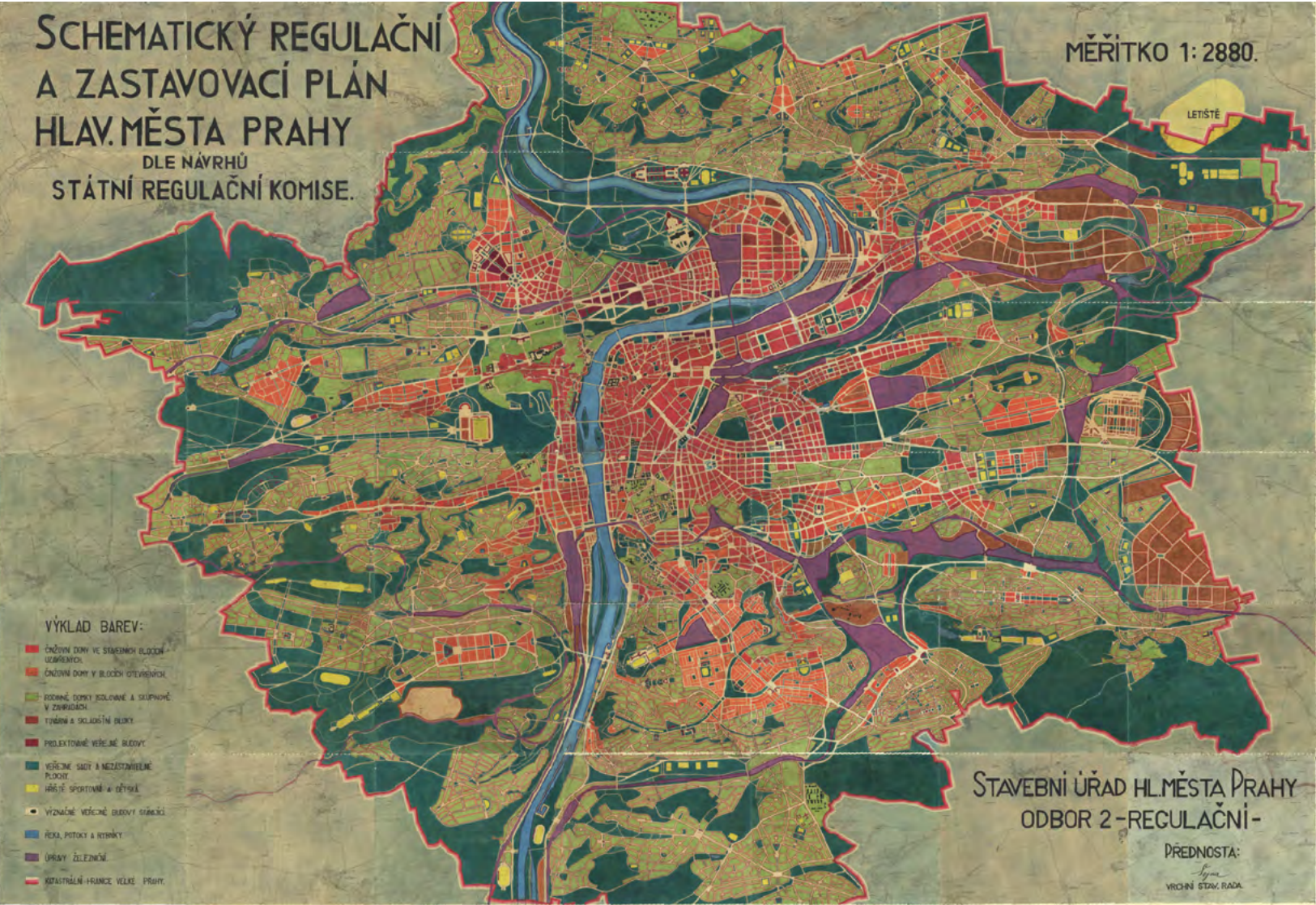
Die Kommission schloss nicht nur das neu entstandene Groß-Prag in ihr Interessensgebiet ein, sondern auch weitere 78 umliegende Gemeinden. Dies entsprach einer Gesamtfläche von 48000 Hektar, also in etwa der Größe des heutigen Prags. Somit erreichte Prag endlich die bereits lang erwünschte konzeptuelle Koordination mit ihrem Umland, durch die nun eine intensive bauliche Entwicklung ermöglicht werden sollte.

Jeweils drei Jahre dauerte eine Amtsperiode, die immer aus neuen Mitgliedern zu bestehen hatte, welche jeweils von der Regierung gewählt wurden, womit es im Prinzip ein staatliches Verwaltungsorgan war. Ihre Aufgabe lag besonders in der Bestimmung der Flächenwidmung, der Bebauungshöhe, des Straßennetzes sowie eines Verkehrsplanes. Entscheidungen über Architektur an sich standen aber weiterhin der Stadtverwaltung selbst zu.

1939 wurde die Regulierungskommission aufgelöst. Auch wenn viele Bemühungen der Kommission nie realisiert wurden und ihre Tätigkeit in vieler Hinsicht umstritten war, bleibt sie in in der Geschichte der städtebaulichen Entwicklung Prags eine wichtige und fortschrittliche Institution, die einen ganzheitlichen Zugang zur Raumentwicklung etablierte.<sup>26</sup>

26 KUPKA 2009

ABB10:  
Schematischer Regulierungs- und  
Bebauungsplan der Hauptstadt  
Prag nach Entwürfen der staatlichen  
Regulierungskommission, 1930



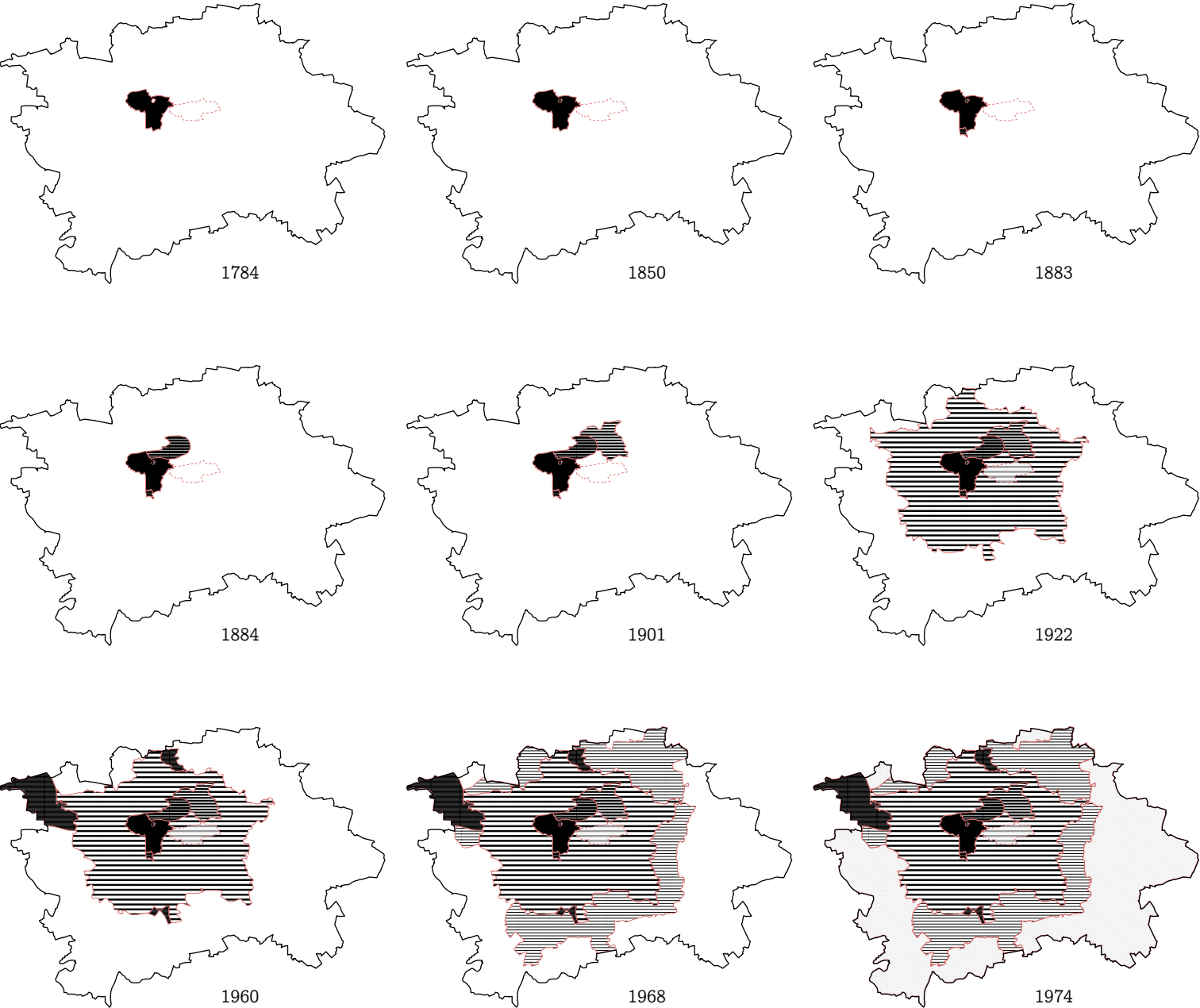
# Fazit

Die Tatsache, dass Prag lange Zeit aus mehreren eigenständigen, nebeneinander existierenden Städten und Gemeinden bestand, die teilweise einen starken lokalen Patriotismus entwickelt haben, ist bis heute spürbar. Die einzelnen Stadtviertel, die einst selbständige Städte waren, sind nicht nur räumlich voneinander stärker getrennt (gegeben durch die im Vergleich zu Wien sehr hügelige Topografie), sondern funktionieren auch oft bis zu einem gewissen Grad unabhängig vom Rest der Stadt. Anders ist es bei Stadtteilen, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erbaut wurden. Entstanden im Geiste der sozialistischen Städteplanung, die auf die Umsetzung des Grundgedankens der Charta von Athen setzte, sind diese Siedlungen im Grunde komplett abhängig vom Rest der Stadt. Das mittelalterliche Zentrum kämpft heute wie die meisten historischen Städte vor allem mit den großen Massen an Touristen. Einheimische meiden das Zentrum oft gezielt und immer weniger Wohnungen werden tatsächlich dauerhaft bewohnt; die meisten Häuser haben bereits ausländische Besitzer. Es kommt hier also zunehmend zu einer Musealisierung; viele warnen davor, dass es bereits jetzt ein Freilichtmuseum für Touristen geworden ist. Aber das ist eine andere Geschichte.

## RÄUMLICHES WACHSTUM PRAGS

- 1784:** Die 4 Städte Staré město, Malá Strana, Hradčany und Nové Město werden zur königlichen Hauptstadt Prag zusammengeschlossen
- 1850:** Die innerhalb der Altstadt liegende Jüdische Stadt wird unter dem Namen Josefov (Josefstadt) an Prag angeschlossen
- 1883:** Vyšehrad wird Teil von Prag
- 1884:** die Vorstadt Holšovice-Bubny wird an Prag angeschlossen
- 1901:** die Vorstadt Libeň wird an Prag angeschlossen
- 1922:** Entstehung von Groß-Prag, Eingemeindung von 38 Städten und Ortschaften
- 1960/68:** Erweiterung Prags um 22 Gemeinden und einige kleine Ansiedlungen
- 1974:** Erweiterung Prags um weitere 30 Gemeinden - heutiger Stand

ABB11  
Räumliches Wachstum Prags 1784 - 1974





# Bauordnungen

Neben unterschiedlichsten Faktoren, die das Straßenbild einer Stadt beeinflussen, zählt die Bauordnung zu einem der einflussreichsten. Als unsichtbare Kraft, die bereits im Entwurf Entscheidungen bewirkt und noch lange danach ihre Spuren hinterlässt, lenkt sie die gebaute Stadt aus dem Hintergrund. Um zu verstehen, wieso das Stadtparterre so aussieht wie es aussieht, kann ein Blick in die Bauordnungen in gewissen Aspekten sehr aufschlussreich sein.

## Eine kurze Geschichte des Baurechts

Geht man in der Geschichte der Stadtentwicklung zurück, so ist das Baurecht hauptsächlich aus zwei Aspekten entstanden - einerseits, um einen Brandausbruch zu verhindern, andererseits um die Rechte des Nachbarn zu schützen. Dabei ging es vor allem um die Kontrolle privater Gebäude. So verordnete etwa die Stadt Brünn bereits im 14. Jahrhundert, dass die Grundsteinlegung nur unter Anwesenheit des Nachbarn zu erfolgen hat. Andere Vorschriften verlangten beispielsweise, dass das Grundstück umzäunt werden musste, damit kein Vieh weglaufen konnte oder dass sich an den Kosten für die Wand zwischen zwei Baugründen beide Nachbarn zu beteiligen hatten. Das Bestimmen von Feuerschutzmaßnahmen liegt hingegen noch weiter zurück und gehört generell zu den ältesten Vorschriften überhaupt. Oft gab es bereits in den Gründungsrechten einer Stadt Anordnungen, die einen möglichen Brand verhindern sollten.<sup>27</sup> In Böhmen waren für die Baurechtentwicklung die von Pavel Křištlík Klatovský aus Koldín niedergeschriebenen städtischen Rechte aus dem Jahr 1579 bedeutend, welche mit nur wenigen Ausnahmen für fast alle tschechischen Städte galten. Erst ab dem 19. Jahrhundert kommen auch andere Prinzipien wie Ästhetik hinzu. Statische Aspekte wurden erst weit später miteinbezogen.<sup>28</sup>

Das tschechische Baurecht wurde, wie auch jenes in allen anderen Ländern der Habsburgermonarchie, ganz wesentlich durch den Wiener Hof beeinflusst, insbesondere als Folge der Reformen Maria Theresias und später Josefs II. Bis ins 18. Jahrhundert wurde das Baurecht vor allem in Form von Hofdekreten und Gubernial-Verordnungen definiert. So wurde beispielsweise 1787 ein Dekret für die gesamte Monarchie entschieden, welches erstmals verlangte, dass bei einem Neubau Pläne vorzulegen sind.<sup>29</sup> Erst seit Beginn des 19. Jahrhunderts entstanden dann Bauordnungen im heutigen Sinne. In Prag entstand die erste Bauordnung 1815. Die erste Bauordnung für Wien wurde 1829 erlassen.

1833 wurde die erste landesweite Bauordnung für Böhmen entschieden (mit Ausnahme von Prag), in der auch erstmals striktere Verordnungen für das Bauen in der Stadt gegenüber dem Bauen am Land galten. In den darauffolgenden Jahren gab es immer wieder leichte Änderungen und Novellen. 1864 wurde sie schließlich erneuert und auch auf Prag erweitert. Bedeutend für Prag war jedoch die Bauordnung aus dem Jahr 1886, die als erste Prager Bauordnung bekannt ist. Sie galt nicht nur für die königliche Hauptstadt Prag, sondern auch für ihre Vorstädte und blieb im Prinzip für das nächste halbe Jahrhundert gültig.<sup>30</sup>

*„Gesetz vom 10. April 1886, womit eine Bauordnung für die königl. Hauptstadt Prag und die Städte Karolinenthal, Smichow, königliche Weinberge, Žižkow, dann die Ortsgemeinden Koschitz, Střeschovic mit Klein- Střeschovic, Břewňow mit Tehnka, Dejvic, Bubentsch, Lieben, Troja, Wrschovic, Nusle mit Pankrac, Michle und Podol erlassen wird“*<sup>31</sup>

Bedeutende Änderungen der Bauordnung gab es nach dem Ersten Weltkrieg mit der Gründung der Tschechoslowakischen Republik.

## Vergleich mit Wien

Vergleicht man die Wiener Bauordnung 1883 und die Prager Bauordnung 1886, so finden sich sehr viele Ähnlichkeiten. Einige Paragraphen sind sogar nahezu deckungsgleich - so beispielsweise jener über das Bauen von Souterrainwohnungen oder jener, der die minimalen Raumhöhen sowie die maximal zulässige Höhe von Wohnhäusern bestimmt. Hier fällt als einzig kleiner Unterschied auf, dass bei einem abfallenden Terrain in Wien die Höhe des Hauses vom höchsten Niveaupunkt des Terrains zu bemessen war, in Prag hingegen von der Mitte des Gebäudes aus.

Die folgende Grafik (S.30) zeigt einen Vergleich der Wiener als auch Prager Bauordnungen der Gründerzeit.

<sup>27</sup> HEGENBART EBEL 2015

<sup>28</sup> EBEL 2007

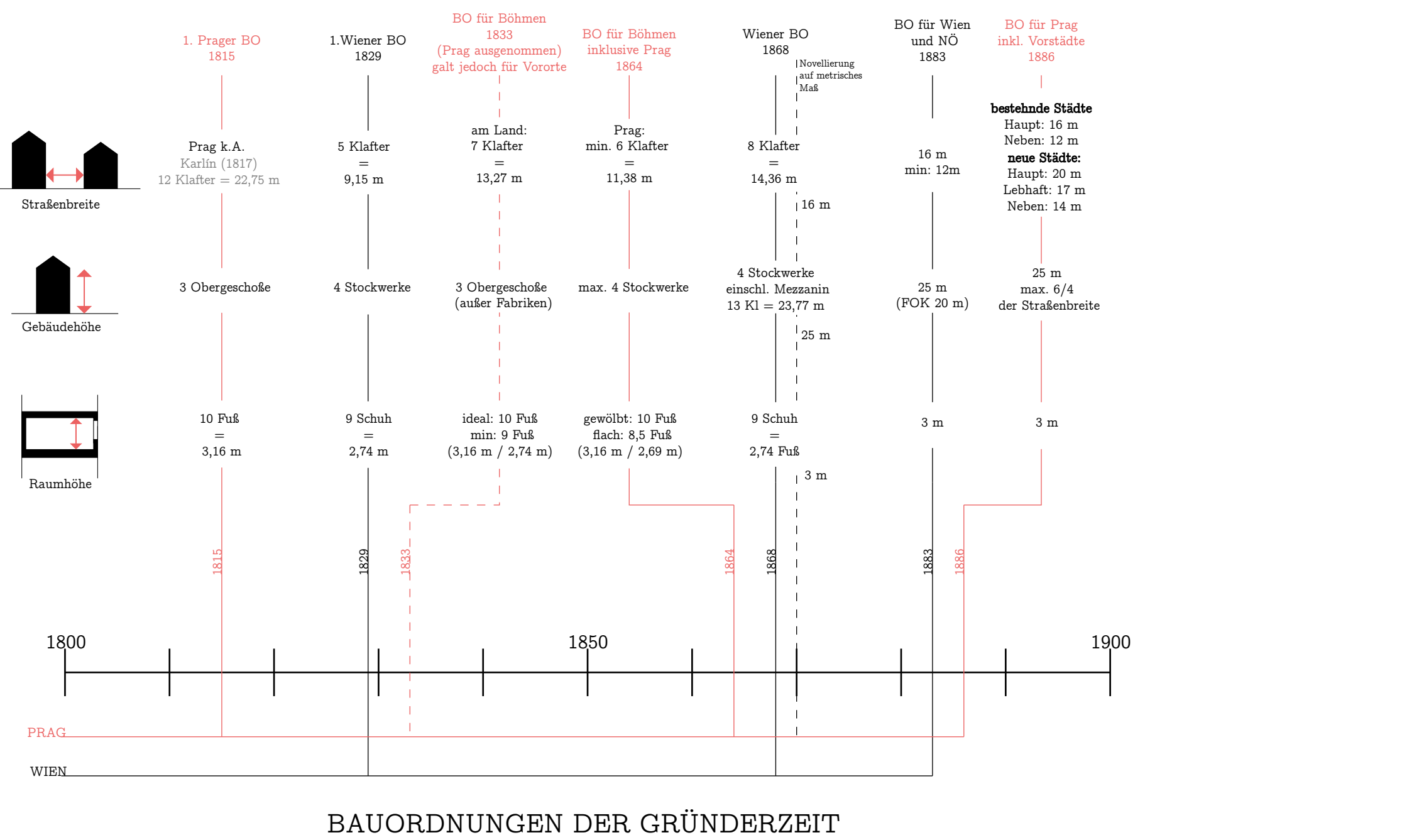
<sup>29</sup> 5.märz 1787  
„Wer einen neuen Bau zu führen gedenkt, soll den genau und deutlich verfaßten Rieß vorläufig der im Orte bestehenden politischen Obrigkeit vorlegen, welche denselben nicht nur allein von Seite der eintretenden politischen Rücksichten wohl zu durchgehen, zu bestätigen, oder nach Beschaffenheit abzuändern, sondern auch vor der Ertheilung des Baukonsenses die Nachbaren und Anrainer zu vernehmen, und, wenn zwischen diesen Irrungen entstehen, dieselben im gütlichen Wege auseinander zu setzen, sonst aber, und wenn diese gütliche Auseinandersetzungen nicht erwirkt werden könnte, die Streitenden an den ordentlichen Rechtsweg zu verweisen hat.“ [RÖSSLER 1842: S.168]

<sup>30</sup> HEGENBART EBEL 2015

<sup>31</sup> ŽALUD 1902

ABB12  
(S.30) Vergleich der in der Gründerzeit entstandenen Bauordnungen in Wien und Prag (bzw. Böhmen)





# Stadtentwicklung in Prag heute

## Prager Bauordnung 2016

Die aktuelle Prager Bauordnung aus dem Jahr 2016, die vom Institut für Planung und Entwicklung der Hauptstadt Prag (IPR Praha) zusammengestellt wurde, legt einen Fokus auf Kriterien, die eine „Stadt des 21. Jahrhunderts“ zu erfüllen hat. Ursprünglich lediglich als Überarbeitung der alten Bauordnung aus dem Jahr 2006 gedacht, entschied man sich letztendlich eine gänzlich neue zu schaffen, die, nach Vorbildern wie Zürich, Berlin, Kopenhagen oder Wien, neue Zugänge zur Raumplanung in die Vorschriften einfließen lässt. Das Ziel der neuen Bauordnung ist es, die allgemeine Wahrnehmung der Stadt als einen zusammenhängenden Organismus zu stärken, in dem die einzelnen Gebäude eine untrennbare Einheit bilden. Dabei soll der Akzent auf den innerstädtischen Beziehungen liegen. Lebendige Erdgeschoßzonen sowie öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität bilden hierbei die Grundlage. Viele der Verordnungen sind demnach dahin gerichtet, die Qualität von öffentlichen Räumen zu verbessern und deren Standards zu definieren.

Die Grundsätze der aktuellen Prager Bauordnung und somit der zukünftigen Entwicklung von Prag sind es, die Stadt *urban, kompakt und grün* zu machen. Es soll zu keiner unnötigen Verbauung von freien Flächen kommen, es soll genügend Infrastruktur, die angemessen verteilt ist, zur Verfügung stehen, und es soll ein ausreichendes Angebot an Grünflächen gegeben sein. Die Verlagerung der Schwerpunkte gegenüber älterer Bauordnungen kam vor allem daher, dass sich die städtische Struktur Prags in den letzten Jahren mehr und mehr aufgelöst und zerteilt hat (urban sprawl), was sowohl ökonomische, ökologische als auch soziale Auswirkungen hatte. Gebäude sollen als Bestandteil der Stadt gesehen werden, keineswegs als Solitär, da jedes Bauwerk mit seinem Charakter das Stadtbild bedeutend beeinflusst.

Um im Sinne einer kompakten Stadt einer weiteren Raumverschwendung entgegenzuwirken, wird für die Neubewertung der Flächennutzung in Richtung Stadtverdichtung plädiert. Die Verkehrsfläche wird als „offiziell“ öffentlicher Raum definiert, und die verschiedenen Arten von Straßen werden nach ihrer Hierarchie im System der Stadt eingeteilt, nicht wie zuvor nach ihrer Art der Bebauung. Die Straße mit der höchsten Stellung ist die „Städtische Straße“ (in der Bäume zu pflanzen sind), gefolgt von der „bedeutenden Straße“, weiter der „lokalen Gasse“ und zuletzt der „Zufahrtsstraße“. Gehsteige sollen eine lichte Durchgangsbreite von 1,5 m bieten, es ist jedoch keine allgemeine Mindestbreite vorgeschrieben. Der Gehsteig sollte dem Kontext entsprechend adäquat bemessen sein.

Der Straßentypus „lokale Gasse“, der mit dem Charakter der von mir analysierten Gassen am ehesten übereinstimmt, wird folgendermaßen beschrieben:  
Lokale Gassen: Sie werden als öffentlicher Raum ohne sonderliche Bedeutung oder Wichtigkeit im System der Stadt definiert. In der Regel handelt es sich um Straßenzüge, welche die ersten zwei (bedeutendere) Straßentypen, nämlich die „städtische Straße“ und die „bedeutende Straße“ ergänzen.<sup>32</sup>  
Es ist die meistvertretene Art von Straßenzug in der Struktur einer Stadt, und kommt vor allem in dicht bebauten Vierteln, wie beispielsweise Žižkov, Vinohrady oder Smíchov, vor. Ihre Mindestbreite beträgt 12 m.<sup>33</sup>

## Metropolitní plán

Im Einklang mit der neuen Prager Bauordnung entwickelte das IPR Praha im Jahr 2018 einen neuen Stadtentwicklungsplan für Prag, den sogenannten Metropolitní plán (Metropolitanplan). Ergänzend zur Bauordnung, soll der Metropolitanplan den „Charakter der Stadt stabilisieren und seine kulturellen, sozialen und ökologischen Werte schützen und entwickeln“. <sup>34</sup>  
Vergleichbar mit dem Wiener Stadtentwicklungsplan, legt er ein Konzept für die Entwicklung der Stadt fest, welches als Grundlage für baubehördliche Entscheidungen dienen soll.  
Der Plan soll ab 2022 gültig sein und bringt nicht nur Änderungen in Hinsicht auf den aktuellen Flächennutzungsplan mit sich, sondern passt auch das System der Raumplanung den Problemen des 21. Jahrhunderts an, um auf diese besser reagieren zu können. Nach dem zweiten Weltkrieg gab es in der Raumplanung einen stark funktionellen Zugang und die Flächen wurden nach ihren Funktionen aufgeteilt - eine Methode die sich bis heute gehalten hat. Der neue Metropolitanplan soll sich von dieser funktionstrennenden Flächengliederung abwenden hin zu einer Einteilung nach den räumlichen und strukturellen Attributen eines Gebietes.  
Der gesamte Raum Prags wurde somit in einzelne „Lokalitäten“ unterteilt, die aufgrund ihres Charakters, welcher jeweils anhand von vier Parametern bestimmt wurde, definiert sind. Für jede Fläche wurde festgelegt, ob sie überhaupt zugebaut werden kann oder nicht, welche Bebauungsstruktur sie aufweist oder in Zukunft haben soll, für welche Nutzung sie primär gedacht ist (Wohnen, Produktion, Natur, Erholung) und schlussendlich welchen Stabilitätsgrad sie aufweist, ob es sich also beispielsweise um ein Transformations- oder ein stabil verbautes Gebiet handelt. Dadurch soll die Multifunktionalität sowie Durchmischung der Stadt gefördert werden.

<sup>32</sup> Während im Deutschen heute oft kein klarer Unterschied zwischen einer Straße und Gasse gegeben ist, verwendet man im Tschechischen für Wege innerhalb der Stadt ausschließlich den Begriff Gasse (ulice), was etymologisch so viel bedeutet wie ein „enger, umschlossener Weg“. Straßen (silnice) werden nur Verkehrswege größerer Distanz genannt, wie beispielsweise Landstraßen. Die Herkunft des Wortes ist auf den „starken, festen Weg“ zurückzuführen. Auch in der deutschen Sprache steht die Gasse ursprünglich für „von Häusern eingefasste enge Straße“ oder für den ‘ungepflasterten Weg’ innerhalb des Dorfes oder der Stadt. Die Straße dagegen bezeichnete zunächst den ‘gepflasterten Verkehrsweg zwischen Ortschaften bzw. innerhalb einer Ortschaft’ - von lateinisch „via strata“, also „gepflasterter Weg“. [URL03: „DWDS - Gasse - Worterklärung, Grammatik, Etymologie u.v.m.“]

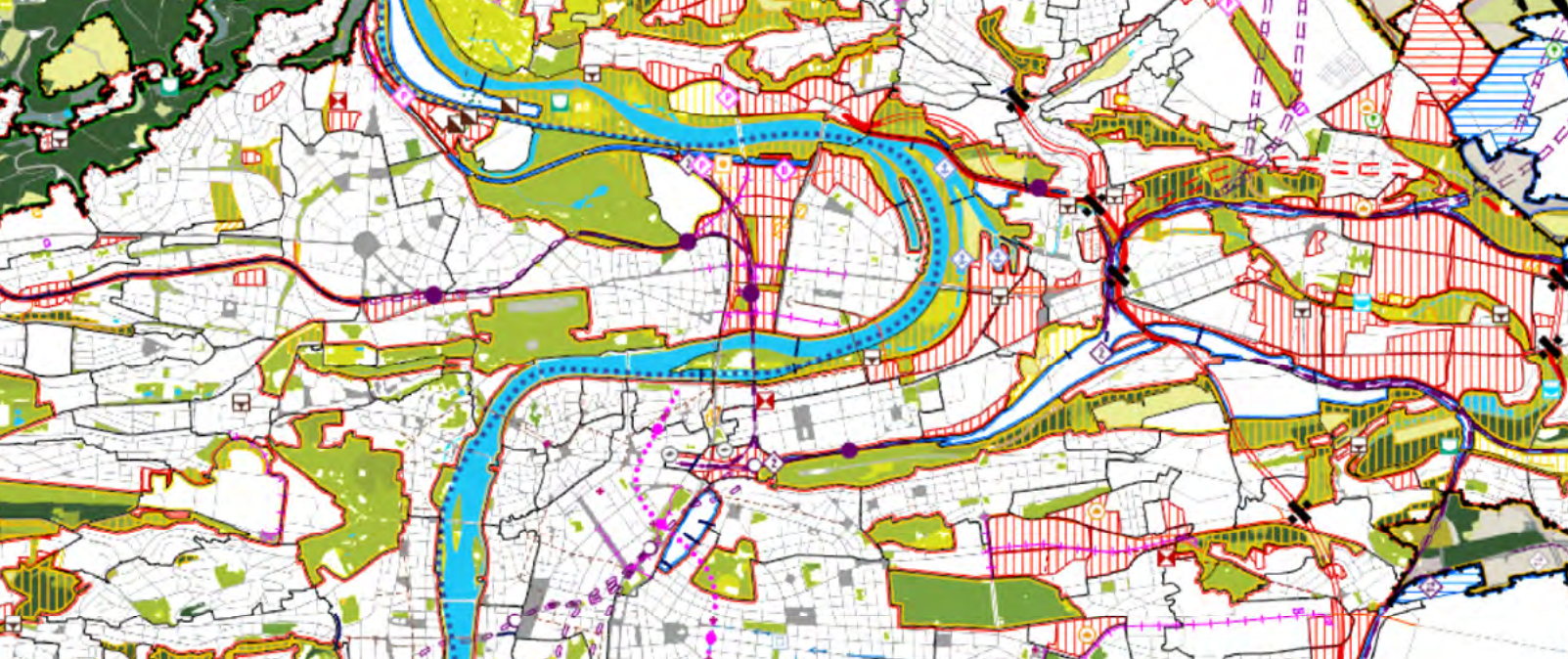
<sup>33</sup> HNILÍČKA et al. 2016

<sup>34</sup> IPR PRAHA 2018

- Einige Ziele des MP:
- Ende des *urban sprawls*, strikte Einschränkung der Ausbreitung der städtischen Bebauung in die umliegende Landschaft
  - Höhenregulation (gab es bisher nicht für das gesamte Gebiet der Stadt, weshalb an vielen Orten recht willkürlich hohe Hochhäuser entstanden)
  - Qualitative öffentliche Räume
  - Schutz des lokalen Charakters einzelner Viertel
  - Neue städtische Parks sowie Ausnutzung des Potenzials der Moldau
  - Schaffung neuer Stadtviertel

Generell läuft das Konzept des Plans darauf hinaus, die Stadt zu verdichten. Mit einer Dichte von rund 2580 Einwohnern pro Quadratkilometer (Wien hat im Vergleich ca. 4500 EW/km<sup>2</sup>), gibt es in dieser Hinsicht noch viel Luft nach oben. Sieht man sich den Schwarzplan Prags an, so kann man tatsächlich feststellen, dass die Struktur stark zerstreut ist. Wie Roman Koucký, Leiter des Teams für die Ausarbeitung des MP, in einem Interview darauf hinweist, liegt der Grund hierfür vor allem an der Stadtplanung des 20. Jahrhunderts, die zu einem Zerfall der urbanen Struktur führte, und damit verbunden eine „Desurbanisierung“ sowie „Suburbanisierung“ verursachte. Die MP baut darauf auf, die vielen brachliegenden Flächen, die so genannten Brownfields, zu nutzen und die Stadt innerhalb der gebauten Struktur zu verdichten.

ABB13  
Metropolitní plán: Die Transformationsgebiete sind rot schraffiert eingezeichnet







## 2 ŽIŽKOV

### Kontext

*Stadtgliederung von Prag*

Terrain und Lage

### Entstehungsgeschichte

Weinberge

Bezovka

Bauboom

Regulierungsplan für Žižkov

Urbanes Konzept

Die Stadt in ihrer Blütezeit

Kriegsschäden

Assanierung

Wende

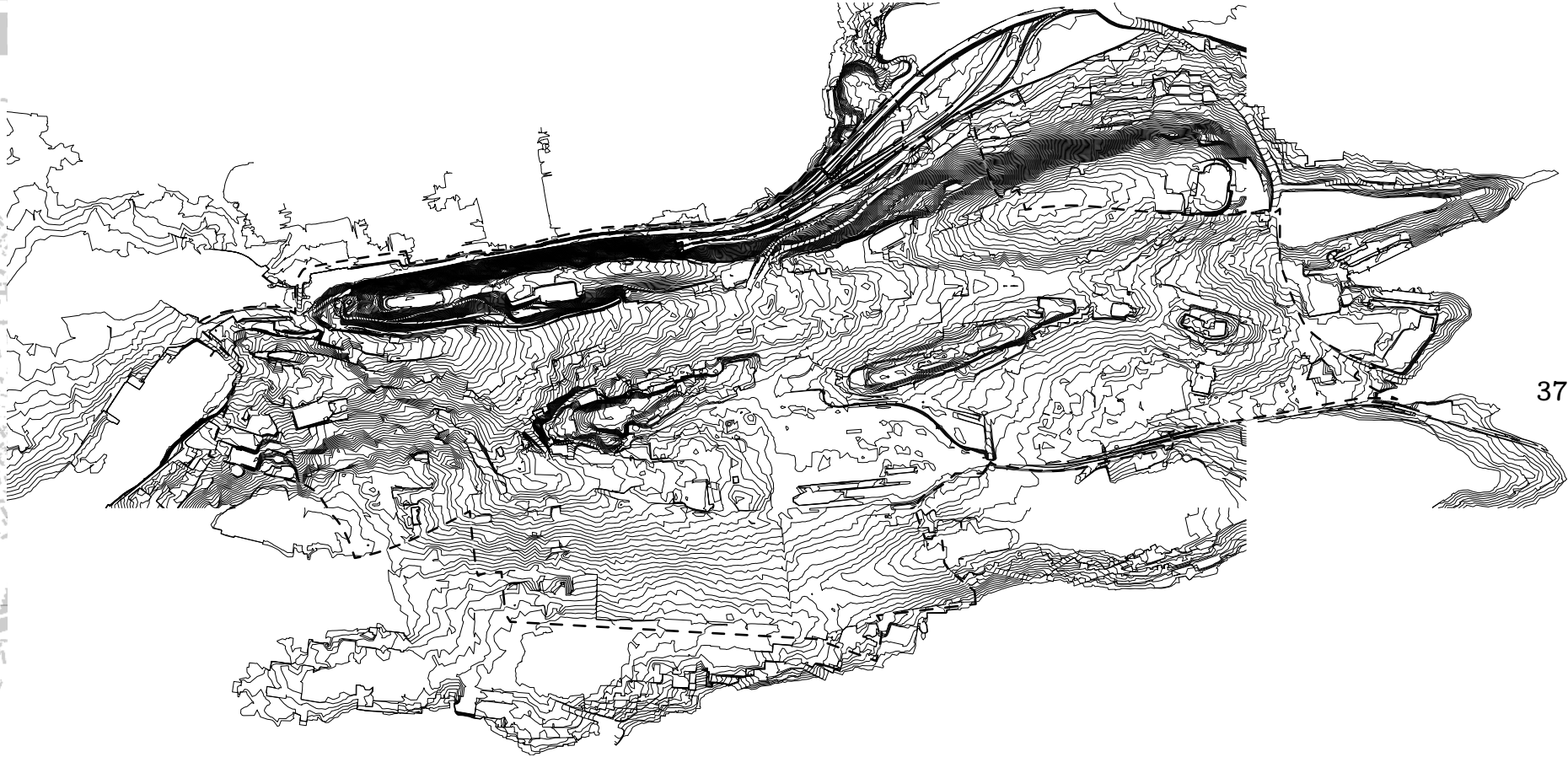
Aktuelle Stadtentwicklung in Žižkov





36

0 250 500 1000 m



37



ABB14  
(S.34) Blick auf Žižkov vom  
Hügel Vítkov

ABB15  
(S.36) aktueller Schwarzplan von  
Žižkov mit Umbegung

ABB16  
(S.37) Höhenlinien von Žižkov

Bevor ich mich auf ein konkretes Viertel festlegte, spazierte ich zunächst durch nahezu alle gründerzeitlichen Stadtviertel Prags, um mir einen Überblick zu verschaffen und in weiterer Folge meiner Forschungsarbeit einen Fokus zu geben. Žižkov war nicht nur aufgrund seiner hügeligen Topografie spannend, auch die Atmosphäre, die dort herrschte, verlieh dem Gebiet eine sehr interessante Facette. In meiner Detailanalyse beschäftige ich mich nur mit einem kleinen Ausschnitt dieses Stadtteiles. Bevor ich auf diese näher eingehe, biete ich zunächst einen Einblick in den Kontext des Gebietes, insbesondere in die Entwicklungsgeschichte, die Žižkov stark geprägt hat.

# Kontext

38

Žižkov ist eine in der Gründerzeit<sup>35</sup> entstandene Stadt und ist heute ein Stadtviertel Prags, das für seinen sehr eigensinnigen Charakter bekannt ist. An einem recht steilen Nordhang gelegen, sind die Straßenblöcke für die Gründerzeit untypisch unregelmäßig angeordnet, was dadurch bedingt ist, dass es auf dem Grundriss ursprünglicher Landstraßen und Anwesen entstand. Es wurde von Beginn an als Arbeiterwohnstadt gebaut, welche Wohnraum für Leute bieten sollte, die in den nahegelegenen, von Industrierwerken geprägten Städten Karlín oder Libeň Arbeit fanden. Über die Jahre entwickelte sich hier eine ganz spezifische, oft als rebellisch bezeichnete Lebenskultur, die dem Viertel bis heute nachsteht. Heute kennt man Žižkov vor allem für seine Künstler- und Beiselszene. Das gesamte Gebiet Žižkovs erstreckt sich heute auf 5,44 km². Die im 19. und frühen 20. Jahrhundert entstandene Bebauung, die das Zentrum meiner Analyse ist, macht dabei nur einen Teil der Gesamtfläche aus.

Žižkov gehört heute großteils zum Verwaltungsbezirk *Praha 3*, kleine Teile erstrecken sich aber auch über die Bezirke *Praha 8* und *10*. Dies liegt daran, dass die Gliederung in Prag zum Teil sehr komplex gestaltet ist, da sie sich im Laufe der Geschichte - oft mit dem Regierungswechsel verbunden - häufig geändert hat. Vor allem in der Zeit der kommunistischen Regierung (1948-1989) kam es zur neu gegliederten Aufteilung in Bezirke, die teils ohne Rücksicht auf die ursprünglichen Stadtviertelgrenzen erfolgten. Man kann annehmen, dass die Regierung damit gezielt ökonomische und gesellschaftliche Unterschiede der verschiedenen Viertel verwischen wollte.<sup>36</sup> So entstand der 3. Prager Bezirk, wie man heute weiß, aus der politischen Motivation heraus, die Gemeinde „Královské Vinohrady“, die mit ihren repräsentativen (Wohn-)Bauten und zahlreichen Kirchen seit jeher als Hochburg der Bourgeoisie galt, zu zerteilen.<sup>37</sup>

ABB17  
Position der Katastralgemeinde  
Žižkov

ABB18  
Grunddaten Žižkovs

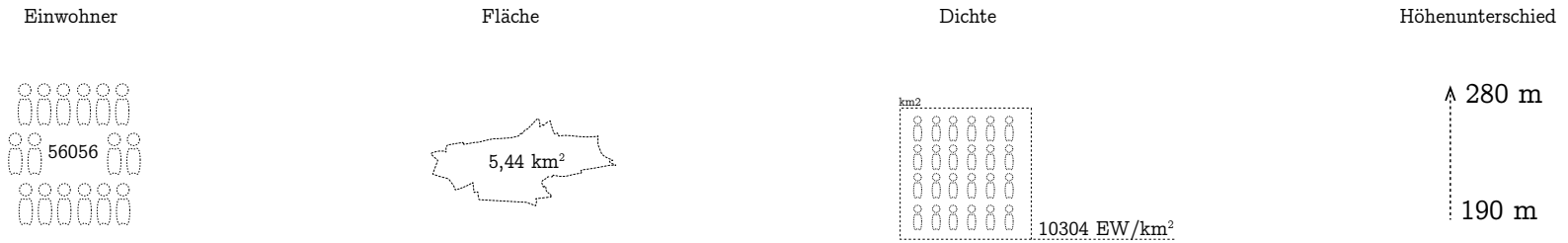
35 Als Gründerzeit ist hier grob die Zeit zwischen 1848 - 1914 gemeint, beginnend mit der Märzrevolution, welcher die industrielle Revolution vorausging und endend mit dem Beginn des 1. Weltkrieges. In der Wirtschaftsgeschichte endet die Epoche der Gründerzeit bereits mit dem Börsenkrach 1873. Im kulturgeschichtlichen Verständnis spannt sich diese Phase bis ins frühe 20. Jahrhundert.

36 URL04: „Pražské čtvrtě“

37 ŠESTÁK 2005: S.10



39



## Stadtgliederung von Prag

Im Gegensatz zu Wien, das über eine klare Gliederung in 23 Gemeindebezirke verfügt, überlagern sich in Prag mehrere Ebenen der administrativen Aufteilung. Die Fläche von Prag wird zurzeit auf sechs verschiedene Arten gegliedert, wobei die Gliederungen auf Ebene der Selbstverwaltung, der Staatsverwaltung, auf katastraler Ebene und auf Basis statistischer Klassifikation erfolgen. Dabei geht es nicht immer nur um eine Unterteilung der jeweils darüberliegenden Ebene. Vor allem die Grenzen der Katastralgemeinden decken sich nicht mit jenen der Verwaltungsbezirke. Prag teilt sich somit auf in:

- 10 Bezirke (Praha 1-10) - *staatlich*
- 22 Verwaltungsbezirke - *staatlich*
- 57 Stadtteile - *Selbstverwaltung*
- 146 Ortsteile - *Selbstverwaltung*
- 112 Katastralgemeinden (*ehemalige Städte und Gemeinden*)
- 901 Siedlungseinheiten - *Statistik*

Die heutigen Bezirke 1-10 gibt es seit dem Jahr 1960, in dem das neue Raumordnungsgesetz eine Umstrukturierung des Staates in Bezirke und Kreise bestimmte.<sup>38</sup> Im Jahr 1990 wurde Prag in 57 selbstverwaltende Stadtteile eingeteilt, wobei diese jeweils innerhalb eines Bezirkes liegen mussten.<sup>39</sup> So gehören beispielsweise zum Bezirk *Praha 4* sieben verschiedene Stadtteile. 2001 kam die Unterteilung Prags in 22 Verwaltungsbezirke. Das Ziel dieser Novellierung war es, einige Zuständigkeiten der staatlichen Verwaltung auf die 22 neu erschaffenen Gemeindeämter zu übertragen, mit dem Zweck, den Staat in diesen Angelegenheiten zu entlasten.<sup>40</sup> Katastralgemeinden wie Žižkov sind Viertel mit den Grenzen der ursprünglichen Städte und Gemeinden, die heute kein eigenes Amt mehr haben. Die an Žižkov angrenzende Katastralgemeinde Vinohrady ist beispielsweise auf 5 verschiedene Verwaltungsbezirke aufgeteilt (Praha 1,2,3,4 und 10) Siedlungseinheiten, sogenannte ZSJ (*Základní sídelní jednoka*), dienen schlussendlich als kleinste Einheit zur genauen räumlichen Identifikation und zum Bestimmen von sozioökonomischen und gebietstechnischen Faktoren.<sup>41</sup>

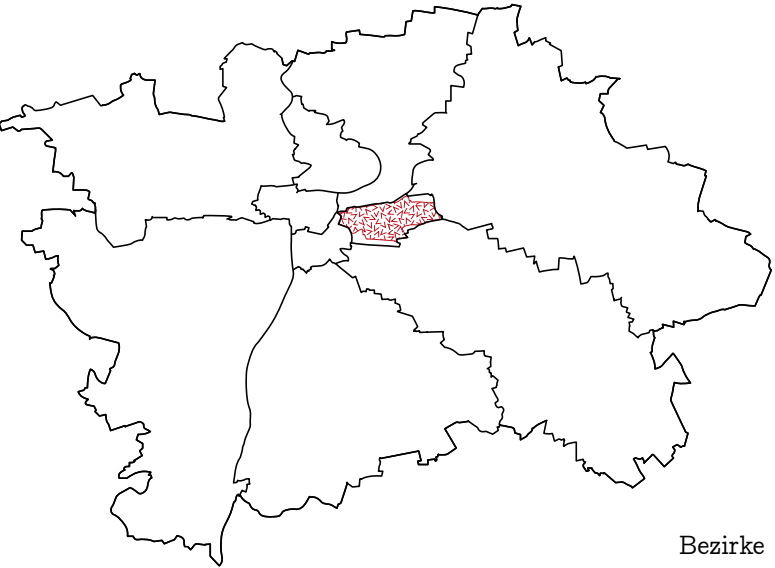
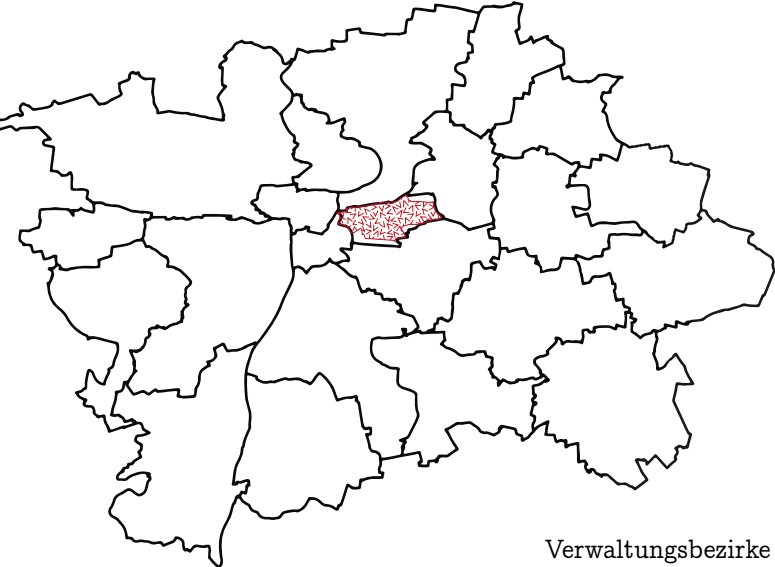
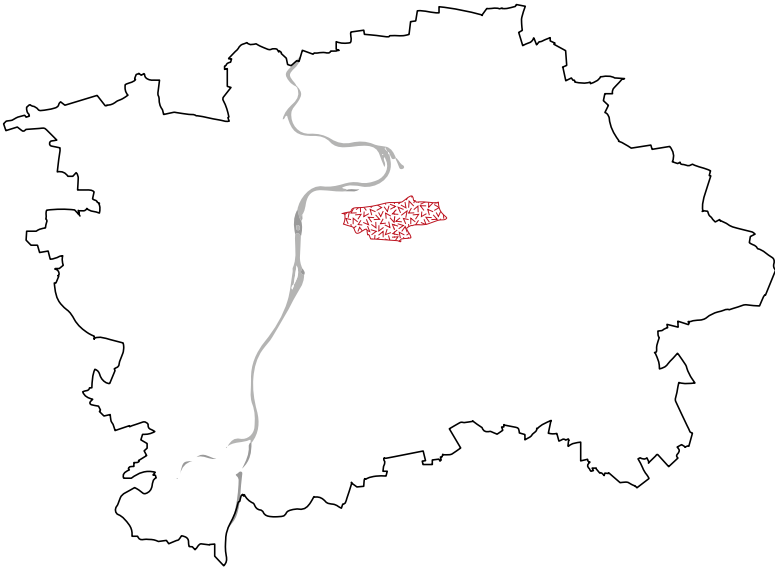
38 URL05: „36/1960 Sb. Zákon o územním členění státu“

39 URL06: „418/1990 Sb. Zákon České národní rady o hlavním městě Praze“

40 URL07: „131/2000 Sb. Zákon o hlavním městě Praze“

41 URL08: „Základní sídelní jednotka | ČSÚ“

ABB19  
Žižkov im Kontext der Gliederung von Prag





## Terrain und Lage

Žižkov befindet sich östlich des historischen Stadtzentrum Prags. Zwar liegt es auf der Karte betrachtet in unmittelbarer Nähe zum mittelalterlichen Stadtkern und hat in Bezug auf Prags Außengrenze eine sehr zentrale Lage (ABB19). Bedingt durch topographische Gegebenheiten sowie baulich konstruierte Komponenten der Stadt, ist die Verbindung Žižkovs mit seiner Umgebung jedoch eingeschränkt -ist also, wenn auch mittig gelegen, kein Zentrum in dem Sinne. Vor allem für Fußgänger\*innen sind die umliegenden Bezirke von Žižkov zum Teil nur schwer erreichbar.

Das Gebiet von Žižkov breitet sich entlang der ehemaligen „Wiener Straße“ aus, welche durch das Tal entlang des Südhanges des Hügel Vítkovs führte. Lange Zeit war dies für östlich der Hauptstadt gelegene Ortschaften die einzige Verbindung nach Prag.

Von diesem Tal aus Richtung Süden erstreckt sich dann die älteste Bebauung Žižkovs mit den charakteristisch steil abfallenden Straßen. Nach Osten hin, wo das Gefälle bereits geringer ist, entwickelte sich die Stadt erst ab dem 20. Jahrhundert.

Im Norden ist Žižkov durch den sehr steilen Hügel Vítkov wie auch durch die Bahnstrecke entlang des Massivs begrenzt. Dadurch ist das nördlich gelegene Karlín im Prinzip komplett abgetrennt. Erst in den 1950er-Jahren wurde ein Fußgängertunnel erbaut, der diese zwei Gebiete verbindet. Im Osten bildet der ehemalige und zur Zeit brachliegende Güterbahnhof<sup>42</sup> mit seiner ausgedehnten Fläche eine weitere Barriere. Weiter südöstlich befinden sich auf einer großen Fläche die zwei Friedhöfe Olšany, die ebenfalls eine undurchlässige Fläche bilden. Im Westen von Žižkov liegt der Prager Hauptbahnhof. Dieser ist allerdings von der Seite Žižkovs nicht zugänglich, womit die einzige Verbindung zum historischen Stadtzentrum eine eng zulaufende Schleuse bildet, in der sowohl die Straßenbahnlinien, der Autoverkehr sowie der Fußgängerverkehr zusammenkommen. Somit bleibt das im Süden angrenzende Viertel Vinohrady das einzige von Žižkov aus gut erreichbare Gebiet, zu dem es höchstens ein paar Höhenmeter zu überwinden gibt.

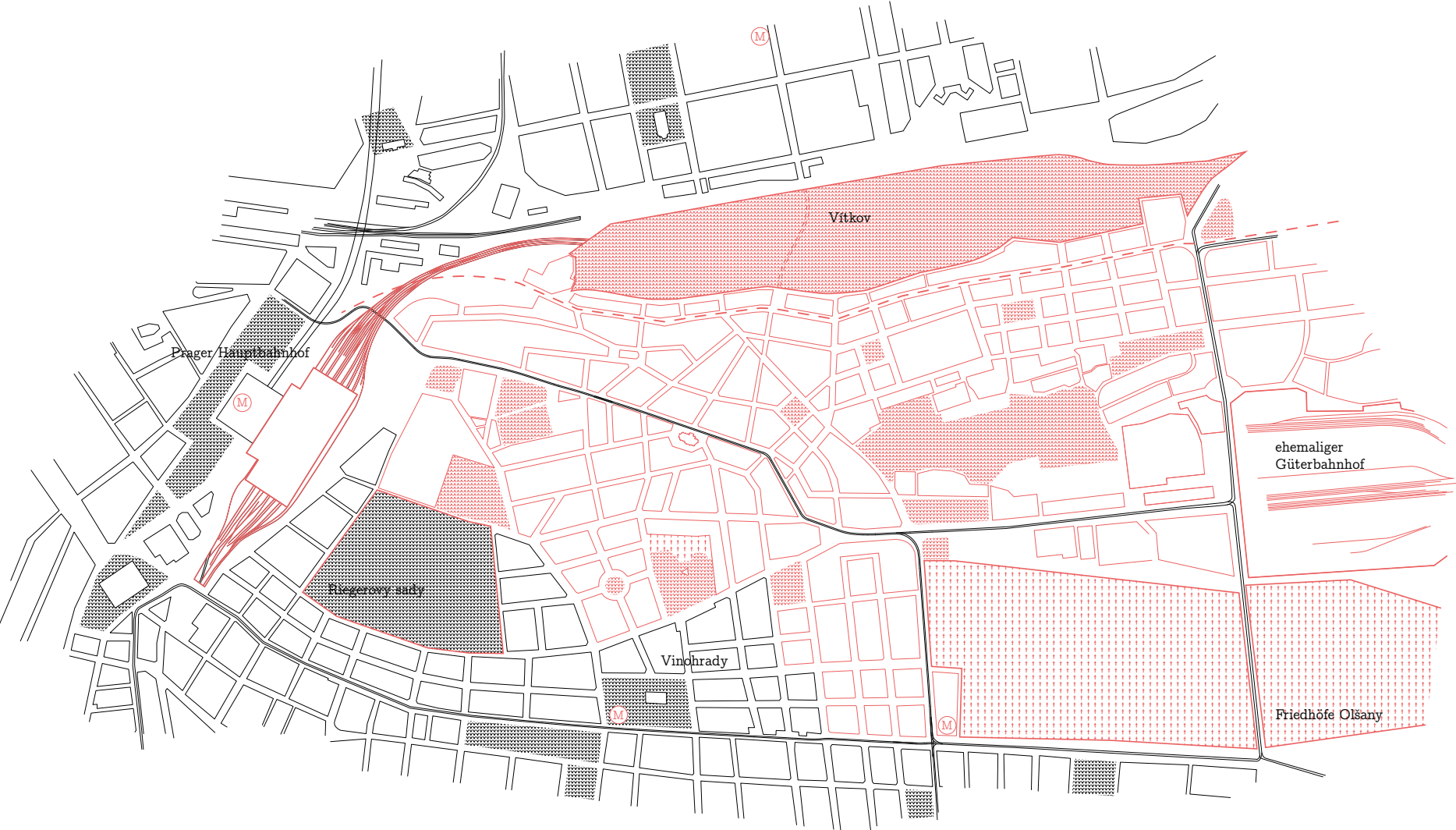
An das öffentliche Verkehrsnetz ist Žižkov über Straßenbahnlinien angebunden, die eine direkte Verbindung ins Zentrum bieten. Es gibt jedoch keine U-Bahn-Station innerhalb des Viertels.

Auch wenn Žižkov in unmittelbarer Nähe zur Altstadt liegt, gab es von Anfang an keine starke räumliche Verbindung. Nahezu zeitgleich mit dem Abtragen der Befestigungsmauer, das die Möglichkeit auf eine gute Anbindung bedingen hätte können, wurde 1872 mit dem Bau der Bahnlinie und des Bahnhofes begonnen. Später, Mitte des 20. Jahrhunderts, kam der Ausbau der so genannten Nord-Süd-Magistrale dazu - eine Autobahn die durch die Stadt führt und nicht unbedeutende Eingriffe in das Stadtgefüge mit sich brachte. Die an der Verbindungsstelle zwischen Prager Neustadt und Žižkov geführte Hochstraße verstärkt die Trennung also umso mehr<sup>43</sup>. Die durch diese Voraussetzungen bedingte Abschottung spielte sicherlich eine bedeutende Rolle bei der Entstehung des eigensinnigen Charakters von Žižkov.

42 Gegenwärtig eines der zentralen Stadtentwicklungsgebiete Prags

43 SEDLÁK LUKEŠ CUDLÍN HAVLOVÁ 2008: S.12

ABB20  
In der Umgebung von Žižkov befinden sich mehrere städtische sowie landschaftliche Dominanten, die das Viertel eingrenzen





# Entstehungsgeschichte

## Weinberge

Noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war dieses direkt hinter der Befestigungsmauer gelegene Gebiet eine Weingegend mit einigen wenigen, verstreut vorkommenden Liegenschaften. Es war seinerzeit Karl IV, der im Jahr 1358 entschied, die Umgebung von Prag für die Aussaat von Weinreben zu nutzen<sup>44</sup>. Fünf Jahrhunderte lang wurde diese Gegend für den Anbau von Wein genutzt und avancierte zu einem beliebten Ausflugsziel für die Stadtbevölkerung. Ab 1849 wurden infolge einer Gubernial-Verordnung alle Grundstücke und Anwesen in der neuen Gemeinde „Weinberge“ vereint, ab 1867 trug sie den Namen „Königliche Weinberge“. Aufgrund von Uneinigkeiten zwischen dem nördlichen Teil (heutiges Žižkov) und dem südlichen Teil der Königlichen Weinberge kam es 1875 zur Teilung in zwei selbstständige Gemeinden mit den Namen Vinohrady I.díl (Weinberge I. Teil, später Žižkov) und Vinohrady II.díl (Weinberge II.Teil). Die bereits baulich sehr aktive Gemeinde „Královské Vinohrady I.“ beantragte schließlich 1877 eine Umbenennung auf „Žižkov“. 1881 wird die Gemeinde zu einer Stadt erhoben.<sup>45</sup>

ABB23  
(S.45) Karte von Prag 1842. An der Stelle des heutigen Žižkova befinden sich in dieser Zeit nur vereinzelt Anwesen. Bis 600 Klafter vor der Befestigung galt das Demolierungsrevers

44 URL09: „Bezovka - Neznámá Praha“

45 SRB HOUBA 1910: S.72ff

44

ABB21  
Stadtzeichen von Žižkov

ABB22  
Bis Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Hügel, auf denen später Žižkov entstanden ist, als Weinberge genutzt



45



## Bezovka

Eine der beliebten Ausflugsstätten der Königlichen Weinberge war die so genannte Fliedermühle (Bezovka). Erwähnenswert ist diese deshalb, weil sie als etablierter Fixpunkt dieser Gegend für die Entwicklung von Žižkov relativ bedeutend war. Nicht nur die Straßen wurden so gelegt, dass die Fliedermühle von Prag aus gut erreichbar war, wie im ersten „Regulierungsplan“ zu erkennen ist. Auch Žižkovs erste Straßenbahnlinie, mit welcher die Gemeinde ab 1883 eine öffentliche Anbindung an Prag erhielt, hatte ihre Endstation direkt vor dieser beliebten Gaststätte. Später befand sich in dem zentral gelegenen Gebäude ein repräsentativer Saal wodurch es zum Schauplatz gesellschaftlicher Veranstaltungen wurde. Im Zuge einer Straßenverlängerung wurde die Fliedermühle 1936 abgerissen.<sup>46</sup>

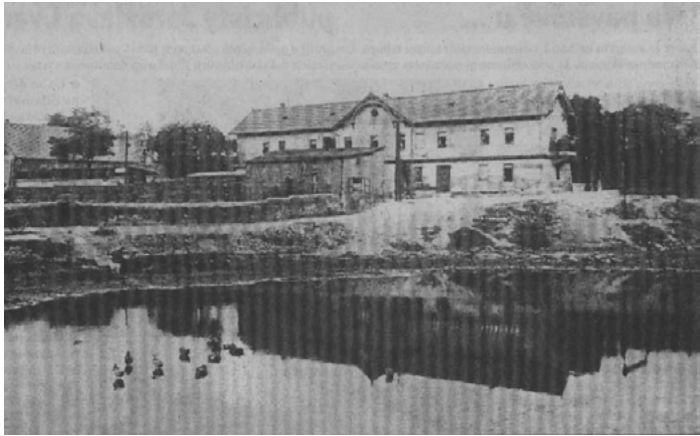


ABB24  
Das ursprüngliche Anwesen  
„Fliedermühle“ mit Teich  
gegen Mitte des 19.  
Jahrhunderts

ABB25  
Bezovka nach dem Umbau in  
eine Veranstaltungstätte,  
lange Zeit eine Dominante der  
Stadt



Bis 1866 wurde die Bautätigkeit in unmittelbarer Nähe der Befestigungsmauer (600 Klafter, was in etwa einem Kilometer entspricht) vom Demolierungsrevers erheblich eingeschränkt. Im Gegensatz zu anderen Gemeinden rund um die Befestigungsmauer waren die geographischen Bedingungen für die Entwicklung einer (industriellen) vorstädtischen Bebauung hier weniger günstig. Um 1825 standen hier nur rund 69 Häuser mit knapp über 700 Einwohnern.<sup>47</sup> Während in Karlín und Smíchov ein sehr intensiver Ausbau von Wohngebäuden und Industriebauten möglich war, blieb das Gebiet rund um das heutige Žižkov lange Zeit nur sehr spärlich bebaut, einerseits, weil die Topografie den Ausbau von Industriearealen erschwert hätte (das Gebiet war an keiner Stelle wirklich eben, wodurch es auch keine kontinuierliche Besiedlung gab), andererseits, weil es weder einen Zugang zur Moldau gab, noch einen Anschluss an das Eisenbahnnetz. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als die Zahl der Prager Stadtbevölkerung einen rasanten Anstieg erlebte - da immer mehr Leute in die Stadt kamen um Arbeit zu finden - und Smíchov und Karlín den Bedarf an Wohnraum nicht mehr decken konnten, setzte auch hier der Bauboom ein.<sup>48</sup>

46 DVOŘÁK et al. 2012

47 HORSKÝ 2009

48 HRŮZA 2003: S.87

## Bauboom

Es war demnach das einfache Prinzip der steigenden Nachfrage nach billigem Wohnraum, welches in dieser Zeit die Entstehung Žižkovs begünstigte. Die Grundstückspreise kamen aufgrund des hügeligen und dadurch fürs Bauen ungünstigen Terrains sowie der Lage am Nordhang nie an jene der Nachbargemeinden heran, weshalb das Gebiet viele Bauunternehmer anlockte, die hier billige, kleine Wohnungen erbauen ließen. Nach 1860 kauften erste Unternehmer Anwesen und Felder auf und ließen die ersten - vorerst eingeschobigen - Gebäude errichten. Ferdinand Kuhn aus Karlín und Antonín Fanta zählten hierbei zu den ersten Spekulanten. Keiner der beiden hatte Erfahrung in der Baubranche, sie erkannten jedoch das wirtschaftliche Potenzial der Situation. Der dritte und bedeutendste der Unternehmer war Karel Hartig, Mauerer und Landbaumeister und später Bürgermeister von Žižkov. 1865 arbeitete er einen ersten Bebauungsplan für einen ca. 7,5 ha großen Baugrund (Parzellennummer 790) und gab dadurch den ersten Impuls einer regulierten Entwicklung. Im gleichen Jahr hatte Hartig Amalie Stome, Tochter von Marie Stome, geheiratet, der Besitzerin des Anwesens auf der Parzelle 790, gelegen an der *Wiener Straße*, die vom *Neuen Tor* der Stadt Prag Richtung Osten führte. Noch vor der Hochzeit entwarf er nach Absprache mit Marie einen Regulierungsplan, der das Grundstück in acht kleine Blöcke teilte, wobei ein Block in der Mitte als zentraler Platz unbebaut blieb. Die im Schachbrettmuster angeordneten Häuser waren sehr eng aneinandergebaut, was bereits damals auf Kritik stieß. Die Fläche der geplanten acht Blöcke entsprach jener eines Blocks in Karlín. Man muss jedoch bedenken, dass Hartig hier auf die gegebenen Bedingungen reagierte und mit dieser Baudichte so viel Wohnraum wie möglich schaffen wollte. In den 1970er Jahren wurde dieser ursprüngliche Teil Žižkovs zum Kern eines Assanierungsprojektes und fiel somit einer neuen Bebauung zum Opfer.

Mit der Fertigstellung von Hartigs Plan setzte ein nahezu stürmisches Aufkaufen der Grundstücke durch Spekulanten ein und es begann eine wilde Bauphase, in der nicht selten der Mangel an baulicher Erfahrung sowie der Einsatz von billigem Material zu einer schlechten Qualität der Häuser führte - in einzelnen Fällen sogar zum Einsturz. Die Errichtung der Wohnhäuser folgte keinem Bebauungsschema, welches etwa ein schrittweises, von einem Stadtkern ausgehendes Wachstum regeln würde. Somit konnte mehr oder weniger auf allen parzellierten Baufelder zeitgleich gebaut werden. Einige der verkauften Grundstücke blieben aber aus diesem Grund auch bis ins 20. Jahrhundert unbebaut. Weder in Prag noch in anderen Teilen Tschechiens ist eine Stadt je in so einem Tempo gebaut worden wie Žižkov.

In den Jahren 1866-1868, der Anfangsphase Žižkovs Stadtentwicklung, wurden pro Jahr durchschnittlich zehn neue Gebäude errichtet. 1870 waren es im Durchschnitt schon 24, von 1871 bis 1874 sogar 44 neue Gebäude pro Jahr. In Folge des Wiener Börsenkrachs und der Wirtschaftskrise der späten 70er-Jahre ging die Bautätigkeit für einige Jahre zurück, stieg ab 1880 aber wieder an.<sup>49</sup>

49 BEČKOVÁ et al. 2015

ABB26  
Anfänge der Bebauung Žižkovs  
- Blick auf die Wiener Straße  
(heute Koňevova) von der  
Anhöhe Vítkov



ABB27  
Žižkov im Jahr 1873 - Blick auf die die  
Bebauung der Parzelle Nr. 790



Regulierungsplan für Žižkov

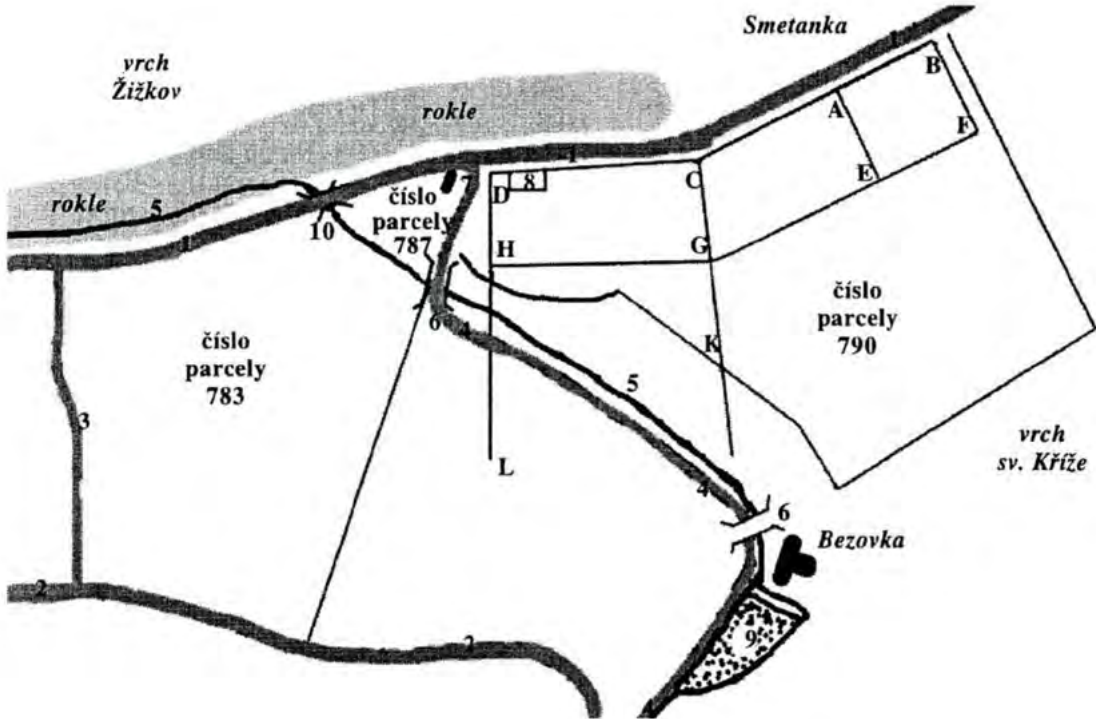


ABB28  
Rekonstruierter Plan der durch Karel  
Hartig durchgeführten Parzellierung des  
Grundstückes Nr.790, erstellt anhand  
des noch erhaltenen dazugehörigen  
Beschreibungstextes

50 MİKOTA 1995: S.9

51 aus dem Begleittext zu Hartigs  
Regulierungsplan, (MİKOTA 1995: S96)  
[26] S.96, Übersetzt von der Autorin

52 „Popis plánu na rozdělení částě  
pozemnku čís. parc. 790 ve stavební místa  
v obci Vinohradské k usedlosti čís. pop.  
10 „Pražáčka“ patřícího.“ (Beschreibung  
des Planes zur Baugrundaufteilung  
eines Abschnittes des Grundstückes  
Parzellennummer 790 in der Gemeinde  
Vinohrady zur Liegenschaft Nr.10  
„Pražáčka“ zugehörig)

Der ursprüngliche von Karel Hartig angefertigte Regulierungsplan blieb leider nicht erhalten<sup>50</sup>. Ein dazugehöriger Beschreibungstext, welcher Bestandteil des Originalplanes war, sowie ein Faksimile des nicht mehr existierenden Regulierungsplanes, sind im Buch von Miroslav Mikota über Karel Hartig (*Karel Hartig a počátky Žižkova v 19. Století*) abgedruckt. Der Text ist weder unterschrieben, noch datiert, muss aber in etwa um das Jahr 1872 entstanden sein.

„In der Zeit, in der in Prag überhaupt nicht gebaut wurde, blieb die Lust zu bauen lediglich an der Wiener Straße aufrechterhalten“ <sup>51</sup>

In dem Begleittext zu Hartigs „Regulierungsplan für Žižkov“ <sup>52</sup> erklärt der Verfasser wieso sich dieser auf den ersten Blick zum Bauen ungeeignete Grund zum Bebauen empfiehlt, und beschreibt die genaue Aufteilung der einzelnen Parzellen, was einen guten Einblick in Hartigs Beweggründe, an dieser Stelle eine Stadt zu erbauen, bietet. Einerseits wird die Wahl des Ortes mit dem steigenden Bedarf an Wohnraum in dieser Gegend



ABB29  
Bei der Planerstellung  
hielt sich Karel Hartig  
an den Grundriss  
der ursprünglichen  
Wegstruktur

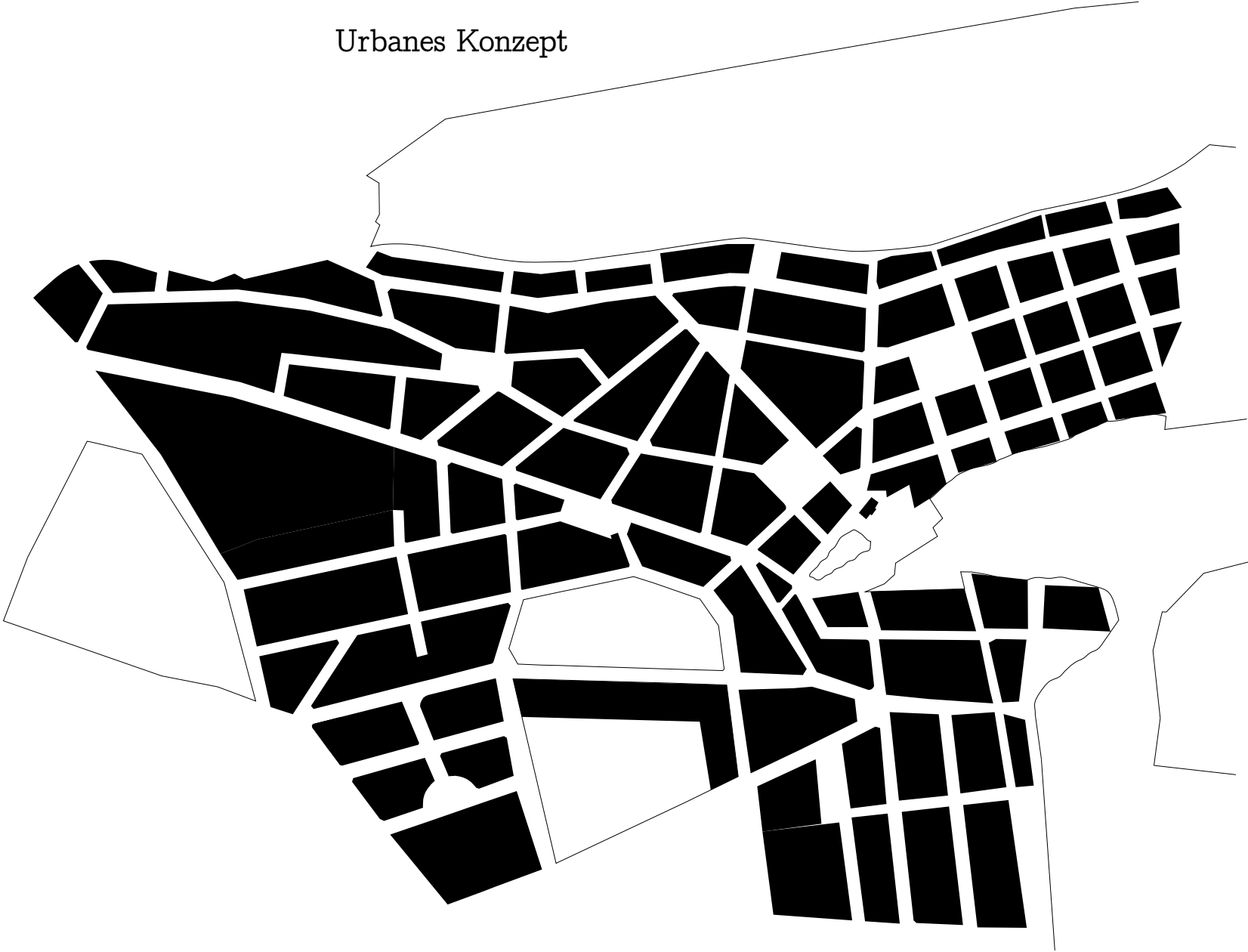


begründet, der konkret durch die Nähe zum „bereits projektierten“ Bahnhof sowie zum nahegelegenen Karlín, wo es viele Arbeitsplätze aber zunehmend weniger Wohnungen gab, bedingt sei. Andererseits wird die gute Qualität des Bodens erwähnt, der so viel Lehm und reinen Sand beinhalte, dass man den Überschuss an Baustoff sogar nach Prag und Karlín exportieren könnte. Für die Straßenlegung wurde bei der Parzellierung die Regel aufgestellt, dass jeder Grundbesitzer vier Klafter entlang der gesamten Grundstücksgrenze für einen gemeinsamen Weg freigeben muss. Schaut man sich die damalige Bauordnung (Bauordnung für das Königreich Böhmen, 1864) an, die entsprechend der Zeit stark darauf ausgelegt war, wie bei Stadtgründungen vorzugehen sei und anhand derer Hartig den Regulierungsplan für Žižkov erstellte, so kann man feststellen, dass diese Regel in Übereinstimmung mit der Bauordnung festgesetzt wurde. Genaue Straßenbreiten wurden in der Bauordnung nicht vorgegeben; die Anforderungen waren lediglich, dass die Straße in gerader Linie gelegt werden und sowohl öffentlichen Bedürfnissen wie auch dem „guten Geschmack“ entsprechen sollen.<sup>53</sup> Sehr wohl aber wurde vorgeschrieben, wie bei der Planung neuer Straßen vorzugehen sei. Demnach müsse jeder, der seinen Grund parzellieren lassen wolle, entlang der Grundstücksgrenze so viel der Fläche der Gemeinde kostenlos zur Verfügung stellen, dass genug Platz für eine zukünftige Straße entstehen könne. Im Fall von Žižkov entstanden also mit den vorgeschriebenen 4 Klaftern pro Grundstück Straßen mit 8 Klaftern Breite, was in etwa 14,3 m entspricht. Ein weiterer Paragraph der Bauordnung 1864 schreibt vor, dass sich neu gelegte Straßen, wenn möglich, im rechter Winkel kreuzen sollen. An diese Vorschrift hielt sich Karel Hartig nur bedingt, nämlich sichtlich da, wo das Gelände sowie die Form des Grundstückes diese zuließ.

ABB30  
(S.51) Bebauungsstruktur Žižkovs  
um 1890. Hartig achtete auf eine  
gleichmäßige Verteilung von Plätzen  
innerhalb der ansonsten sehr dichten  
Blockstruktur

53 Bauordnung für das Königreich Böhmen 1864 (Řád stavební. Vydaný dne 11. kvetna 1864 pro kralovství České. Prahu v to počítajíc), §66

Urbanes Konzept





„Die Blöcke sind unsinnig unregelmäßig, die erbärmlichen Plätze sind höchstens Reststücke von Raum, die Straßen führen über den Steilhang auf und ab. Ein kardinales Beispiel dafür, wie man eine Stadt nicht bauen soll.“<sup>54</sup> So kritisierte Architekt Max Urban (1882-1959) die von Karel Hartig konzipierte Stadtstruktur von Žižkov. Die eigenartige Anordnung und Form der Straßenblöcke, die dazu führen, dass Straßen mit 12 % Steigung keine Seltenheit sind, ist hierbei das Ergebnis des Versuchs, das strenge Blockraster der damals üblichen Bebauung auf ein sehr hügeliges Terrain zu zwingen.<sup>55</sup> Das Grundskelett des Straßennetzes basiert dabei auf den Grundstücksgrenzen der ehemaligen Weingärten, Felder und Anwesen und dem Wegenetz, das zwischen ihnen durchlief.<sup>56</sup> Trotz scheinbarerer Willkürlichkeit besitzt die Komposition der Straßen aber auch eine bedachte Ordnung und Hierarchie. Es wurde sowohl auf eine gerechte Verteilung von Plätzen und öffentlichen Räumen als auch auf eine ausreichende Versorgung mit sozialer Infrastruktur geachtet. Die Straßenbreiten bewegen sich zwischen 13 und 20 m, je nach Bedeutung im Gesamtgefüge. Hauptachsen, die vorwiegend in der Ost-West-Achse liegen, haben eine starke visuelle Verbindung zur historischen Stadt Prag. So liegt beispielsweise die Prager Burg in der direkten Blickachse der in Richtung Hauptbahnhof führenden *Seifertova* Gasse. Aber auch beim Anlegen von Nebenstraßen spielten die Sichtbeziehungen eine bedeutende Rolle. Hier werden oftmals Durchblicke zu kleinen Plätzen oder bedeutenderen Gebäuden (Schulen, Kirchen...) geboten. Die vielen kleinen, öffentlichen Plätze, die innerhalb der Stadtstruktur verteilt sind, sind charakteristisch für Žižkov. Hartig legte Wert darauf die Plätze stets mit kleinen Parkanlagen oder Baumreihen zu begrünen, in den Straßen selbst findet man in Žižkov dagegen so gut wie keine Bäume. Im Sinne der städtischen Komposition eines Wohnviertels der damaligen Zeit, sind die Plätze ohne große repräsentative Ambitionen gestaltet. Sie sollten viel mehr als Aufenthaltsraum für die Bewohner\*innen einer dicht bebauten Stadt dienen, weshalb sie durch ihre kleine Fläche eher bescheiden und intim wirken. Sie sind so gelegt, dass sie von überall aus gut erreichbar und voneinander nur 5 - 10 Minuten Gehdistanz entfernt sind, was ca. 300 bis 500 m entspricht. Eine der interessantesten Formationen findet man beim Platz *Prokopovo náměstí*, wo die drei auf diesen Platz zulaufenden Straßen ein Dreieck bilden.<sup>57</sup>

Da fast jede Straße in ihrer Länge einen Höhenunterschied aufweist, wurde für die Straßenpflasterung von Beginn an Quarzit-Pflasterstein verwendet, der die Eigenschaft hat, sich nicht abzuschleifen, wodurch er seine Rauheit behält und rutschticher bleibt. Für Straßen ohne Steigung wurde Granitstein verwendet. Die Gehsteige sind mosaikartig gepflastert worden, aus lokalem Marmorstein mit einem Randstein aus Granit, was sich bis heute teilweise erhalten hat<sup>58</sup>. In manchen Straßen findet man noch alte Kopfsteinpflaster.

Auffallend in Žižkov sind die farbenreichen Fassadenansichten, die größtenteils bis heute erhalten geblieben sind. Damals wurde angeordnet, dass zwei nebeneinanderliegende Parzellen weder zusammengefügt noch vom gleichen Bauherr bebaut werden durften. Man versuchte gezielt eine schematische Verbauung zu vermeiden, um die Straßen nicht mit langen, monotonen Fassaden zu säumen. Durch das hügelige Terrain entstehen zudem oft kaskadenartige Fassadenansichten, sowie eine spannende Dachlandschaft.<sup>59</sup>

54 HAVLOVÁ LUKEŠ SVOBODA 1997: S.132, Übersetzt von der Autorin

55 ebenda

56 BEČKOVÁ et al. 2015

57 SEDLÁK LUKEŠ CUDLÍN HAVLOVÁ 2008: S.26-38

58 SRB HOUBA 1910: S.61

59 BEČKOVÁ et al. 2015: S.18f



ABB31  
Dreiecksformation der Straßen rund um den Platz Prokopvo náměstí

ABB32  
Gehsteigmosaik in Žižkov

ABB33  
Kopfsteinpflaster aus Quarzit

ABB34  
Kaskadenartige Fassadenansicht



# Die Stadt in ihrer Blütezeit

„Die Stadt Žižkov ist modern angelegt und vermittelt den Eindruck einer Großstadt.“<sup>60</sup>  
Nach einer intensiven Bauphase, die vor allem Anfang der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts ihren Höhepunkt erreichte, und nach einer durch die Wirtschaftskrise bedingten Pause wieder ab den 80er-Jahren fortgesetzt wurde, war Žižkov 1910 mit 78 418 Einwohnern nach Prag eine der bevölkerungsreichsten Städte Tschechiens.<sup>61</sup> Seit ihrer Entstehung 1865 war die Stadt um rund 74 000 Einwohner und knapp 900 Häuser gewachsen. Lebten um 1869 noch durchschnittlich 26 Personen in einem Haus, waren es 1910 im Durchschnitt bereits 65. Sowohl die Bebauungs- als auch die Bewohnerdichte ist in diesem relativ kurzen Zeitraum enorm angestiegen. Mit dem Ziel gebaut, Wohnraum für jene zu schaffen, die nach Prag kamen um in einem der zahlreichen Industrierwerke Arbeit zu finden, setzte sich die Bevölkerung vor allem aus Arbeitern und Kleingewerbetreibenden zusammen. Wohlhabende Leute zogen kaum nach Žižkov. Charakteristisch für Žižkov war die hohe Anzahl an Kindern (im Jahr 1910 wohnten in Žižkov 10637 schulpflichtige Kinder). „Diese hohe Anzahl an Kindern verleiht der Stadt einen besonderen Charakter, und fällt auch fremden Ankömmlingen beim ersten Besuch Žižkofs auf.“<sup>62</sup> Von Beginn an legte Karel Hartig, der von 1876 bis 1879 auch Bürgermeister von Žižkov war, großen Wert auf ein gut ausgebautes Schulwesen in seiner Stadt. Ihm war bewusst, dass ein gutes Bildungsniveau der Jugend für die Zukunft der Stadt essentiell ist. Lange Zeit rühmte sich die Bevölkerung Žižkofs mit der hohen Qualität des Bildungswesens. Mit dem enormen Bevölkerungswachstum entstanden auch zahlreiche kleine Gewerbebetriebe, hauptsächlich in Verbindung mit Gegenständen des täglichen Bedarfs. So gab es vor allem Lebensmittelläden, Holz- und Kohlenhändler, Bäckereien, Fleischerläden, Schneider, Schuster etc., die die gebaute und geplante Stadt und die von ihr zur Verfügung gestellte soziale Infrastruktur um eine von der Bevölkerung gestaltete Versorgungsinfrastruktur ergänzten. Kleinbetriebe wie Tischlereien, Schlossereien, Ofensetzereien, Spenglereien, Steinmetzbetriebe oder gar Gärtnereien wurden dabei oft direkt in Verbindung mit dem erbauten Gebäude gegründet.<sup>63</sup>

ABB35  
Palackého Gasse (heute Vlkova) um 1910



60 SRB HOUBA 1910: S.60

61 ebenda S.9

62 ebenda S.68

63 AUGUSTA BRONCOVÁ 1998: S.111ff



ABB36  
Prokopva Gasse in Žižkov in den 90er Jahren  
des 19. Jahrhunderts mit der Gaststätte  
Bezovka am Horizont

ABB37  
Miličova Gasse in Žižkov um 1910

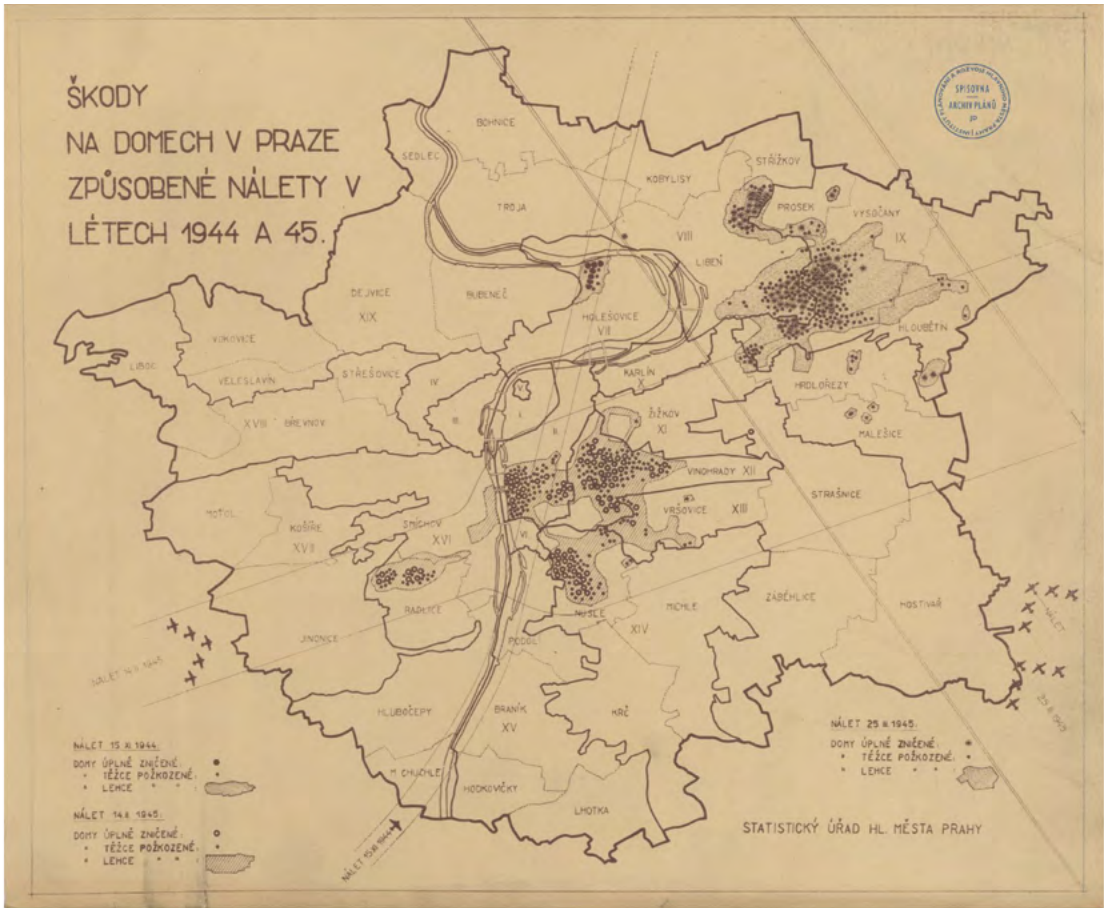


## Kriegsschäden

Im Gegensatz zu anderen mitteleuropäischen Metropolen kam Prag im Zweiten Weltkrieg mit relativ wenigen Schäden davon. Erst gegen Ende des Krieges wurde die Stadt Ziel zweier Luftangriffe der amerikanischen und britischen Luftwaffe, und so blieb auch Prag nicht ganz verschont. Die ersten verheerenden Schäden wurden mit dem Angriff am 15.11.1944 verursacht. Weit größer war aber jener am 14.2.1945, bei dem vor allem die Prager Neustadt und Vinohrady getroffen wurden. Laut amerikanischer Piloten habe es sich dabei jedoch um einen Irrtum gehandelt, da der Luftangriff Dresden gelten sollte. <sup>64</sup>.

64 URL10: „Luftangriffe auf Prag“

ABB38  
Kriegsschäden in Prag verursacht durch die  
Luftangriffe 1944 und 45



Der Angriff am 14.2.1945 hat Žiřkov nur minimal getroffen. Es wurde lediglich ein Gebäude schwer beschřđigt. Der angrenzende Bezirk Vinohrady wurde wesentlich schlimmer beschřđigt

## Assanierung



ABB39  
Sprengung grřnderzeitlicher  
Gebřude in Žiřkov in den  
1970er Jahren

“...und all die křmmerlichen, alten Hřuser, die um die Jahrhundertwende erbaut wurden, werden fřr immer verschwinden.“<sup>65</sup>

In den 1970er Jahren wurde ein Assanierungsprojekt gestartet, welches das gesamte grřnderzeitliche Žiřkov niederreiřen und als moderne Siedlung wieder aufbauen sollte. Dank der politischen Wende 1989 kam es nur zu einer teilweisen Realisierung des Vorhabens.

Bereits in der Zwischenkriegszeit kritisierten Stadtplaner\*innen den Zustand Žiřkovs und fingen demzufolge an, sich Gedanken řber dessen Neugestaltung zu machen.

Unter Einfluss der Charta von Athen ınderte sich ab den 1930er-Jahren die allgemeine Meinung řber die Form der střdtischen Bebauung fundamental, so auch in Prag. In einer Studie aus den 30er-Jahren mit dem Titel „Beginn eines neuen Žiřkov“ (Počřtky novřho Žiřkova), beschřftigte sich Architekt Ing. Josef Havliček mit einem Regulierungskonzept fřr Žiřkov - ein Viertel welches, wie er eingangs erklřrt, bereits allzu sehr den

65 URL11: „Youtube - Asanace Žiřkova 1977“, min: 4:46, řbersetzt von der Autorin



Vorstellungen eines Slums entspricht. Es sei demnach nötig, besonders hier über eine geeignete Form der Sanierung nachzudenken. Aus Angst vor einem schrittweisen Ersetzen einzelner Gebäude durch neue, moderne Gebäude, die noch höher und noch tiefer in den Hof hinein gebaut werden könnten, plädierte Havlíček für eine komplette Assanierung im Sinne einer Auflösung der Blockstruktur zugunsten eine offene Bebauung. Höfe beschrieb er als verlorene Flächen, die einen Großteil der Stadtfläche einnehmen und die Straßen zu öden Korridoren werden lassen, die keinen Blick ins Grüne gewähren.<sup>66</sup>

Eingeleitet wurde das Assanierungsprojekt mit dem Bau der allgemeinen Pensionsanstalt 1933, die am Gelände des ehemaligen Gaswerks in Žižkov entstand. Entsprechend den planerischen Prinzipien dieser Zeit stellte dieses Gebäude ein neues, sich von seiner Umgebung stark abhebendes Element dar und markierte somit den Beginn einer neuen Bebauungsphase.<sup>67</sup> Lahmgelegt durch den Krieg, griff man erst wieder in den 60er-Jahren das Vorhaben auf, Žižkov zu sanieren. Weiterführend im Geiste der funktionalistisch denkenden Stadtplaner der Zwischenkriegszeit entstand ein Plan für den Um- oder vielmehr Neubau dieses Viertels. Anfang der 70er-Jahren wurde eine Bausperre ausgerufen, die jegliche Bautätigkeit inklusive Renovierungsarbeiten unmöglich machte.<sup>68</sup> Die Kommunale Wohnungsverwaltung, in dessen Besitz sich die Mietshäuser in Žižkov zu dieser Zeit befanden, wies diese Wohnungen (die keine Aussicht darauf hatten, renoviert zu werden) gezielt sozial schwächeren Schichten zu <sup>69</sup>. War etwas zu reparieren - sei es das Dach, die Kanalisation oder der Kamin - gab es im Prinzip keine Möglichkeit dies machen zu lassen. Vonseiten des verstaatlichten Bauwesens kam hierfür keinerlei Unterstützung, da auch kein Bedarf bestand, Handwerker für traditionelle Handwerksarbeiten auszubilden und es somit einen Mangel an fachlichen Handwerkern gab. (Die Vorfertigung und Massenproduktion nahm im Wohnungs- und Siedlungsbau in dieser Zeit längst überhand).<sup>70</sup> Man ließ die Gebäude somit mit Absicht verfallen, auch unter dem Vorwand, dass man dadurch Geld erspart, das in den Ausbau der neuen Häuser investiert werden kann. Es war allerdings schon damals bekannt, dass die Kosten einer kompletten Neugestaltung die der Renovierung der bestehenden Gebäude um nahezu das doppelte übersteigen würde.<sup>71</sup>

Im Kontext der damaligen Zeit war die Argumentation einer Assanierung in gewisser Weise nachvollziehbar. Begründet wurde das Vorhaben damit, dass Žižkov eine alte Stadtstruktur aufweist, die des sozialistischen Bürgers unwürdig sei. Schlechte hygienische Bedingungen, eine außerordentlich hohe Siedlungsdichte, die durch dichte Bebauungsstruktur und die kleinen Wohnungen noch verstärkt wurde, die daraus resultierenden dunklen, kleinen Räume sowie Toiletten am Gang ergaben Wohnverhältnisse, die längst nicht mehr dem Standard entsprachen.<sup>72</sup> Das geplante Ausmaß der Assanierung ist aus heutiger Sicht jedoch wenig verständlich. Schon damals gab es eine Reihe junger Architekt\*innen, die gegen diese radikalen Pläne des kommunistischen Establishments aufbegehrten.

66 HAVLÍČEK 1937, Regulierungsstudie

67 HAVLÍČEK HRUŠKA 1940: S.5

68 AUGUSTA BRONCOVÁ 1998: S.42

69 URL12: „Žižkov přežil, Žižkov žije dál“

70 BEČKOVÁ et al. 2015

71 URL12

72 HORSKÝ 2012: S.17



ABB40  
(oben) Die alte Blockstruktur sollte durch eine gänzlich neue Bebauung ersetzt werden, die einen „modernen“ Horizont bilden und die alte Bebauung „harmonisch“ ergänzen sollte

ABB41  
(links) Die aktuelle Bebauungsstruktur von Žižkov im Vergleich zu 1938. Im gelb-schraffierten Bereich hätte die 2.Phase der Sanierung stattfinden sollen

ABB42  
(rechts) Letzte stehende Gebäude im Assanierungsgebiet in den 1980er Jahren



ABB43 / ABB44  
Folgen der Sanierungseingriffe im  
heutigen Stadtbild



Der Entwurf für die Sanierung wurde seit dem Start des Projektes mehrere Male überarbeitet. Das endgültige Ausmaß des Eingriffs stand schlussendlich 1973 fest. Nahezu das gesamte Viertel und somit Žižkovs spezifischer Charakter sollte verschwinden und durch eine Siedlung ersetzt werden. Die Hauptdurchzugsstraßen wurden als mehrspurige Verkehrsachsen geplant, überplattet mit einer Plattform für Fußgänger. 1978 erfolgte der erste Abriss, der das Assanierungsprojekt in die Wege leiteten sollte. Die Bewohner\*innen der abgerissenen Häuser wurden in neu gebaute Plattenbausiedlungen am Stadtrand übersiedelt. Zwar boten diese Siedlungen eine Steigerung der Wohnungsqualität, in Hinsicht auf die Lebensqualität im sozialen und alltäglichen Sinn brachten sie jedoch im Vergleich zum Alltag in Žižkov einen großen Verlust. Insbesondere ältere Menschen kamen mit dieser enormen Umstellung oft nicht zurecht. Aus ihrem sozialen Kontext gerissen, war es für viele schwer sich neu zu orientieren und sich ein soziales Netz aufzubauen. Der Mangel an gemeinschaftlicher Atmosphäre, die in Žižkov so lebhaft war, fand in der Bebauungsstruktur einer modernistischen Siedlung keinen Entfaltungsraum.<sup>73</sup>

Die Grundlage für die Pläne boten die Anforderungen des nachkriegszeitlichen Stadtentwicklungsplans, der für Prag ausgearbeitet wurde. Dieser erachtete den Großteil der im 19. Jahrhundert erbauten Stadtteile in Hinblick auf die hygienischen Bedingungen und die Qualität der Gebäude als unzureichend, weshalb hier Sanierungen vorgesehen wurden. Žižkov, welches sich zu dieser Zeit bereits in einem sehr desolaten Zustand befand, wurde als erstes Zielgebiet angepeilt und sollte als Vorbild für weitere Assanierungsprojekte in der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik dienen. Mit dem zunehmenden Bewusstsein für den historischen Wert der Bebauung, unter Druck der Öffentlichkeit sowie dem Erkennen der Kostenintensivität, und letztendlich mit dem Fall des sozialistischen Regimes wurde von diesen Plänen abgesehen.<sup>74</sup> Den Großteil der geplanten Etappen gelang es nicht mehr im vorgesehenen Zeitraum zu erfüllen, und so blieb das Assanierungsprojekt letztendlich nur auf die erste Phase beschränkt.



73 HORSKÝ 2012

74 URL12

## Wende

Mit der politischen Wende 1989, die einen Zusammenbruch der kommunistischen Regierung zugunsten einer Demokratischen Republik bedeutete, kam es auch in stadtplanerischen Angelegenheiten zu einem Umdenken. Die geplanten Assanierungseingriffe in Žižkov wurden somit beendet.

Am 01.11.1993 wurde eine Verordnung erlassen, in der mehr oder weniger sämtliche Stadtviertel des 19. Jahrhunderts zu Schutzzonen erklärt wurden. Neben Žižkov zählten also z. B. auch Vinohrady, Smíchov oder Karlín dazu. Zur Obliegenheit der Schutzzonen gehört in erster Linie die Erhaltung des Charakters im ästhetischen, funktionalen, technischen, kulturellen wie auch gesellschaftlichen Kontext.<sup>75</sup>

Ab 1993 kam es also zu einer schrittweisen Sanierung der Gebäude in Žižkov, die zu dieser Zeit nach jahrelanger Absenz jeglicher Form von Erhaltungsarbeit in einem sehr vernachlässigten Zustand waren. Bei meinem Besuch des Planarchivs, in dem mir die Einsicht in einige Plandokumente Žižkovs Gebäude gewährt wurde, war klar ersichtlich, dass viele Renovierungspläne gerade um, respektive nach 1993 entstanden. Vereinzelt findet man im Stadtgefüge von Žižkov aber immer noch Gebäude, die darauf warten, renoviert zu werden. Durch die große Privatisierungswelle nach 1989 und den aufkommenden Kapitalismus als leitende Kraft, wurden viele Wohngebäude aus finanziellen Gründen zu wirtschaftlich ertragreicheren Funktionen wie Hotels oder Büroräumlichkeiten umgestaltet, wovon auch der sinkende Anteil an Hauptwohnsitzen zeugt.<sup>76</sup> In den letzten Jahren wurden zudem viele Wohnungen in Unterkünfte (AirBnB,...) umgewandelt, was ebenfalls eine Auswirkung auf die Bewohner\*innenzahl hat.

## Aktuelle Stadtentwicklung in Žižkov

Im neuen „Metropolitní plán“, der die Flächen Prags in Lokalitäten unterteilt, wird für Žižkov als Einheit des neuen Stadtentwicklungsplanes eine neue Grenze bestimmt, die nicht der ursprünglichen Fläche der Katastralgemeinde Žižkov entspricht, sondern sich nach dem Charakter des Gebiets richtet. Der Charakter der Lokalität Žižkov wird in dem Fall so definiert, dass sie „zubaubar“ ist, eine Blockstruktur aufweist, für Wohnen genutzt wird und sich in einer bebauungstechnisch stabilen Lage befindet sich. Neben dem allgemein formulierten Ziel der Erhaltung der räumlichen Komposition und Stärkung der charakteristischen Züge der Lokalität, ist auch geplant, das Gebiet für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen benutzerfreundlicher zu machen und die Durchlässigkeit im Bereich des Hauptbahnhofs zu erhöhen.<sup>77</sup>

75 URL13: „Vyhláška 10/1933“

76 SZENTESIOVÁ 2010

77 URL13: „Metropolitní Plán Prahy“





### 3

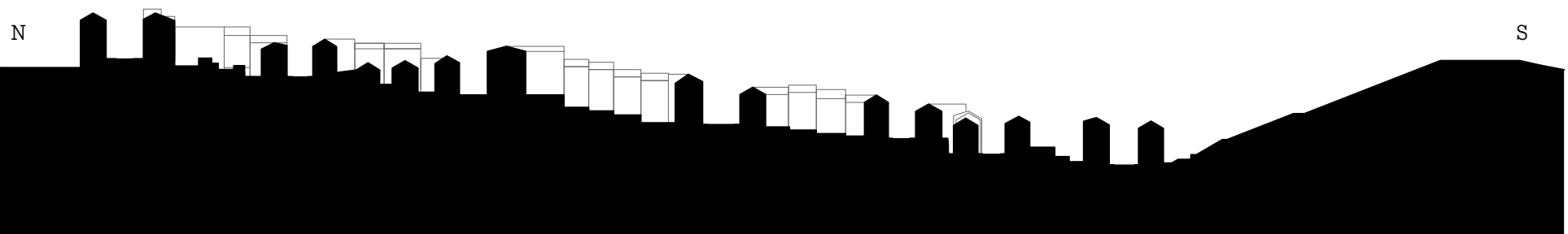
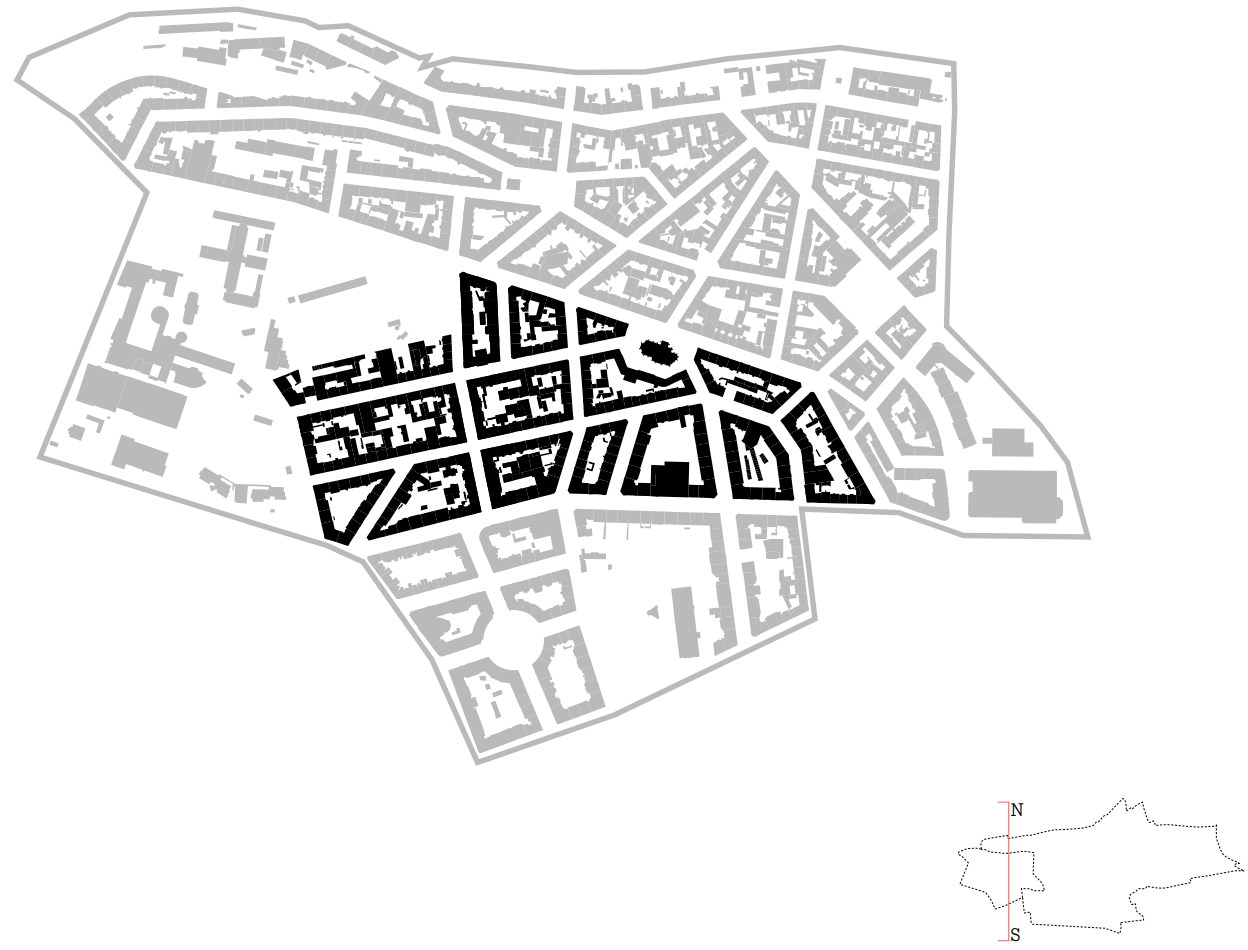
## RAUMANALYSE

#### Der Straßenraum

- Žižkovs Gassen
- Lage des Analysegebietes
- Nebenlage
- Atmosphäre
- Tagebucheinträge

#### Das Stadtparterre hinter der Baulinie

- Erdgeschoßtypen
- Erdgeschoß
- Souterrain/Doppelparterre
- Durchgänge
- Höfe
- Funktionen im EG
- Erdgeschoß damals und heute
- Gentrifizierung



Während meines Aufenthaltes in Prag unternahm ich zahlreiche Spaziergänge in und rund um Žižkov, überwiegend im alten, gründerzeitlichen Teil des Viertels. Dabei zog es mich immer wieder in die selben Gassen, die ich schlussendlich zum Gegenstand meiner Analyse machte. Das ausgewählte Gebiet zeichnet sich auf den ersten Blick durch nichts Spezielles aus. Ruhige Nebenstraßen mit teilweise sehr starkem Gefälle, einer eher ruhigen Erdgeschoßzone, von parkenden Autos gesäumte Einbahnen und oftmals recht enge und zum Teil sehr unebene Gehsteigen. Und doch besitzt diese Gegend eine ganz eigene Atmosphäre, die ich im Laufe meiner Analysen festzuhalten und zu begreifen versucht habe.

Das Ergebnis dieser Analyse beschreibe ich im folgenden Abschnitt. Es setzt sich zusammen aus meinen Beobachtungen (wobei ich hier überwiegend die Form der teilnehmenden Beobachtung angewendet habe), Notizen von Situationen, die ich erlebt habe, Fotos von Straßen, Details, und Menschen, die ich während meiner Stadtpaziergänge gesehen habe und Interviews mit Anrainer\*innen und Straßennutzer\*innen. Die Analyse beruht ebenfalls auf meinen städtebaulichen Studien, die ich parallel zu meinen Stadtpaziergängen durchführte und die mir das nötige, faktenbasierte Hintergrundwissen zu meinen Beobachtungen boten.

ABB46  
(S.64) Schwarzplan und Querschnitt  
meines Analysegebietes

ABB47  
Skizzen, die während der Forschungsarbeit  
in Žižkov entstanden sind





# Der Straßenraum

## Žižkovs Gassen

Mit durchschnittlich zwischen 14 und 15 m Breite sind die Gassen in meinem Analysegebiet im Vergleich zu jenen in umliegenden Gebieten wie Vinohrady, die ungefähr zur gleichen Zeit entstanden sind, nicht sonderlich breit. Am Nordhang gelegen, ist die Straßenebene stellenweise nahezu permanent ohne direkte Sonneneinstrahlung, vor allem in Herbst- und Wintermonaten. Innerhalb des Viertels gibt es Gebäude mit bis zu 25 m Höhe. Die Gebäudehöhen variieren allerdings stark, auch wegen der hügeligen Topografie, weswegen keine massiv erscheinenden Fassadenansichten entstehen, die monoton wirken würden. Die Gehsteige sind in den meisten Gassen ca. 3 m breit, zum Teil findet man noch die ursprüngliche Mosaikpflasterung. Die Straßen werden in diesem Gebiet ausnahmslos als Einbahnen geführt und manche sind immer noch mit Kopfsteinpflastern belegt. Bäume sind so gut wie gar nicht vorhanden, nur vereinzelt findet man ein paar Ausnahmen. Auch wenn Bäume in Straßen generell wünschenswert sind, so trägt deren Abwesenheit in dem Fall zum „familiären“ Charakter des Gebiets bei. Die visuelle Verbindung zwischen den Wohnungen und der Straße sowie auch zwischen zwei gegenüberliegenden Wohnungen, bleibt viel stärker erhalten. Dies muss natürlich nicht immer positiv gesehen werden, es verstärkt aber in gewisser Weise das Zusammengehörigkeitsgefühl. Zudem bleibt der Blick nach oben frei, womit die kaskadenartigen und bunten Fassaden stärker wahrgenommen werden können.

ABB48  
Straßenquerschnitt im Vergleich:  
Žižkov hat im Vergleich zum  
angrenzenden Viertel Vinohrady viel  
engere Gassen

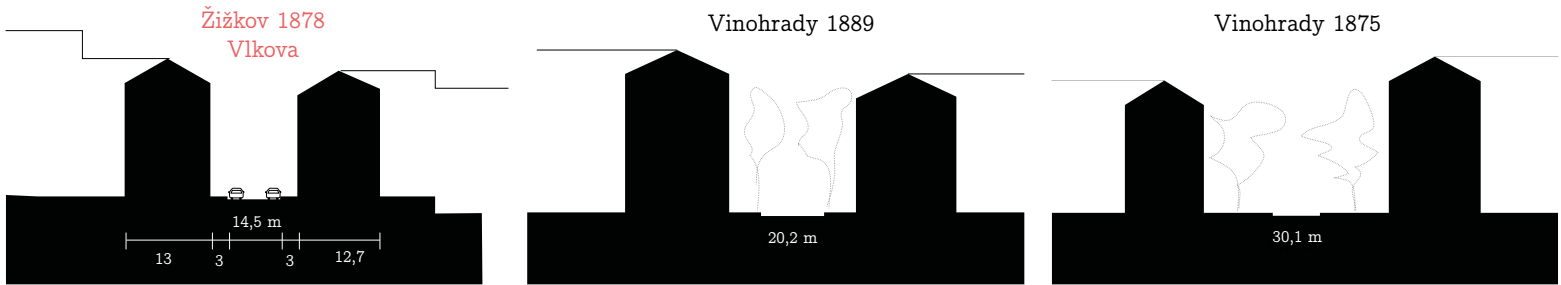


ABB49  
Bořivojova Gasse in Žižkov

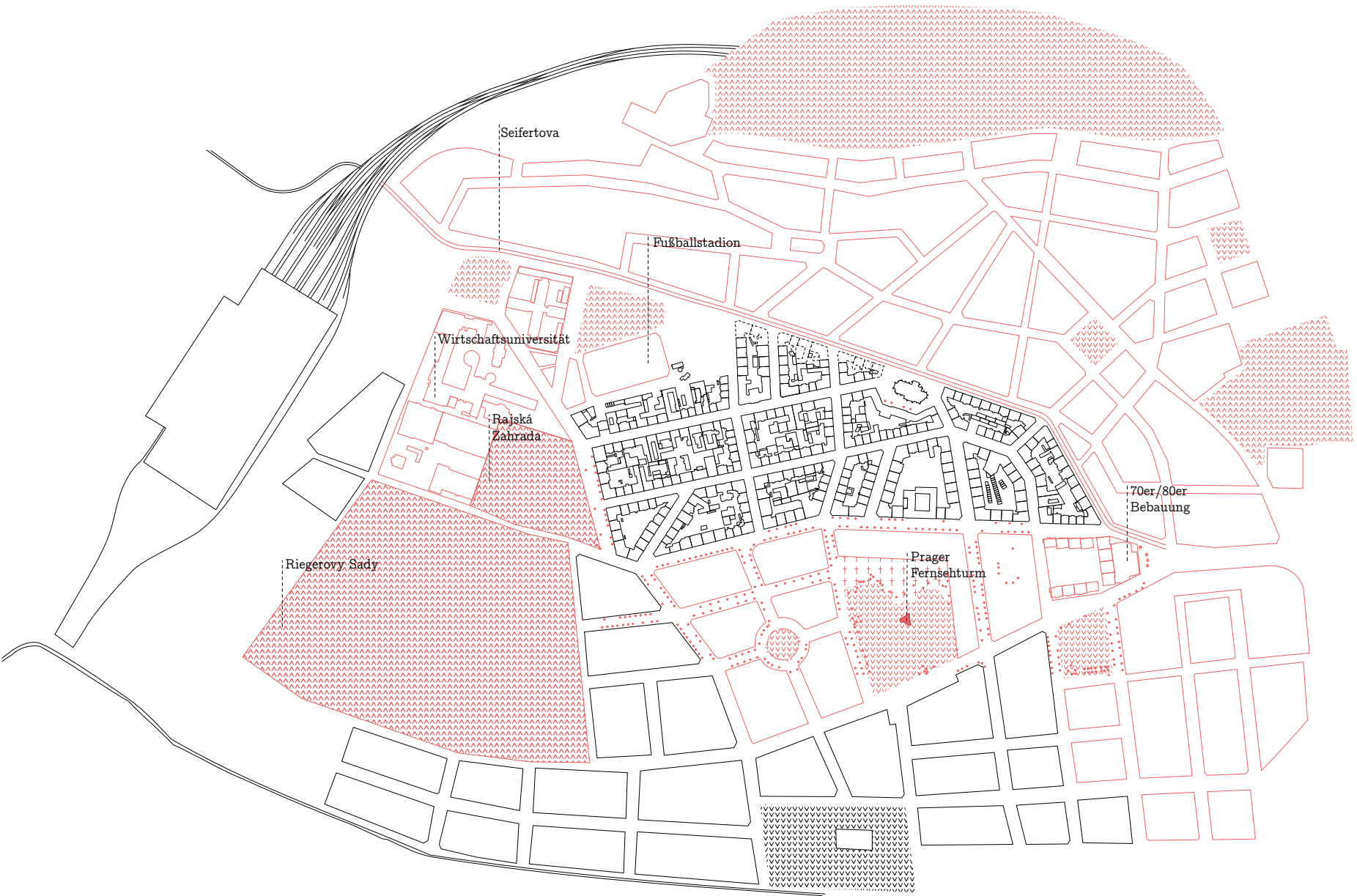
## Lage des Analysegebietes

Bevor ich auf meine Eindrücke innerhalb des Gebietes eingehe, ist es nötig einen kurzen Blick auf seine Lage und unmittelbare Umgebung zu werfen, die einen bedeutenden Einfluss auf seinen Charakter hat. Wie auch Žižkov als Ganzes sich in einer gewissermaßen abgeschotteten Lage befindet, so hat auch dieser Teil seine Grenzen, die das Gebiet umgeben und es somit relativ klar definieren.

Im Norden ist das Gebiet durch die Hauptverkehrsader *Seifertova* Gasse begrenzt, die Richtung Hauptbahnhof führt. Im Westen grenzt das Gebiet an den Park *Rajská Zahrada* und den Park *Riegerovy sady*, der unter Einheimischen sowie Touristen sehr beliebt ist (vor allem wegen seiner Aussichtspunkte auf die historische Stadt), sowie an das Fußballstadion *Viktoria Žižkov* und die danebenliegende Wirtschaftsuniversität. Im Osten bildet die Verlängerung der Hauptverkehrsader Seifertova (an dieser Stelle genannt *Táboritská*) die Grenze. Hier beginnt auch bereits die Bebauung aus den 70ern und 80ern des letzten Jahrhunderts, welche die ältesten (und ursprünglichen) gründerzeitlichen Blöcke ersetzen.

Im Süden geht das Gebiet in das Viertel Vinohrady über. Auf den ersten Blick besteht hier ein fließender Übergang und außer einer leichte Geländekante gibt es hier kein abgrenzendes Element. Dennoch ist an dieser Stelle eine Art Grenzlinie spürbar. Die Straßen von Vinohrady sind weit großzügiger angelegt, zudem ist auffällig, dass hier im Gegensatz zu Žižkov Bäume in den Gassen vorhanden sind. Die Baumgrenze ist an manchen Stellen ziemlich deckungsgleich mit der Grenze zwischen Žižkov und Vinohrady. Ebenfalls an der Grenze zu Vinohrady befindet sich der 1992 eröffnete Prager Fernsehturm, der auf der Fläche eines ehemaligen Jüdischen Friedhofes errichtet wurde. Als touristischer Hotspot lockt er viele Menschen an, welche jedoch vorwiegend von Vinohrady herkommen und nur selten weiter hinunter Richtung Žižkov spazieren.

ABB50  
Lageplan des Analysegebietes  
im Kontext seiner Umgebung.  
Verschiedene städtische Elemente  
grenzen das Gebiet von der Stadt  
rundherum ab





# Nebenlage

Umgeben von Hauptverkehrsachsen und (touristischen) Hotspots bildet dieses Gebiet interessanterweise einen Raum, der keine großen Menschenmassen anzieht. Trotz kartographisch gesehen sehr zentraler Lage, ist es kein Ort, an dem sich viele Wege kreuzen. Im Gegenteil, für viele ist es eine eher unbekannte Gegend; eine unpräventiöse Nebenlage, die nicht viel aus sich macht und kaum Aufmerksamkeit auf sich zieht. Das gewählte Gebiet wird von keinen öffentlichen Verkehrsmitteln durchkreuzt und bietet auch keine schnelle Fußverbindung oder gar Abkürzung zwischen zwei Stationen oder Haltestellen. Oft hat man sogar das Gefühl, dass die Gassen an nahezu willkürliche Stellen führen und eher einen Umweg bedeuten als dass sie eine verbindende Funktion hätten. Verbunden mit dieser „Richtungslosigkeit“, die durch die teils dreieckige Geometrie des Straßennetzes und den häufigen T-Kreuzungen entsteht, ergibt sich oft ein visuell abgeschlossener Raum, da man statt einem Weitblick, den man bei linearen Straßenachsen gewöhnt ist, einen Blick auf die Fassaden erhält. Im Gegensatz zu Vierteln, die ein klassisches Blockraster aufweisen und deren streng nach Schachbrettmuster angelegte Straßen oft ins scheinbar „Endlose“ gehen, nimmt hier das gründerzeitliche Raster einen ganz eigenen Charakter an, der in gewisser Weise an Aspekte mittelalterlicher Bebauung erinnert.



ABB51  
Die teils verwinkelte Blockstruktur führt dazu, dass der Weitblick in den Straßen begrenzt ist



ABB52  
Žižkovs Straßen vermitteln durch die Orientierung der Straßenachsen mancherorts einen sehr introvertierten Charakter

Große Menschenmassen habe ich während meiner Beobachtungen kaum getroffen. Es spazierten hier vor allem jene durch, für die sich in diesen Straßen ein Ziel befindet, die einen Bezug zu diesem Viertel haben - die hier also entweder wohnen oder zur Arbeit bzw. zur Schule gehen. Häufig traf ich auf Menschen, die ohne Tasche unterwegs waren, nur mit Schlüssel in der Hand, oder auch mit Putzkübel und Wischmop - ein Indiz, dass es sich hier um kurze Fußstrecken innerhalb eines eher kleinen Radius handeln muss. Ein starker Durchzugsverkehr herrscht hier also nicht, da das Gebiet weder für Fußgänger noch für Autos tatsächlich „am Weg“ liegt, und somit wenig Bedarf besteht, dieses Viertel zu durchkreuzen.

Eine Bekannte lebte in den 80er-Jahren in einem Studentenwohnheim nahe des Fernsehturms, also an der Grenze zwischen Žižkov und Vinohrady. Sie erzählte mir, dass sie in den zwei Jahren, in denen sie dort wohnte, nicht einmal in Richtung Žižkov gegangen ist und dieses Viertel also im Prinzip gar nicht kannte, auch wenn sie gleich daneben wohnte. „Die U-Bahn und alles andere war auf der anderen Seite. Wozu hätte ich denn dahin gehen sollen?“

# Atmosphäre

Diese Gegebenheiten der Lage, der Umgebung und der Orientierung der Straßen lassen eine ruhige und nahezu intime Atmosphäre entstehen, in der man sich gegenseitig stärker wahrnimmt, als in Straßen, die von ihrer Lage und Struktur her offener und zugänglicher sind. Nicht selten hatte ich das Gefühl, dass es angebracht wäre, die Menschen, an denen ich vorbeiging, zu grüßen. Kontrastierend zur unmittelbaren Umgebung, in der das übliche, schnelle Stadttempo zu spüren ist, wirkt dieser Teil von Žižkov plötzlich wie eine Ruheblase, in der alles etwas langsamer läuft.

„Slow cities have less traffic, less noise, fewer crowds.“<sup>78</sup>

Den Aspekt der Langsamkeit fand ich besonders spannend und ich stellte mir die Frage, wodurch dieses Gefühl hervorgerufen wurde. Gerade in unserer heutigen Zeit, in der als Reaktion auf unseren stressigen Alltag immer mehr Slow-Movements entstehen - von Essen über Yoga bis hin zum Reisen - interessierte es mich herauszufinden, durch welche (natürlich gegebenen) Faktoren diese Langsamkeit in Žižkov entsteht. Ein Aspekt ist sicherlich die bereits erwähnte Ruhe, die dort herrscht. Mit Ruhe ist immer auch eine Entschleunigung verbunden. Dies ist aber ein sehr allgemeiner Grundsatz und bezieht sich auf verschiedenste Orte. Ein Aspekt, der sich mehr auf Žižkov an sich bezieht, ist das starke Gefälle der Straßen. So banal das klingen mag - geht man einen steilen Berg hinauf, geht man langsamer. Geht man bergab, so müssen die Beine ebenfalls mehr Kraft einsetzen um abzubremsen, auch hier ist der Gang also etwas gedämpfter. Es kann also im Endeffekt auch schlicht und einfach der Schwerkraft zugeschrieben werden, dass hier manchmal ein langsames Tempo herrscht. Meine dritte Annahme ist der bereits erwähnte Aspekt, dass das Gebiet durch seine Lage viel mehr ein Start- und Zielpunkt ist und somit eines, wo man verweilt und nicht bloß durchgeht. Viele Menschen, die man auf der Straße sieht, sind nicht in Bewegung. Sie lehnen an der Wand, sitzen auf einer Stufe, rauchen eine Zigarette oder reden miteinander. Dieser Aspekt, nämlich dass es hier nicht die eilenden Menschen sind, die überwiegen, ist in Hinblick auf die Langsamkeit sehr entscheidend.

## Fazit

Der Straßenraum in meinem Analysegebiet (wobei ich zum *Straßenraum* den gesamten Außenraum zwischen den Gebäuden zähle, also Gehsteig, Parkstreifen und Straße) wird sowohl von den Bewohner\*innen als auch von den Besucher\*innen nicht nur als Verkehrsraum, sondern oft als Aufenthaltsraum genutzt. Es ist selten übermäßig viel los auf den Straßen, sie werden jedoch kontinuierlich genutzt, sowohl von Menschen als auch von Autos, sodass sie nicht unbelebt oder leer wirken. Viele Menschen, denen man dort auf der Straße begegnet, verharren längere Zeit an einem Ort, sind also nicht nur am Durchgehen. Sie beanspruchen demnach mit ihrer Anwesenheit Raum für sich oder eignen sich gar Elemente im Straßenraum an. Dies vermittelt nicht nur soziale Sicherheit, sondern zeigt auch, dass sich die Menschen hier mit dem Ort stärker identifizieren, da sie den Außenraum zum Verweilen nutzen.

„Ein Bubble, frei von Hektik“

78 URL14: „Slow cities and the slow movement“



ABB53  
(oben links) Bergauf geht es langsamer

ABB54 - ABB57  
Der Gehsteig wird hier oft zum Herumstehen und längeren Verweilen genutzt

Seit Mai 2017 gilt in der Tschechischen Republik das Nichtrauchergesetz, welches das Rauchen in allen öffentlich zugänglichen Innenräumen verbietet. Daraus ergibt sich, dass Raucherpausen aus den (ehemals verrauchten) Bars nach draußen verlagert werden.



# Tagebucheinträge

## Stadtspaziergänge durch Žižkov

„Ich gehe die Krásava Gasse hinauf, langsam, denn es ist ganz schön anstrengend. Es ist heiß und ich bin froh, dass ich im Schatten gehen kann. Eine Person kommt mir entgegen. Sie lächelt mich an, sagt „Einen wunderschönen Tag wünsche ich“ und geht weiter. Ich lächle zurück. Es ist schön, wenn man so nett begrüßt wird, da wird der Tag gleich fröhlicher.“

„In der Vlkova-Gasse ist nicht viel los. Es ist Sonntag, früher Abend, gegen 18h. Die Sonne steht schon etwas tiefer, die Hitze ist mittlerweile etwas erträglicher. Ein kleines Mädchen fährt auf einem Laufrad an mir vorbei, ein paar Meter hinter ihr trottet ihr die Mutter nach, telefonierend. Sie hat keine Tasche dabei, Flipflops, Schlüssel in der Hand, ist also offenbar nur kurz mit der Tochter hinausgegangen. Sie gehen bis zum Ende der Straße, und kehren wieder um. Ich schau hinauf zu den Fenstern. Am Balkon<sup>79</sup> steht ein älterer Mann mit langen grauen Haaren und einer bunten Boxershorts, lehnt am Geländer und beobachtet die Straße. Ich gehe ein paar Meter weiter, als ich plötzlich einen betrunkenen Mann vor mir sehe, der gegen die Mülltonnen pinkelt, die neben dem Gehsteig stehen. Nach einem lauten Rülpsen macht er seine Hose wieder zu und macht ein paar Schritte zurück zum Beisl auf der gegenüberliegenden Straßenseite, wo ein ein paar weitere angetrunkene Menschen an der Wand lehnen.“

79 Der Balkon ist in dem Fall in Hinsicht auf die gründerzeitliche Bebauung in Žižkov eine gestalterische Ausnahme

## Pepa, der Rom



ABB58  
Pepa sitzt bei schönem Wetter jeden Tag auf diesem Fensterbrett. Seine Wohnung befindet sich im gegenüberliegenden Haus. Die meisten Menschen, die an ihm vorbeigehen kennen ihn schon und grüßen ihn.

Er saß auf dem Fensterbrett eines tief gelegenen Erdgeschoßfensters in der Víta Nejedlého Gasse. In der Hand eine Zigarette, neben ihm eine Plastikflasche mit Limonade, oder Alkohol. Ein älterer Mann, um die 65, der das Straßengeschehen um sich herum beobachtet. Es passierte nicht viel an diesem warmen Herbstnachmittag. Es herrscht eine ruhige Stimmung. Ab und zu fährt ein Auto vorbei und es sind nur wenige Menschen in den Straßen unterwegs. Ich spazierte durch die Gegend und mache Fotos. Als ich an ihm vorbeigehe, sagt er plötzlich „Foto“ und deutet auf das Gebäude gegenüber. Ich schau das Gebäude an - ein heruntergekommenes, aber ehemals sichtlich sehr schönes Gründerzeitgebäude - dann ihn, und nicke zu. „Das hab’ ich schon“ sage ich freundlich. „Ah, Sie reden eh tschechisch.“ Er wohne in diesem Gebäude erklärt er mir daraufhin. Ganz

oben, in einer kleinen Wohnung, nur ein Zimmer, es ist nicht groß, aber es reicht ihm, mehr braucht er nicht. 30 Jahre wohnt er schon dort. Davor hat er 30 Jahre in Nusle, einem anderen Viertel von Prag, gelebt. Ob ich denn Nusle kenne? Schön sei es dort. Aber hier ist es auch schön. Er ist mit seiner ersten Frau hierhergezogen, damals noch in eine Wohnung in der Cimburkova Gasse. Nach der Scheidung wurde ihm von der Kommunalen Wohnungsverwaltung diese Wohnung hier zugeteilt. Das war 1987 oder 88. Er ist zufrieden hier, die Leute sind nett, aber sie haben sich geändert. Früher war es besser, da waren sie noch freundlicher und haben mehr miteinander geredet. Heute denkt jeder nur an Geld, alles andere ist unwichtig wie es scheint, und niemand hätte mehr Zeit zu reden. Er wohne ja erst seit 30 Jahren hier, aber die Alten, die er aus den Beisln kennt, die wohnen zum Teil schon seit 60 Jahren hier, die erzählen viel, wie es damals so war. „Die echten „Žižkovaner“, das waren noch Leute... das gibt es heute nicht mehr.“

Pepa ist nicht sehr gesund, erzählt er mir. Er raucht viel. So 30 Zigaretten am Tag. Und er trinkt auch sehr gerne. Kaffee trinkt er an die sechs Tassen am Tag. Aber jetzt kann er ja mit all dem nicht mehr aufhören. Das würde sein Körper nicht mehr schaffen, der ist schon an all die Zigaretten, den Alkohol und den Kaffee gewöhnt. Und er isst halt auch gerne, dann nimmt er eben immer ein bisschen zu. Pepa erzählt viel, und alles mögliche. Ich frage ihn, was im Erdgeschoß dieses Gebäude ist da es sehr verlassen aussieht. Er meint, das sei es auch. Es war mal ein Lager, von einem Verlag für Kalender und Bücher, der dort angesiedelt war. Dem ging es aber nicht so gut, jetzt steht das Erdgeschoß leer. Aber ganz früher, da war es eine Bäckerei! Deswegen gibt es auch so ein großes Lager dort, das war nötig, für das ganze Brot. Danach war dort ein Obst-und Gemüseladen, und eine Zeit lang war dort auch ein Second-Hand-Laden.

Gerade als er mir das erzählt, kommt ein junger Mann um die Ecke, und Pepa ruft ihm zu „Hallo Pét’o,...hilfst du mir?“ Er kommt zu uns rüber, grüßt freundlich und tauscht sich kurz mit Pepa aus. Was er denn bräuchte? Bisschen was zum Trinken und zum Rauchen? Dann verschwindet er kurz und kommt in ein paar Minuten wieder, mit einer Packung Zigaretten und einer Flasche Bier. „Bier und Chick um 100 Kronen. Ein gutes Mittagsmenü, oder? Sagt er mit einem Lächeln und übergibt Pepa die zwei Sachen. Dann verabschiedet er sich und geht wieder weiter, in die Arbeit.

Pepa zündet sich eine Zigarette an, und erzählt weiter - über Leute, die hier in Žižkov mal gelebt haben, über die Leute in den Bars,.... Er fragt auch immer wieder sehr interessiert, was ich so mache und welche Sprachen ich denn spreche. Er selber würde gerne mehr können. Englisch kann er nur ein paar Wörter. Okay, Alright, Five, und Gipsie - „das bin ich, ein Zigeuner“.

Wann ich denn wieder hier sei, will er wissen? Samstag vielleicht? Ich weiß es nicht genau. Er meint, er sitzt eh immer hier auf diesem Platz, solange es nicht regnet. Die Leute kennen ihn schon. Das merkte ich auch daran, dass viele Leute, die an uns vorbeikamen, Pepa grüßten oder zunickten. Ich soll wieder einmal vorbeikommen. „Dann kann ich dir noch mehr erzählen.“

## Michal aus Žižkov



ABB59  
Michal ist im Moment arbeitslos und verbringt nun seine meiste Zeit in den Cafés und Bars von Žižkov. Auch wenn er nur wenige Minuten entfernt wohnt ist er mit seinem Auto gekommen, um dieses Café zu besuchen.

„Sie fotografieren hier?“ Es ist Jänner, -4 °C, und ich spaziere mit meiner Kamera durch Žižkov. Ich drehe mich zur Person um, die mir diese Frage gestellt hat, und bin etwas verunsichert, ob ich denn jetzt etwas Unerlaubtes getan habe. „Das ist so schön, das macht sonst niemand hier.“

Michal, ein Mann in seinen Dreißigern, stand gerade mit seiner Zigarette vor einem Café in der Vlkova Gasse, als er mich die Straße fotografieren sah. Ich erklärte ihm was und wofür ich das mache, woraufhin er begeistern meinte, dass er ein gebürtiger „Žižkovaner“ ist, und dass er mir gern alles erzählen und zeigen kann. Es gibt so viele schöne Ecken hier. Was ich denn wissen wolle? Ich frage ihn, ob er schon sein ganzes Leben hier wohnt. Er meint, er sei hier aufgewachsen, später hat er kurz woanders gelebt, ist dann aber wieder zurückgekehrt. Wieso? Das kann er nicht erklären. Er fühlt sich einfach gut hier. Wenn ihn jemand fragt, woher er kommt, sagt ist seine Antwort nicht Prag, sondern Žižkov.

Als ich ihm erzähle, dass ich mich für das Straßenleben interessiere, beginnt er zu erzählen. Er erzählt, dass hier früher alles offen war. Niemand sperrte zu, alle Eingänge Türen und Tore standen immer offen. Vor den



Eingängen stellten sich die alten Frauen meistens ein paar Stühle hin und tauschten sich über den neuesten Klatsch aus. Es wurde sehr viel gekifft und Autos geklaut oder ausgeraubt. Auch er hat mit seinen Freunden geklaut. Vor allem Autoteile, zum Beispiel hier drüben in der Krásova Gasse. Die haben sie dann an die Autowerkstatt um die Ecke verkauft und sich damit Geld verdient. Die Kinder, die nach der Schule nachhause gingen waren früher noch ganz anders; laut und herumblödelnd. Heute kommen sie bereits mit dem Blick auf ihr Smartphone aus dem Gebäude heraus und nichts passiert. Wie denn das Leben auf der Straße in seiner Jugend gewesen sei? Er kann mich gerne durch einen imaginären Spaziergang von vor 25 Jahren führen, wie es war, wenn er von der Schule nachhause gegangen ist. „Stell dir vor, du gehst diese Gasse hinauf. Dir kommt ein Zigeuner entgegen, der auf einer Gitarre spielt, neben ihm zwei weitere, die laut mitsingen. Hier an der Ecke steht ein Grüppchen junger Burschen. Du hörst ein Pfeifen. Jemand schreit aus dem Fenster „Jóžo, komm endlich rauf!“. An dieser Ecke hier stehen auch ein paar junge Leute und quatschen. Dort ein weiterer musizierender Zigeuner. Und gegenüber, vorm Eingang, sitzen die alten Damen und beobachten das Geschehen. Dann ruft wieder jemand aus dem Fenster... und überall stehen Menschen in kleinen Gruppen herum, das war typisch... so war es. Bis 2002. Das war das Jahr, in dem die großen Überschwemmungen waren. Ich weiß nicht wieso, aber danach war es plötzlich anders.“ Ob es denn damals noch weniger Autos gab als jetzt? Eigentlich nicht, ein bisschen vielleicht. Aber wenn er sich das jetzt so anschaut, dann ist da kaum ein Unterschied zu damals.

Ich frage ihn ob er Pepa kennt, den Zigeuner, der immer am Fensterbrett sitzt. Ja, denn kenne er, dem habe er mal 100 Kronen gegeben, weil er Geld fürs Essen gebraucht hat.

Er erzählt mir, dass er allein, aber eigentlich auch überhaupt nicht allein ist, weil er sich hier in Žižkov nicht einsam fühlt. Er findet immer jemanden zum Reden, in den Cafes und Bars, oder eben auf der Straße. Und er redet gerne mit allen, egal wer sie sind und wo sie herkommen. So sind die Žižkovaner eben. Sie reden gerne und viel, sind womöglich nicht immer die freundlichsten, aber sie sind jedem gegenüber offen, erzählen viel und interessieren sich für andere.

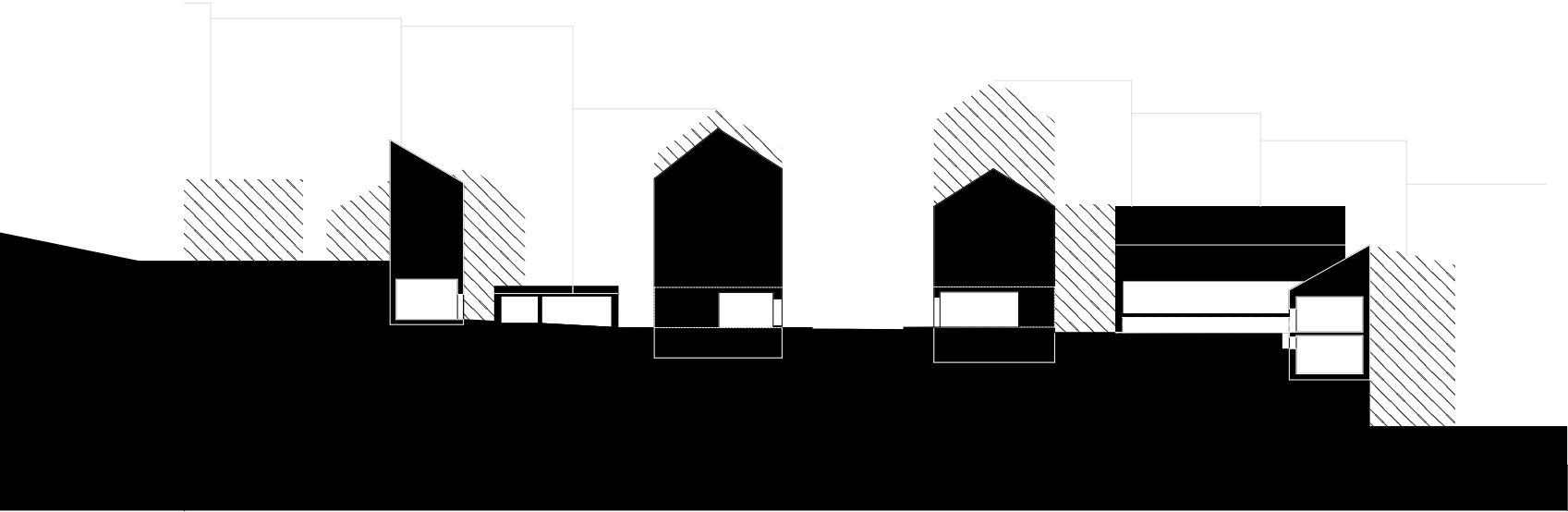
Nach einer halben Stunde in der eisigen Kälte und zwei Zigaretten verabschiede ich mich von ihm. Er ist sich sicher, ich werde eine sehr gute Diplomarbeit schreiben, jetzt wo ich all diese Informationen habe. Ich sollte ihn und Pepa unbedingt erwähnen.“

# Das Stadtparterre hinter der Baulinie

Im vorigen Abschnitt behandelte ich vorwiegend die Atmosphäre die auf den Straßen herrscht. Dieser Teil der Analyse bezog sich also vor allem auf den Außenraum des Stadtparterres. Den folgenden Abschnitt widme ich nun den Innenräumen bzw. den versteckteren Räumen im Stadtparterre, also jenen öffentlichen Räumen, die sich bereits hinter der Gebäudelinie befinden, und sich dadurch physisch, rechtlich und gefühlsmäßig vom Außenraum abtrennen.

Gerade die hügelige Topografie in Žižkov begünstigt eine mehrfache Nutzung des gebauten Raumes und weitet das Stadtparterre - mehr als in ebenen Gebieten - auf verschiedene Ebenen aus. So ist es nicht nur das ebenerdig betretbare Erdgeschoß, das als öffentlich zugänglicher Raum dient, sondern häufig auch das Souterrain oder durch Durchfahrten erschlossene Gebäude im Innenhof.

ABB60  
Querschnitt durch eine in der Ebene  
liegende Straße in Žižkov. Zum  
Stadtparterre zählen hier neben dem  
straßenseitig liegenden Erdgeschoß  
auch ebenerdige Räume im Hof sowie  
Souterrains



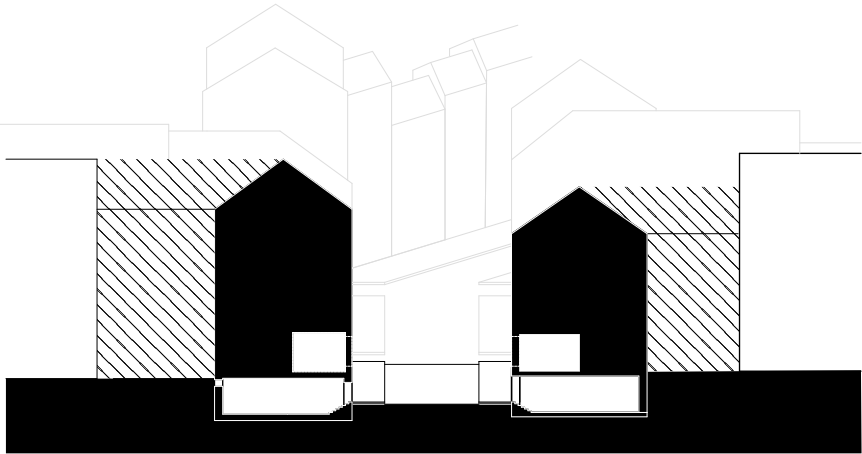
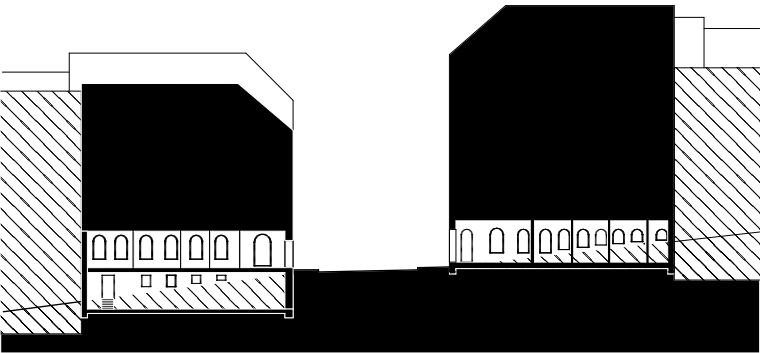
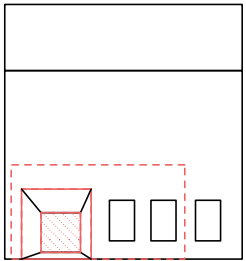
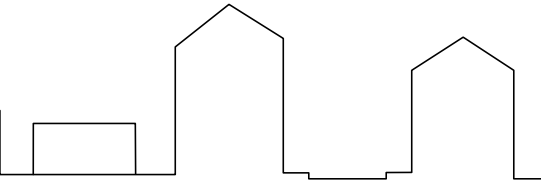


ABB61  
Querschnitt durch im Gefälle  
liegende Straße in Žižkov. Durch den  
hohen Steigungsgrad der Straßen  
entsteht die Möglichkeit, sowohl das  
Souterrain als auch das Erdgeschoß  
zu nutzen und von der Straße aus zu  
erschließen



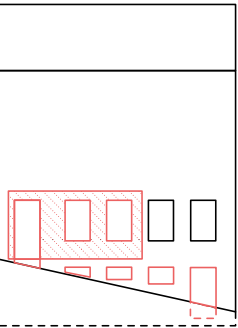
## Erdgeschoßtypen

Baulich kann man die Erdgeschoßräumlichkeiten in verschiedenen Typen aufteilen. Hier spielt vor allem die Topographie eine bedeutende Rolle, wie das Erdgeschoß eines Gebäudes gestaltet ist. Findet man das klassische ebenerdige Erdgeschoß insbesondere in eben verlaufenden Straßen, so sind in abfallenden Straßen vermehrt Souterrains, die vom Straßenniveau aus zugänglich sind, zu finden. Es ist also zu sehen, dass die Steigung der Straßen sehr wohl einen Einfluss auf die Architektur als auch deren Nutzung hat.



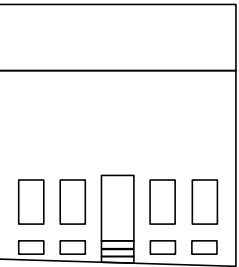
### DURCHGANG

Ein offenes  
Durchgangstor  
bietet Zugang zum  
(halb)öffentlichen  
Hof



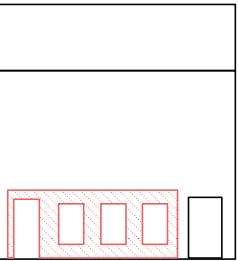
### DOPPELPARTERRE

Durch das Gefälle der  
Straße wird die Nutzung  
des Erdgeschoß und des  
Souterrains gleichzeitig  
ermöglicht



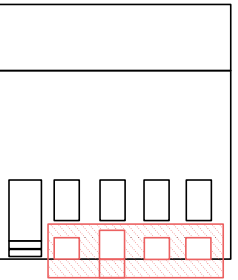
### WOHNPARTERRE

Höher gelegen oder  
ebenerdig wird als  
Wohnraum genutzt, das  
Souterrain ist nicht  
öffentlich zugänglich



### ERDGESCHOSS

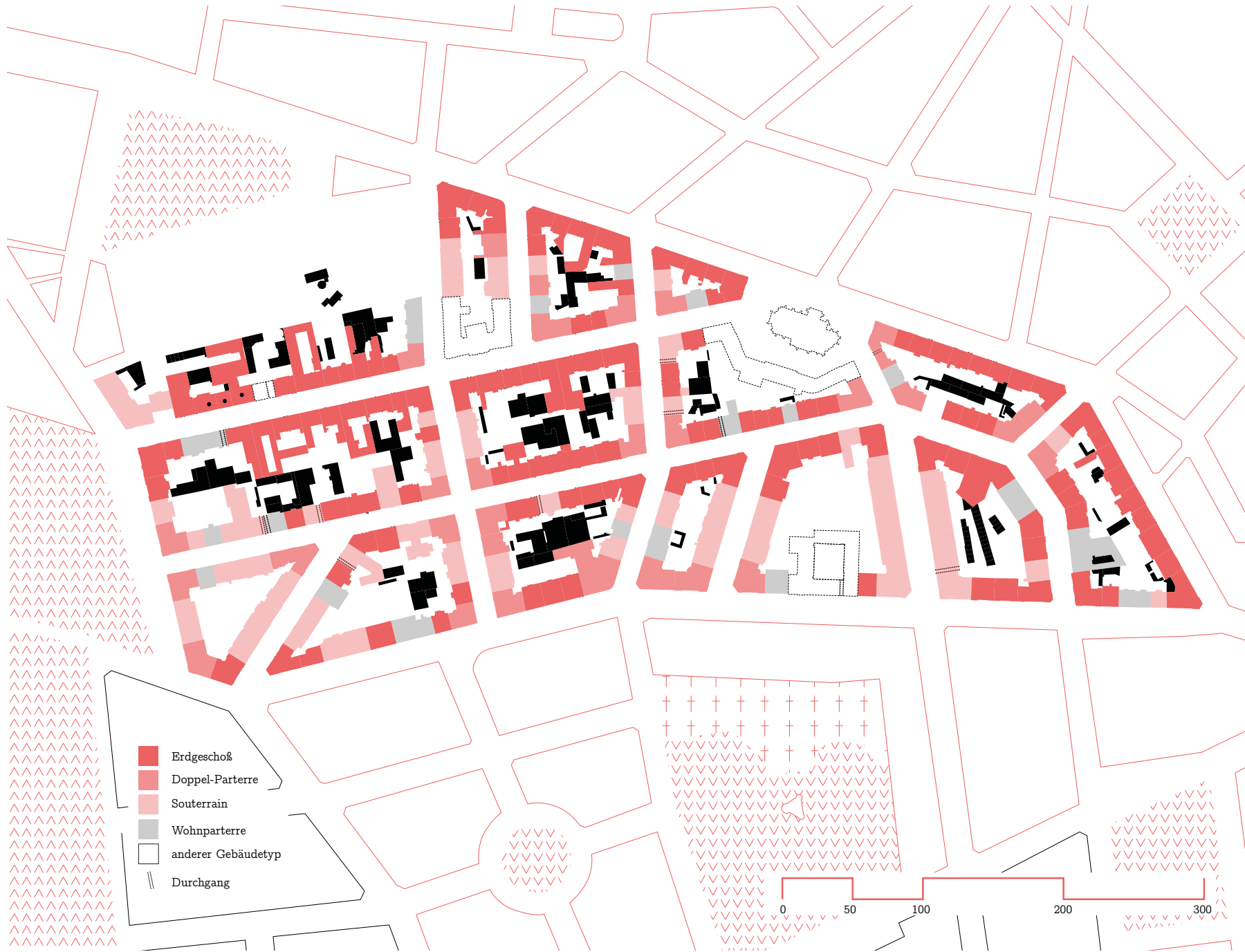
„klassisches“  
Erdgeschoß mit  
ebenerdigem Eingang



### SOUTERRAIN

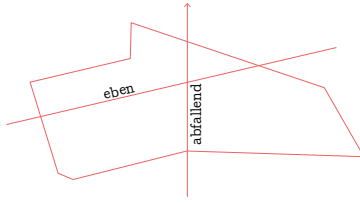
Das Souterrain ist  
öffentlich und von der  
Straße aus zugänglich





### ABB63

Der Plan zeigt die Verteilung der verschiedenen Erdgeschoßtypen innerhalb meines Analysegebietes. Dabei bezieht sich die Einteilung nicht auf die aktuelle Nutzung, sondern auf die konstruktiv-räumlichen Gegebenheiten - also die Architektur der Gebäude.  
 Erkennbar ist, dass die abfallenden Straßen - die überwiegend in der Nord-Süd-Achse Richtung Norden abfallen - vermehrt Souterrains oder Doppelparterres aufweisen. In der Ebene liegenden Straßen hingegen weisen öfter klassische Erdgeschoßzonen sowie Durchgänge auf.



## Erdgeschoß

Das „klassische“ gründerzeitliche Erdgeschoß, das auf gleichem oder nur leicht erhöhtem Niveau mit der Straße ist, und mehrere Öffnungen zur Straße hin hat, kommt am häufigsten in den eben verlaufenden Straßen in Ost-West-Richtung vor. Die Fenster sind so gelegen, dass man als Vorbeigehende\*r problemlos Einsicht in den Innenraum hat, weswegen die Fenster auch häufig mit einem Gitter abgesichert sind, insbesondere wenn es sich um eher private Räume, wie Büros oder Wohnungen, handelt. In meinem Analysegebiet gibt es allerdings nur wenige solcher Erdgeschoße, die intensiv mit dem Außenraum kommunizieren, die also nicht nur Einblick gewähren, sondern darüber hinaus auch eine physische Verbindung zulassen. Als positives Beispiel wäre hier ein Café zu nennen, das bei schönem Wetter seine großzügigen Fenster öffnet und das Fensterbrett als Sitzmöglichkeit anbietet und kleine Tische und Bänke auf den Gehsteig stellt. Dadurch wird der Innenraum viel stärker mit dem Außenraum verbunden und als Teil des Straßenraumes wahrgenommen.

### ABB64 / ABB65 / ABB66

Erdgeschoß in Žižkov: Manche Räume kommunizieren mehr mit der Straße, manche weniger





ABB67 / ABB68 / ABB69  
Souterrains findet man vorwiegend  
in Straßen in Steillage sowie in  
Eckgebäuden

## Souterrain und Doppelparterre

Souterrains findet man in Žižkov vor allem in den steil ansteigenden Straßen. Häufig sind in den Souterrains solche Räume angesiedelt, die eine öffentliche oder halböffentliche Funktion haben, die also nicht nur als Kellerräumlichkeiten des darüberliegenden Gebäudes dienen.

Die Nutzung der Souterrainräumlichkeiten wird sichtlich dadurch begünstigt, dass durch die ansteigende Fassadenunterkante der Gebäude eine natürliche Erschließung und Belichtung zweier Ebenen ermöglicht wird und somit mehr oder weniger zwei Erdgeschoße innerhalb eines Gebäudes existieren können.

Insbesondere Eckhäuser weisen hier oftmals eine gleichzeitige Parterrenutzung auf zwei Ebenen auf, wobei sich in einer Ebene das Erdgeschoß befindet, und im Gefälle der mehr oder weniger ebenerdige Zugang zum Souterrain. Dieses „Doppelparterre“ stellt daher eine recht effektive Ausnutzung der topografisch ansonsten weniger günstigen Bedingungen dar.

## Durchgänge

Dass Straßenzüge, die mit vielen Gebäudeöffnungen gesäumt sind, das subjektive Wohlbefinden in einer Straße erhöhen, ist bekannt.

In Žižkov, speziell innerhalb der Gassen, die ich genauer analysiert habe, gibt es neben „typischen“ Öffnungen wie Eingangstüren und Fenstern auch eine Vielzahl an Durchgängen, die tagsüber offen stehen und somit Einblick und Zugang zu den Innenhöfen ermöglichen.

Sie dienen hauptsächlich als Durchfahrt zum Hof, was sinngemäß auch der Grund dafür ist, dass sie offen stehen. In manchen Fällen sind diese Durchgänge aber auch für Fußgänger der einzige Eingang in das Gebäude, was im Prinzip als sehr raumökonomische Nutzung gesehen werden kann. Durch die Zusammenlegung der Einfahrt und des Einganges erspart man sich Erschließungsfläche.

Besonders findet man diesen Eingangstypen in den in der West-Ost-Achse gelegenen Gassen, also in denen, wo kein (starkes) Gefälle ist. Was ich spannend an diesen Durchfahrten fand, ist die Tatsache, dass diese eigentlich frei zugänglichen Übergangsräume zwischen öffentlichem und halb-öffentlichem Raum eigentlich nicht definiert sind und somit eine Sonderstellung im Bereich des Stadtparterres haben. Durch die Öffnung der Durchfahrten entfällt die physische Barriere, sie werden also öffentlich zugänglich. Die Zugänglichkeit basiert allerdings auf Freiwilligkeit, weil immer noch eine gefühlsmäßige Grenze vorhanden ist, da sie sich bereits auf privatem Grund befinden. Es ist also ein Raum, den man in der Regel nur zu einem bestimmten Zweck betritt, wenn sich also an dieser Adresse das Ziel befindet. Die Fläche ist zwar im Grunde genauso zugänglich wie der Gehsteig, kann aber nicht wie dieser genutzt werden, da sie bereits hinter der Gebäudelinie liegt. Vielleicht ist es gerade dieser Aspekt, der den Durchgangsraum so reizvoll macht.

Seine primäre Funktion ist es, das Blockinnere mit dem Straßenraum zu verbinden und einen Übergang zwischen der repräsentativen Straßenfassade und der häufig sehr einfach gestalteten hofseitigen Fassade des Gebäudes zu schaffen. Zudem weist eine solche Durchfahrt gewisse Qualitäten auf – sie spendet beispielsweise Schatten oder schützt vor Regen und bietet eine Öffnung und somit Einsicht in das Blockinnere in der ansonsten geschlossenen Fassadenfront. Dass eine Straße über solche Raumelemente verfügt erhöht, womöglich unbewusst, das Gefühl der Sicherheit und hat somit positive Auswirkungen auf die Wahrnehmung des Stadtparterres.





80 URL15: „Nadmořská výška“ Höhe über dem Meeresspiegel

81 Die Pläne hierfür befanden sich unter den Dokumenten im Planarchiv der Bauabteilung des MČ PRAHA 3, welches ich während meines Forschungsaufenthaltes aufsuchte

82 Wie auch in der Wiener Bauordnung 1883 (§43) schrieb auch die Prager Bauordnung 1886 (§65) vor, dass mindestens 15% der Grundstücksfläche unverbaut bleiben muss [WIEN 1884], [VRÁNEK 1886]

ABB74 - ABB77  
Žižkovs Hoflandschaften: Durch die dichte Bebauung und die großen Höhenunterschiede im Terrain ergeben sich oft wilde Strukturen

## Höfe

Ist ein Zugang zum Hof gegeben, so eröffnet sich einem beim Betreten in den meisten Fällen eine wilde Gebäudelandschaft. Sie ist einerseits durch die dichte Bebauung der Höfe, andererseits durch die Steillage gegeben. Der Höhenunterschied des Geländes innerhalb eines Blockes beträgt in diesem Gebiet oft um die 10 m, in manchen Fällen sogar 17 m.<sup>80</sup> Bei den Hofgebäuden handelt es sich dabei oft um Wohntrakte, häufiger jedoch um Gebäude mit (ehemals) gewerblicher Nutzung. Sehr oft wurden die Hofflächen für das Errichten von Werkstätten genutzt wobei sich der Verwendungszweck der Räume im Laufe der Jahre sehr oft geändert hat und die Architektur dementsprechend adaptiert wurde. (Das gilt aber selbstverständlich auch für die straßenseitigen Erdgeschoßzonen und Souterrains.)

So wurde beispielsweise ein Hoftrakt, der ursprünglich als Tanzsaal konzipierte worden war, in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in eine Schulkantine für die gegenüberliegende Schule transformiert.<sup>81</sup> Heute befindet sich in diesem Hoftrakt ein Co-Working-Space.

Tatsächlich gestaltete Höfe, die zum Verweilen geeignet wären, findet man kaum. Viele Höfe werden heute zumindest teilweise zum Abstellten von Fahrzeugen genutzt, deren Bodenoberflächen sind also großteils versiegelt. In den Hofgebäuden sind sowohl diverse Werkstätten, Büros oder Wohnungen angesiedelt, aber auch Bowling- oder Boulderhallen, die sich in neu zugebauten Trakten befinden.

Während meiner Forschungsspaziergänge in Žižkov gelang es mir leider nur teilweise Zugang zu den Höfen zu bekommen, meistens in jene, die ohnehin offenstanden. Sieht man sich Satellitenbilder an, kann man feststellen, dass die Verbauung der Höfe tatsächlich sehr dicht ist.<sup>82</sup>



ABB70 - ABB73  
Offenstehende und öffentlich zugängliche Durchfahrten und Durchgänge in Žižkov



# Funktionen im Erdgeschoß

Nicht anders als in anderen Viertel und Städten befinden sich auch in Žižkov die wichtigen Versorgungsgeschäfte, Banken, Restaurants, Fastfood-Lokale etc. auf den Hauptstraßen. In den Nebenstraßen, so auch in meinem Analysegebiet, findet man Funktionen, die in der Regel keine großen Massen anziehen, die also vielmehr auf Kundschaft angewiesen sind, die diese gezielt besucht. Cafés, Bars, Frisörläden und Barbershops, einige Spätverkaufsstellen und kleinere Geschäfte mit diverser Ware (z.B. Feinkost, Hanfprodukte, Taschen, Orientalische Lebensmittel, Kräuter, etc.). Supermarktketten findet man in diesem Gebiet keine, daher auch keine aufdringlichen Schriftzüge - ein ganz bedeutender Charakterzug von Nebenstraßen.

Oft befinden sich auch Büros von kleineren Unternehmen im Stadtparterre - das heißt sowohl im straßenseitigen Erdgeschoß als auch im Hof. In welchem Ausmaß die Hofgebäude für Wohnungen bzw. für Büros genutzt werden, konnte ich nicht genau eruieren. Man kann aber annehmen, dass viele Wohnungen in den letzten Jahren zu Büros umfunktioniert wurden. Aufgrund Žižkovs Lage nahe des Zentrums sind aus einigen Wohnhäusern auch Hotels und Unterkünfte entstanden, die in den meisten Fällen das Erdgeschoß für sich einnehmen und nicht öffentlich zugänglich machen. Auch scheinbar leerstehende oder verlassene Erdgeschoßräumlichkeiten sind zu finden, fallen aber im Gesamtbild nicht allzu stark auf, genauso wie die vereinzelt vorkommenden Kleingaragen. Einen wichtigen Beitrag zur Belebtheit der Straßen leistet auch die Schule in der Vlkova-Gasse. Hier ist es aber weniger die Gestaltung der Erdgeschoßzone, als die Schüler, die den Bereich vor der Schule beleben. Man könnte also sagen, es ist ein recht ausgeglichener Mix vorhanden, der das Gebiet in vielerlei Hinsicht in Balance hält.

## Erdgeschoß damals und heute

Es stellt sich nun die Frage, ob das Erdgeschoß in meinem Forschungsgebiet im Gegensatz zu früher, also zur Blütezeit der Stadt um die Jahrhundertwende, anders oder weniger genutzt wird. Klar ist, dass der gebaute Raum erhalten geblieben ist. Die gründerzeitliche Fassadenfront wird hier in der Regel durch keinen Neubau gebrochen.

Im folgenden Abschnitt soll es weniger darum gehen, die einzelnen Funktionen zu beschreiben, sondern viel mehr darum, wie sich der Charakter der Erdgeschoßzone von damals zu heute unterscheidet. Was sich geändert hat ist, dass das Erdgeschoß früher Nutzungen barg, die die Versorgung im alltäglichen Leben der Bewohner\*innen sicherstellte. Wollte man sich Schuhe kaufen, war es der Schuster im Erdgeschoß, der diese anfertigen würde. Es war das naheliegendste, und die Alternative wäre jene gewesen, um ein paar Häuser weiter zu gehen, wo der nächste Schuster war. Das Erdgeschoß blieb eine unausweichliche Ebene. Die heutige Zeit bietet uns mehr Alternativen an, denn wir haben die Wahl, ob wir zum Erwerb der Schuhe überhaupt in ein Geschäft gehen wollen oder ob wir sie nicht online bestellen und nachhause liefern lassen. Die Räumlichkeiten sind heute immer noch da und werden auch bis auf einige Leerstände genutzt, die Nutzung ist jedoch einerseits viel privater, andererseits entbehrlicher geworden. Zudem haben sich die Funktionen insofern geändert, dass sich die Aufenthaltsdauer ändert, womit die Nutzungsfrequenz der Straße sinkt.



ABB78 / ABB79  
Die Gasse Vlkova (ehemals Palackého) im Jahr 1913 im Vergleich zu heute



Tägliche  
Nutzerfrequenz

Nutzerfrequenz  
tägliche Frequentierung

häufiges  
Rein- und  
Rausgehen

selten  
frequentiert

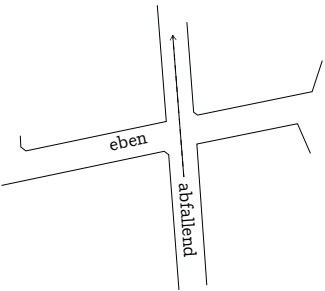
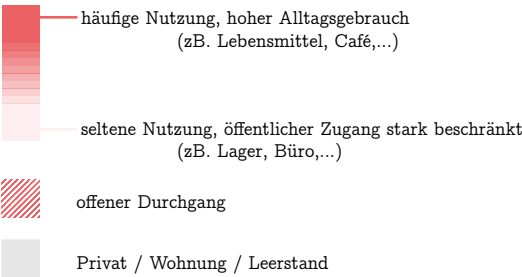


ABB80  
Nutzerfrequenz der  
Erdgeschoßzone damals (S.90)  
im Vergleich zu heute (S.91)



# Nutzungsbedarf im Alltag

ABB81 / ABB82  
(S.93 / S.95)  
Nutzungsbedarf des  
Erdgeschoßes



## Nutzungen um 1900

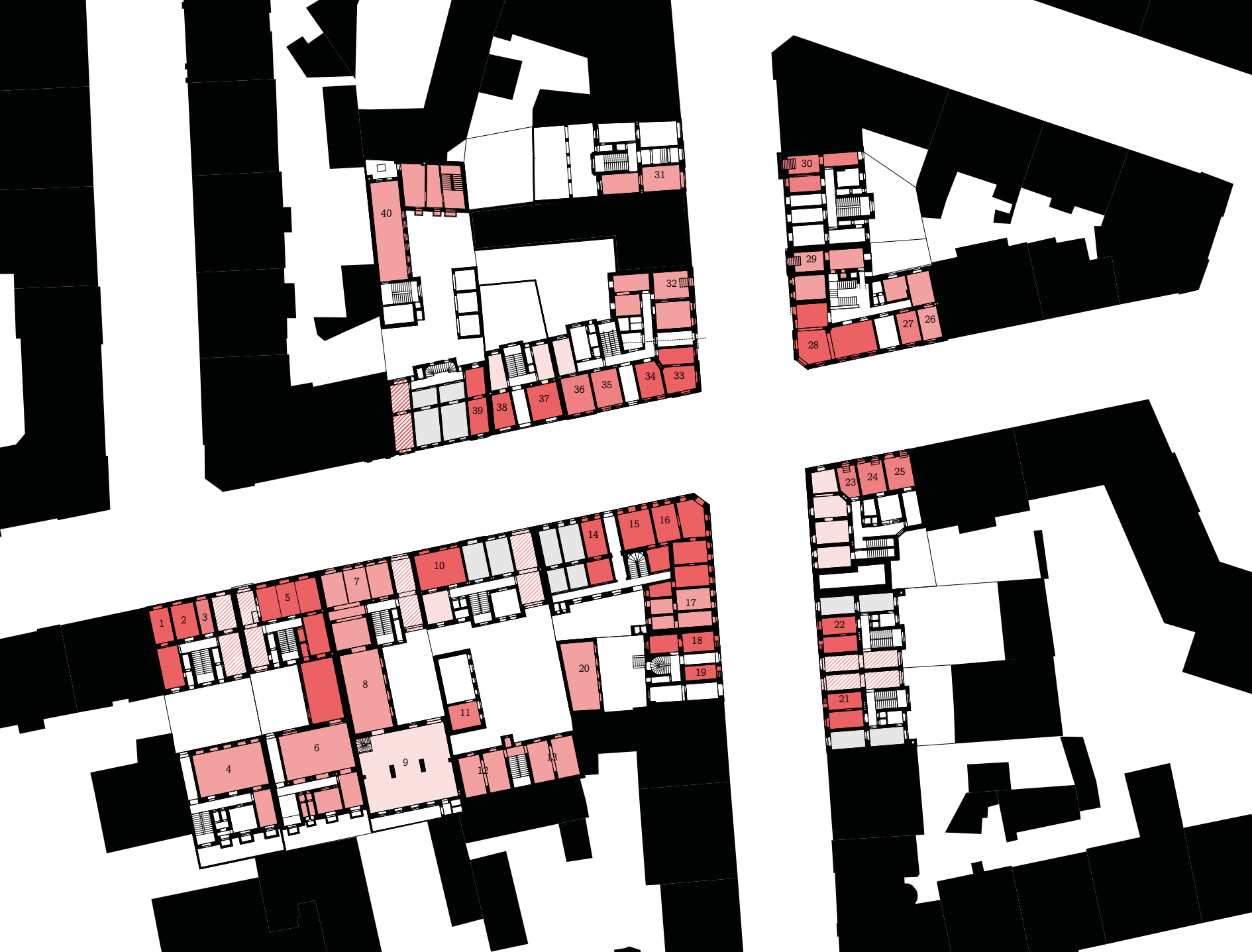
1. Lebensmittel
2. Obstgeschäft
3. Papiergeschäft
4. Seifenfabrik
5. Gaststätte
6. Tanz- und Veranstaltungssaal
7. Rahmenverkauf
8. Werkstatt
9. Rahmenwerkstatt und Lager
10. Papiergeschäft
11. Metzger
12. Tischler
13. Schmied
14. Tabak
15. Metzger
16. Gasthaus
17. Tischlerwerkstatt
18. Wäscherei und Manglelei
19. Kolonialhandel
20. Tischlerei
21. Milch
22. Lebensmittel
23. Edelsteine
24. Taschner
25. Zuckerbäcker
26. Kleidergeschäft
27. Schuster
28. Gaststätte
29. Schlosser
30. Frisör
31. Schriftenmaler und Lackierer
32. Tischlerei
33. Gaststätte
34. Lebensmitte
35. Papier- und Bastelgeschäft
36. Altwarenhändler
37. Lebensmittel
38. Kolonialhandel
39. Metzger
40. Ofensetzerei

Die Grundrisse stellte ich anhand der Plandokumente zusammen, in die mir am Magistrat von Praha 3 (MČ Praha 3) Einblick gewährt wurde. Einige der historischen Plandokumente waren unvollständig und die Pläne vom aktuellen Stand waren nur selten beigelegt. Der vorliegende Grundrissplan entspricht daher nur bis zu einem gewissen Grad der aktuellen Grundrissaufteilung, zeigt aber grob wie die innerer Struktur der ausgewählten Gebäude aussieht.

Die damaligen im Erdgeschoß angesiedelten Funktionen entnahm ich dem „Schematismus der Stadt Žižkov“ aus dem Jahr 1897 [Doubrava 1897], der mir Aufschluss darüber gab, welche Gewerbe sich an welcher Adresse befanden.

Zum Teil war in den Plänen ersichtlich in welchen Räumen sich welche Funktion befand - vor allem wenn es um Werkstätten im Hof oder Geschäftslokale oder Gaststätten im Erdgeschoß ging. Teilweise ist die genaue Aufteilung auch nur geschätzt. Die Anzahl und Art von Gewerben, die in dem Fall aussagekräftig ist, entspricht den Daten, die mir zur Verfügung standen.

Bezüglich der aktuellen Funktionen konnte ich insbesondere über die Nutzung der Hofgebäude nur selten ausreichend Information gewinnen. Sofern keinerlei Hinweis über eine (öffentliche) Nutzung zu sehen oder zu eruieren war, habe ich die betreffenden Räume als private Nutzung beziehungsweise Leerstand klassifiziert (in der Liste markiert mit - )





Sieht man sich die Nutzerfrequenz sowie den alltäglichen Nutzungsbedarf des Stadtparterres im Vergleich an, so kann man feststellen, dass beide im Gegensatz zu damals (um 1900) stark gesunken sind. Dies liegt einerseits an den Funktionen, die sich heute stark von jenen von damals unterscheiden, andererseits an der weniger öffentlichen Nutzung der Erdgeschoßzone. Viele der Räume werden heute für privatere Nutzungen verwendet und sind somit für die Öffentlichkeit gar nicht oder nur sehr beschränkt zugänglich. Im Hinblick darauf, welchen Einfluss dies auf die Belebtheit der Straße hat, sind die Straßenbilder, die wir von damals kennen, die stets voll mit Menschen sind, sehr gut nachvollziehbar.

Gentrifizierung?

Beschäftigt man sich mit dem Erdgeschoß und den Funktionen, die sich darin befinden, ist es in Bezug auf die aktuellen urbanen Tendenzen kaum mehr möglich, das Thema der (möglichen) Gentrifizierung außer Acht zu lassen. Viele Prager Viertel, allen voran Karlín - das Paradebeispiel eines gentrifizierten Viertels<sup>83</sup> - haben sich bereits stark gewandelt. Aus ehemals vernachlässigten, heruntergekommen und ärmeren Vierteln werden durch Einflüsse, die vor allem im neoliberalen Wirtschaftssystem verwurzelt sind, attraktive und angesagte Viertel. Die Preise, inklusive Mieten, werden teurer und für viele wird das Leben dort nicht mehr leistbar.

Žižkov befindet sich in Bezug auf eine beginnende Gentrifizierung in einem höchst interessanten Stadium, da man es dort noch nicht stark zu spüren bekommt, die ersten Anzeichen des Phänomens allerdings schon präsent sind. Die Barbershops, hippen Cafés oder das Co-Working Space, die in den letzten Jahren entstanden sind, sind Funktionen, die man in die Klasse der gentrifizierenden Impulse einordnen muss. Laut einer Studie gibt es in Žižkov, genauso wie in Vinohrady, zwischen 1000-1500 AirBnb-Anbieter. Nur die Prager Neustadt (der Bezirk auf der anderen Seite des Bahnhofes) weist eine höhere Anzahl auf.<sup>84</sup> Auch das bedingt eine Aufwertung der Gegend. Die Mieten in Žižkov sind aber weiterhin relativ leistbar und es gibt noch viele „lokale“ Unternehmen, also solche, die nicht im Rahmen der Hipster-Bewegung entstanden sind und wo man noch überwiegend Locals findet. Viele Unternehmen und Lokale passen sich dennoch zunehmend an, um dem Geschmack ausländischer Klientel zu entsprechen, oder um sich an den westlichen Stil anzugleichen. Dadurch geht allmählich die Authentizität des Ortes verloren.<sup>85</sup>

83 Beim Hochwasser 2002 wurde Karlín komplett von der Moldau überschwemmt. Einige Gebäude stürzten ein, viele mussten aufgrund der entstandenen Schäden abgerissen werden. Das Viertel wurde evakuiert und die Bewohner konnten erst Monate später wieder zurückkehren. Viele Developer sahen im verwüsteten Zustand Potenzial für Investitionsprojekte zugunsten eines Wiederaufbau des Viertels. Mittlerweile ist es zu einem der angesagtesten Viertel Prags geworden. Ehemals ein Arbeiterviertel mit einer hohen Anzahl an Roma, lockt Karlín heute eine gänzlich andere Bevölkerungsschicht an.

84 URL16: „Pronajímatelé Airbnb mají rekordní tržby. [...]“

85 URL17: „Starý dělnický Žižkov mizí, [...] | Radio Wave “

Nutzungen heute

- 1. -
- 2. Kräuterladen
- 3. -
- 4. Büros
- 5. Café
- 6. Co-Working Space
- 7. Verkaufslager Sanitär/Heizung
- 8. Lager
- 9. Lager
- 10. -
- 11. -
- 12. -
- 13. -
- 14. -
- 15. -
- 16. -
- 17. -
- 18. Drogerie (verlassen)
- 19. -
- 20. -
- 21. -
- 22. -
- 23. -
- 24. -
- 25. -
- 26. -
- 27. Barbershop
- 28. Gaststätte
- 29. Beautysalon
- 30. -
- 31. -
- 32. Elektrozubehör
- 33. Frisör
- 34. -
- 35. -
- 36. -
- 37. -
- 38. -
- 39. Büro
- 40. Büro
- 41. Cafe + Galerie





# 4 AUF METAEBENE

Die Rolle des Stadtparterres

Schnelle, digitale Welt

Die Stadt von gestern für heute und morgen

Eine individualisierte Gesellschaft

Tendenzen des urban living

Ökologie und Ökonomie des Raumes

Das Stadtparterre als Wohnraumerweiterung



# Die Rolle des Stadtparterres

Nach einer Analyse des Stadtparterres in Žižkov und einer Auseinandersetzung mit den aktuellen Gegebenheiten, ergab sich nun die Fragestellung, welche Bedeutung das Stadtparterre für eine Stadt oder ein Viertel hat. Das heißt, ob und wieso es ein wichtiges und erhaltenswertes Element ist – und das nicht nur im aktuellen und lokalen, sondern auch im globalen und zukünftigen Kontext.

Um darauf antworten zu können, ist es notwendig, sich zuerst einmal bewusst zu werden, welche Kräfte die heutige Gesellschaft leiten, also auch globale Impulse in die Überlegungen einfließen zu lassen. Damit ergibt sich eine Reihe weiterer Fragen. Was gibt es für aktuelle Tendenzen im „urbanen Leben“? Wohin entwickelt sich das städtische Leben. Was sind die konstanten Faktoren einer Stadt, die über die Jahrhunderte hinweg nicht an Relevanz verlieren (sollten)? Wie kann das Stadtparterre eines gründerzeitlichen Viertel im digitalen Zeitalter noch genauso effektiv genutzt werden wie damals, als es noch unter ganz anderen Bedingungen und für andere Zwecke gebaut wurde?

Dieser Diskurs bezieht sich den Thematiken entsprechend stark auf eine junge, städtische Generation, und weniger auf beispielsweise ältere Menschen oder Kinder, die von all diesen gesellschaftlichen Veränderungen (noch) wenig betroffen sind und auch ohne vernetzt zu sein ganz gut in der Welt zurechtkommen. Indirekt haben diese Phänomene allerdings auch auf diese Generationen einen Einfluss, da sie sehr wohl von diesen Veränderungen umgeben sind.

Persönlich sehe ich den Raum des Stadtparterres als enorm wichtige Ebene, die im Kontrast zur Tendenz einer digitalisierten und organisierten Welt steht. Der städtische Straßenraum kann einen Ausgleich zu unserer durch digitale Vernetzung bedingten Abkapselung von der physischen Welt bieten, indem er Spontaneität und Zufälle, sowie Chaos und Unerwartetes zulässt. Die Wahl zwischen diesen zwei Welten zu haben ist ein bedeutendes und schätzenswertes Asset unserer Zeit. Es ist aber gerade deswegen umso wichtiger, diese zwei Ebenen, nämlich die virtuelle und die reale, in unserem Alltagsleben in Balance zu halten. Als Architektin und Stadtplanerin sehe ich es daher als wichtige Aufgabe, die Möglichkeiten der Nutzung des Straßenraumes zu unterstützen und auszubauen. Denn der „Boden der Stadt“ ist der Ort, der uns Menschen physischen sozialen Kontakt ermöglicht, den wir, da wir von Natur aus soziale Wesen sind, für unser Wohlbefinden brauchen – manche mehr, manche weniger.

# Schnelle, digitale Welt

Wir leben heute in einer extrem schnell voranschreitenden Zeit. Geprägt von Digitalisierung, Globalisierung, Mobilisierung, Vernetzung und daraus folgend einer ständigen Veränderung, haben wir uns zu einer Gesellschaft entwickelt, die es gewohnt ist, dass alles sehr schnell geht und in der es nur noch wenig Stabilität gibt. Auch wenn viele der Veränderungen keinen großen Maßstab annehmen (wie zum Beispiel die Industrialisierung seinerzeit einen radikalen Umschwung mit sich brachte), so sind sie doch permanent vorhanden und ein Bestandteil unseres Lebens. Wir sind also mehr oder weniger gezwungen, uns ständig anzupassen und flexibel zu bleiben, um in dieser Welt zurechtkommen. In welche Richtung eine Entwicklung geht, ist nur schwer vorhersehbar, es bleibt daher wichtig, eine gewisse Offenheit zu wahren. Das gilt für alle Bereiche, so auch in der Stadtplanung. Man kann dabei annehmen, dass jegliche Entwicklungen dahin zielen, die Komplexität einer Sache zu verringern. So wie man in Physik lernt, dass der Strom immer den Weg des geringsten Widerstands wählt, so ist es auch naheliegend, dass die Menschheit ebenfalls danach strebt, eine möglichst unkomplizierte Lebensweise anzusteuern. Jegliche Innovation und Änderung entsteht demnach aus dem Bedarf und dem natürlichen Drang heraus, unsere Leben einfacher zu gestalten. Die Digitalisierung ist hierfür ein bezeichnendes Beispiel. Sie erlaubt uns, so faul sein zu können, dass wir uns den ganzen Tag nicht aus der Wohnung bewegen müssen und trotzdem alles erledigen können. Hier ist natürlich zu bedenken, dass durch die Vereinfachung von Dingen nicht automatisch alles weniger problematisch wird, denn gerade die zunehmende Digitalisierung hat eine enorme Auswirkung auf die Stadt – sowohl positiv als auch negativ. Durch neue Technologien wird es aber durchaus möglich, sich von klassischen Lebensmustern und somit von Orten, an die traditionelle Aktivitäten wie Arbeiten oder Lernen gebunden sind, zu lösen. Die ehemals physisch sehr unflexiblen Institutionen – wie Arbeitsplätze, Bibliotheken, Universitäten oder Banken – können heute durch Netzwerke ersetzt werden. Dies kann in Folge einen direkten Einfluss auf das Erscheinungsbild der Stadt haben.<sup>86</sup> Richard Rogers beschreibt Ende der 1990er Jahre in „Cities for a Small planet“ schon, dass die zunehmende Digitalisierung und Innovation von Technologien eine Überlagerung von Räumen und Aktivitäten in der Stadt mit sich bringt. Gebäude unterliegen somit keiner hierarchischen Ordnung mehr, die sich nach den ihnen zugeschriebenen Funktionen richtet, sondern sie werden zu einer Art flexibler Hülle, die den zahlreichen Nutzungsbedürfnissen einer dynamischen Gesellschaft entsprechen muss. Er bezieht sich in dieser Erkenntnis viel mehr darauf, wie neu gebaute Gebäude funktionieren sollten, erklärt aber im Grunde die Notwendigkeit von Nutzungsflexibilität und Anpassungsfähigkeit in der Stadt, die durch die ständige Innovation und immer weitreichendere Digitalisierung essentiell wird. Die Frage ist also, wie man in bestehenden Stadtstrukturen mit diesem Aspekt umgehen kann.

86 ROGERS GUMUCHDJIAN 1997: S.162-165

## Die Stadt von gestern für heute und morgen

Nimmt unsere Gesellschaft ein noch so schnelles Lebenstempo an, so ist die gebaute Struktur der Stadt im Gegensatz dazu eine langlebige und sich nur langsam ändernde Konstante. Gerade mittelalterliche und gründerzeitliche städtische Strukturen sind in einigen Aspekten immer noch dieselben wie vor Jahrhunderten und überdauerten bereits mehrere gesellschaftliche Umbrüche. Aus Erfahrung wissen wir, dass die Konzeption einer gründerzeitlichen Blockstruktur funktioniert. Nicht nur aufgrund ihrer Architektur, die hohe Wohnräume und flexible Grundrisse bietet, sondern auch aufgrund ihrer kompakten städtebaulichen Komposition die eine gleichmäßige Aufteilung von Versorgungsinfrastruktur in der Erdgeschoßzone ermöglicht, um nur ein Beispiel zu nennen. In früheren Zeiten waren die menschlichen Aktivitäten aber noch nicht sehr differenziert und stark an den jeweiligen Ort gebunden. Heute ist das Ausmaß an möglichen Aktivitäten viel granularer und vom physischen Ort oftmals losgelöst. Wie gehen wir aber mit der bestehenden Struktur um und wie passen wir diese unserem jetzigen Lebensstil an? Wie kann eine Stadtstruktur, die für ganz andere Bedingungen geschaffen wurde, an die heutigen Verhältnisse adaptiert werden? Wie verändert sich die Rolle des gründerzeitlichen Stadtparterres in Hinblick auf die Rahmenbedingungen der heutigen Zeit?

Denn klar ist: Die gründerzeitliche Straße von damals, wie sie genutzt und dementsprechend funktioniert hat, liegt in der Vergangenheit. Sich das Straßenbild der alten Zeiten herbeizuwünschen, wäre zwar schön, im heutigen Kontext aber wenig zielführend. Viel mehr ist zu überlegen, wie man den Raum des Stadtparterres wieder in unseren Alltag inkludieren kann, ohne am damaligen Lebensstil festzuhängen. Man muss bedenken, dass man früher an die Räumlichkeiten und deren Funktionen wirtschaftlich und sozial angewiesen war. Mehr als diese Möglichkeiten gab es nicht, wollte man mit Menschen kommunizieren oder Einkäufe erledigen. In unserer heutigen Zeit bietet das Stadtparterre hingegen viel mehr eine Option. Heute können wir ohne weiteres überleben, wenn wir uns nicht aus der Wohnung bewegen. Wir können Geld verdienen, soziale Kontakte pflegen, einkaufen oder uns die Produkte liefern lassen. Die Plattform, die die Straße einmal gewesen ist, ist sie heute keineswegs mehr. Da ist es kaum verwunderlich, dass die Straßen immer leerer werden. Die Gemütlichkeit, die uns die digitale Welt ermöglicht, entbehrt uns der Notwendigkeit die zur Verfügung gestellte Stadt zu nutzen. Die greifbare Stadt wird also in manchen Aspekten von unserer Gesellschaft zugunsten virtueller Netzwerke vernachlässigt.

*Können wir uns unsere lokale Identität aussuchen? Oder wird sie dann zur globalen Identität?*

*„Keine einzige Person habe ich getroffen, nicht einmal einen Hund!“ erzählte mir letztens meine Oma, als sie vom Spazieren nachhause gekommen ist. Sie wohnt allein in einer Plattenbauwohnung, und ihre täglichen Spaziergänge unternimmt sie unter anderem auch deswegen, um ein wenig unter Menschen zu kommen. Es ist ihr Mittel gegen Einsamkeit, genauso wie Pepa aus Žižkov seine Einsamkeit damit bekämpft, täglich an seiner Straßenecke zu sitzen, das Geschehen zu beobachten und mit vorbeigehenden Menschen zu reden. Es ist ein natürliches Grundbedürfnis, soziale Nähe zu spüren.*

## Eine individualisierte Gesellschaft

Die Vernetzung der Welt hat zur Folge, dass es in unserer Gesellschaft zu einer Fragmentierung sowie zu einer Individualisierung kommt. Wir können selbst darüber entscheiden, zu welcher sozialer Gruppe wir dazugehören wollen, wobei sich diese Zugehörigkeit auf virtueller Ebene artikuliert und komplett unabhängig vom geografischen Ort sein kann. Man fühlt sich nicht mehr zugehörig zum Ort, sondern zu einer Gruppe, die nicht verortbar ist, und für die wir uns unabhängig von unserem Umfeld entscheiden können. Waren es einst die Nachbarn und die Leute aus der Gegend, mit denen man Werte geteilt hat und an die man sich zwecks eines friedlichen Zusammenlebens angepasst hat, sind es heute globale Tendenzen, aus deren Masse man wählen kann, wie man sein möchte. Unsere Identität wird also weniger von unserem Umfeld bestimmt, als dass sie viel mehr zu einem „matter of choice“ wird. Hier steht also die lokale Identität der globalen gegenüber. Die lokale Identität bindet uns mit einem spezifischen Ort und zu realen, greifbaren Dingen. Die Globale Identität hingegen verbindet Menschen, die sich nicht kennen, die aber ihre Wertvorstellungen teilen. Es handelt sich um eine ideologische Verbindung.

Der Ort verliert in der heutigen Zeit zunehmend an Bedeutung. Man kann an den abgelegensten Orten genauso viel vom Weltgeschehen mitbekommen, wie im Zentrum. Es ist nicht mehr die Stadt, sondern das Internet, dem die Rolle der Informationsdominante zukommt. Das kann insofern sehr positiv gesehen werden, da es eine Entwicklung begünstigt, durch welche die Hierarchie der Besiedlung geebnet und stabilisiert wird. In anderen Worten heißt das, dass die permanente Vernetzung auch entlegene Orte attraktiver zum Wohnen macht und somit beispielsweise der Landflucht entgegengewirkt werden kann. Es ist jedoch ein zweischneidiges Schwert. Denn gleichzeitig wird es möglich, sich mitten in der Stadt komplett von der Außenwelt zu isolieren. Es kommt zum „Cocooning“, also dem zunehmenden Rückzug aus dem öffentlichen Leben. Das hat sowohl für die Stadt als auch für die Menschen selbst oft negative Folgen. Denn so wenig es - rational gesehen - für die Welt nötig ist, realen sozialen Kontakt zu haben, zu Fuß zu gehen, das Haus zu verlassen oder mit Menschen zu reden, wir bleiben immer noch soziale Wesen mit dem natürlichen Bedürfnis nach menschlicher Nähe.

Gerade aufgrund unserer von Digitalisierung geprägten Lebensweise, ist das Gefühl von Einsamkeit ein Phänomen, dass immer öfter vorkommt, nicht nur unter alten Menschen. Nicht ohne Grund entstehen überall auf der Welt verschiedenste Formen von „Co-Living“, also des Wohnens in Gemeinschaft.

*„Der Mensch ist des Menschen größte Freude.“ Hávamál, Edda*



## Tendenzen des urban living

In einem internationalen Forschungsprojekt von *The Pop-Up City*<sup>87</sup> zur Zukunft des urbanen Wohnens wurden die aktuellen Trends des (Zusammen-)Lebens in der Stadt untersucht, die vor allem aus Problemen wie den stetig steigenden Mieten oder der bereits oben thematisierten Einsamkeit hervorgehen. Anhand zahlreicher Projekte wird in diesem Bericht ein guter Überblick darüber gegeben, was vor allem für junge Leute, insbesondere die Generation Y, beim Wohnen wichtig ist, und wohin sich die Prioritäten verlagert haben. Kritisch betrachte ich, dass der Bericht auf einen bestimmten Lebensstil fokussiert ist, und andere sozio-ökonomische Schichten nicht miteinbezieht, trotzdem gibt er grundlegende Einsicht in die zu erwartende Entwicklung des städtischen Wohnens.

In Hinblick darauf, dass die Wohnkosten in Städten steigen, werden vermehrt neue Wohnformen bevorzugt - einerseits geht der Trend in Richtung kleinere, kompakte Wohnungen, andererseits hin zum geteilten Wohnen. Auf einer Seite steht hier also der Bedarf an ausreichend privatem Bereich und Raum fürs Abkapseln, auf der anderen Seite das Bedürfnis nach menschlicher Nähe. Nebenbei geht die Entwicklung auch stark in Richtung kompakte Strukturen, in denen sich alles unter einem Dach befindet, und in denen verschiedenste Dienstleistungen angeboten werden um das Wohnen so bequem wie möglich zu gestalten. Man spricht dabei oft von „managed communities“, in denen sich die Bewohner\*innen um viele Haushaltstätigkeiten nicht mehr kümmern müssen. Auch wenn damit das soziale Zusammenleben maximal gefördert werden soll, so sehe ich in diesem Begriff eine eher dystopisch anmutende Tendenz, die zu sehr auf das Funktionieren der (künstlich erschaffenen) hausinternen Community konzentriert, die jedoch kein Bemühen zeigt, sich in die Umgebung zu integrieren. Die Nachbarschaftsgemeinschaft geht also nicht über die Grenzen der „Co-Living-Institution“ hinaus, wodurch es wieder zu keiner sozialen Durchmischung kommt. Es geht bei diesen Projekten also im Grunde um eine Fusion von lokaler und globaler Identität. Man sucht sich Gleichgesinnte und zieht mit ihnen an einen Ort zusammen. Die Community wird in einem kompakten Gebäude konsolidiert, und systematisch koordiniert. Wir leben in einer Zeit, in der man es sich leisten kann wählerisch zu sein. Wir wählen und meiden gezielt. Daher ist es nur verständlich, dass man die Möglichkeit auch bei der Suche nach den idealen Mitbewohnern nutzt. Gleichzeitig besteht hier aber die Gefahr, dass dadurch die Akzeptanz gegenüber „den anderen“ sinkt. (Stichwort Fragmentierung)

Grundsätzlich ist der Trend von kleinerem Wohnraum und dafür mehr geteilten Gemeinschaftsräumen sehr zukunftssträchtig. Ich denke aber, dass hier in Zukunft ein integrativerer Ansatz gewählt werden könnte, der eine Vielzahl an Gemeinschaftsräumen über eine größere Fläche und vor allem auf Straßenebene verteilt und diese somit auch für hausexternen Stadtparterrenutzer\*innen zugänglich macht.

## Ökologie und Ökonomie des Raumes

Viele Forscher\*innen sind sich mittlerweile einig, dass die Limits der Ressourcenverschwendung unseres Planeten erreicht sind. Die Notwendigkeit einer physischen Konzentration von Wohnraum wird demnach auch aufgrund von diesen Umständen eine natürliche Folge sein. Verbunden damit wird es zunehmend wichtig werden, einen ökonomischen Umgang mit Raum - im Sinne von Zusammenrücken und Teilen - zu finden. Eine Raumökonomie bedingt dann folglich auch eine Raumökologie. In einer Stadt der kurzen Wege, in der es eine Vielzahl an multifunktional nutzbaren Räumen gibt, wird nicht nur Raum gespart, sondern auch die Umwelt geschont. Zusätzlich ist es aufgrund der Komponente der digitalen Vernetzung nicht mehr nötig, sich an vorgegebene Zeitmuster zu halten. Dadurch wird beispielsweise eine Auflösung des klassischen Verkehrsschemas ermöglicht, wo morgens alle in die Arbeit fahren und abends wieder heimkommen. Nachdem es also seit der Charta von Athen lange Zeit Usus war, die Räume der Stadt nach Funktionen zu trennen - Wohnen, Arbeiten, Freizeit - ist es uns spätestens seit Beginn des 21. Jahrhunderts möglich, diese Strukturen wieder aufzulösen, zu vereinen und durch vielfältigere Nutzung der bevorstehenden Raumknappheit entgegenzuwirken. Denn Raum ist genug da, man muss ihn nur effizient nutzen können.

Welche Ziele ergeben sich nun für die Rolle des Stadtparterres im Kontext der aktuellen und zukünftigen Entwicklungen unserer urbanen Gesellschaft?

<sup>87</sup> Pop-Up City ist ein Blog einer „urban design and communication agency“ mit Sitz in Amsterdam, der über aktuelle Ideen, Konzepte und Trends im urbanen Kontext informiert.

# Das Stadtparterre als Wohnraumerweiterung

Die genannten Begriffe, die Individualisierung und Fragmentierung der Gesellschaft, die Digitalisierung und *Fast-changing world*, die Isolation bzw. das Cocooning, die steigenden Wohnpreise sowie die Problematik der Gentrifizierung und schlussendlich die Frage nach der Identität beschreiben Themen, die sich in irgendeiner Form auf der Bodenebene der Stadt widerspiegeln.

Räume und Funktionen verschwimmen, Zeitmuster lösen sich auf, Prioritäten verschieben sich. Der Soziologe Ray Oldenburg stellte einst die Theorie auf, der Mensch brauche drei Orte für das Funktionieren einer Gesellschaft. Der erste Ort ist das eigene Heim, der private Rückzugsort; der zweite Ort ist die Arbeit, wo man seinen ökonomischen Verpflichtungen nachgeht; der dritte Ort ist schlussendlich der städtische Begegnungsraum, der für die Pflege von sozialen Kontakten, aber auch für flüchtige Begegnungen essentiell ist. Mittlerweile wird aber erkannt, dass sich diese drei Orte nicht nur räumlich, sondern in Hinblick auf den Zweck, den jeder von ihnen laut Oldenburg zu erfüllen hat, nicht mehr wirklich abgrenzen.

Was es also braucht, sind multifunktionelle, zeitflexible und „teilbare“ Räume, im Sinne einer Wohnraumerweiterung *par terre*, sprich am Boden, dem verbindenden Element der ganzen Stadt, wo alles auf Augenhöhe ist. Dies sollte sich sowohl auf die zum Stadtparterre dazugehörigen Innenräume beziehen, als auch auf den Außenraum, der ebenfalls als Erweiterung des Wohnraumes wahrgenommen werden kann. Hier ist es also notwendig, Aneignung zu ermöglichen, die eine stärkere Bindung zum Ort herstellen kann, und so belebtere Straßen schafft. Ist es das Ziel, die Anzahl der Menschen in den Straßen zu erhöhen, vor allem jener, deren Lebensmittelpunkt sich in dieser Gegend befindet, ist es wichtig in einem größeren Maßstab zu denken, der über das Gebäude oder den Block und sogar die Straße hinausgeht. Das heißt, die Gebäudegrenzen sollen keine Trennlinien darstellen zwischen „bei mir“ und „in der Stadt“, sondern es sollte ermöglicht werden, auch das, was rundherum ist, zum „bei mir“-Raum zählen zu können. Das Ergebnis könnte somit eine ungezwungene Nachbarschaft sein, in der es häufiger zu zufälligen und spontanen Treffen kommen kann. Das Stadtparterre sollte also als eine Erweiterung des Wohnraumes gesehen werden können - ein Wohnraum, den man mit anderen Straßennutzer\*innen teilt.

„sharing is caring“

ABB83  
Haltestelle in Bordeaux. Trotz  
wenig Raum findet jeder  
seinen Platz







# 5

## STRATEGIE

Wohnraum in Žižkovs Straßen  
Autos in Žižkov

Stadtparterre im Alltag

Raumpotenziale  
Außenräume  
Fassaden gründerzeitlicher Architektur  
Innenräume

Stellschrauben

CONCLUSIO

# Wohnraum in Žižkovs Straßen

Wie lässt sich diese Theorie nun auf mein Forschungsgebiet in Žižkov umlegen?  
Wir wissen bereits, dass das Gebiet einen sehr ruhigen Charakter hat. Durch seinen besonderen Straßengrundriss wirkt das Gebiet nahezu introvertiert. Die Straßen werden nicht nur zum Durchgehen, sondern oft auch zum zwanglosen, scheinbar zwecklosen, Verweilen genutzt - eine Nutzungsart, die sich in dem Fall sehr positiv auf die Atmosphäre der Straßen auswirkt.  
Ebenfalls wissen wir, hier vor allem aus Erzählungen von Pepa und Michal, dass die Straßen früher tatsächlich aber viel mehr als gemeinsamer Aufenthaltsraum genutzt wurden. Mit der zu erwartenden Entwicklung, dass Wohnraum knapp wird und es zwangsläufig zu einer dichteren Besiedelung kommt, ist es gerade in einem Gebiet wie Žižkov, das ohnehin schon recht dicht bebaut ist und keine großzügigen Flächen zur Verfügung stellen kann, wichtig, den vorhandenen Raum maximal zu nutzen. Es ist zu beachten, dass Žižkov einen sehr eigenen Charakter hat, den die Einheimischen besonders schätzen, dass es also wichtig ist, diesen Genius loci so gut wie möglich beizubehalten und zu stärken. Eine Gentrifizierung des Ortes ist also keineswegs das Ziel, wenn auch nicht ganz vermeidbar. Nichtsdestotrotz sollte das Stadtparterre nicht nur den Bedürfnissen der jungen Generation und somit globalen Trends angepasst werden, sondern für alle einladend und nutzbar sein - für junge Creatives ebenso wie für ältere Menschen, für (alleinerziehende) Eltern und Digital Nomads, für Student\*innen und Freelancer und nicht zuletzt für Kinder und Jugendliche, von denen es in den Straßen Žižkovs schon früher eine sehr hohe Anzahl gab. Dabei sollte sich niemanden gezwungen fühlen, sich sozial zu engagieren, genauso wie niemanden von der Möglichkeit, spontanen sozialen Kontakt herzustellen, exkludiert werden sollte. Es geht dabei eher darum, Raum für *serendipity* zu schaffen, also den spontanen, zwischenmenschlichen Kontakt.

## Autos in Žižkov

Wie ich bereits in meiner Analyse beschrieben hatte, ist der Verkehr in diesem Viertel nicht sonderlich stark. Der Durchzugsverkehr bündelt sich in der *Seifertova Gasse*, bzw. in anderen Straßen rundherum. In den als Einbahnen geführten Nebenstraßen, die weder Abkürzungen bieten, noch wichtige Punkte verbinden, ist das Verkehrsaufkommen demnach relativ gering, wenn auch konstant vorhanden. Dafür, dass sich Fußgänger\*innen frei auf der Straße bewegen können, ist es immer noch zu stark ausgeprägt. Parkstreifen befinden sich immer beidseitig der Fahrbahn, zum Teil handelt es sich dabei auch um Schrägparkplätze. Die Gassen sind aber selten komplett zugeparkt, man sieht immer ein paar freie Parklücken. Dennoch nehmen die abgestellten Fahrzeuge und generell die für Fahrzeuge ausgewiesenen Fläche relativ viel Raum in der Straße ein. Trotz dieser Tatsache

ist das Auto im Stadtparterre aber nicht der Punkt, bei dem ich ansetzen möchte, wenn es um die Nutzung und (menschliche) Rückeroberung des Straßenraumes geht, insbesondere in Nebenlagen wie diesen. Auch wenn ich persönlich der Meinung bin, dass Autos in keiner Weise positiv zum Straßenbild beitragen da sie unverhältnismäßig viel Platz einnehmen, der ansonsten von Fußgänger\*innen und Anrainer\*innen genutzt werden könnte, so wäre es meiner Ansicht nach im Falle von Žižkov nicht zielführend damit anzufangen das Parken im Straßenraum zu untersagen. Die Frage ist nämlich, welche Maßnahmen seitens der Anrainer\*innen getroffen werden würden, wenn das Parken ihrer Autos auf der Straße plötzlich erheblich erschwert oder gar verboten wäre und welche Konsequenzen dies für das Stadtparterre hätte. Es ist anzunehmen, dass man alternative Abstellmöglichkeiten suchen und kreieren würde, die möglicherweise schlicht in eine andere Zone des Stadtparterres verlagert würden. Zudem habe ich das Gefühl, dass für viele Prager das Auto ein zentrales Fortbewegungsmittel ist und dass daher nur wenig Bereitschaft da wäre, solch eine radikale Veränderung anzunehmen. Viel mehr wäre hier also eine sanftere Art anzudenken, die die Benefits einer autofreien Straße hervorheben würde und somit das Bewusstsein für dieses Thema stärken könnte. Die Intensität der Nutzung eines Autos geht stark mit dem Lebensstil der Menschen einher. Wird also erst mal eine stadtstrukturelle Basis geschaffen, in der der Alltag auch durch kurze, fußläufige Strecken bewältigbar ist, wird dadurch ein Lebensstil ermöglicht, der auf den Besitz eines Autos verzichten lässt. Die Entwicklung scheint ohnehin in die Richtung zu gehen, dass es in Zukunft weniger Autos geben wird. “30% of millennials have no intention of purchasing a car.”<sup>88</sup> Mein Ansatz ist demnach, die Autos vorerst stehen zu lassen, und die Aufmerksamkeit auf andere Aspekte zu leiten, mit dem Ziel, dass früher oder später dadurch auch die Anzahl der (parkenden) Autos reduziert oder sogar ganz eliminiert wird.

88 Pop-Up City 2018: S.26

ABB85 / ABB86  
Gasse in Žižkov - mit oder  
ohne Autos?





# Stadtparterre im Alltag

Will man das Stadtparterre also wieder mehr in den Alltag der Menschen bringen, so gibt es auf der einen Seite die Möglichkeit, es durch Änderung der Funktionen zu erzielen. Auf der anderen Seite aber auch ein Umdenken was die Nutzung von Raum(-elementen) betrifft. Die Tendenz sollte wieder mehr Richtung Sharing gehen.

Funktionell:

In Hinblick auf die Analyse wären hier jene Funktionen im Stadtparterre naheliegend, die einen gemeinschaftlichen Charakter haben, die multifunktionell nutzbar sind und die auch als Erweiterung des Wohnraumes dienen können.

Räumlich:

Auch räumlich ist eine Nutzung die in Richtung Multifunktionalität geht anzudenken. Hier sollte die Aneignung der verschiedenen räumlichen Elemente ermöglicht und gefördert werden, denn vieles kann man auch über den vorgesehenen Verwendungszweck hinaus nutzen. Gerade die gründerzeitliche Bebauungsstruktur weist einen sehr facettenreichen Straßenraum auf, der eine Vielzahl an Raumelementen birgt, die auf mehr als nur eine Weise genutzt werden können.

share your space,  
use your space

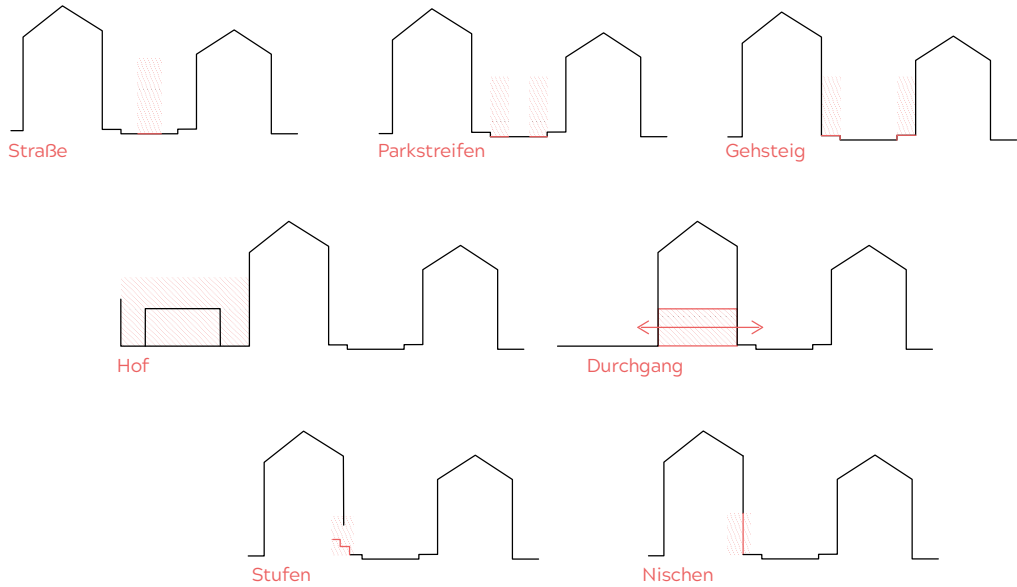


ABB87  
Die verschiedenen multifunktional  
nutzbaren Raumpotenziale, die das  
gründerzeitliche Stadtparterre bietet

# Raumpotenziale im Außenraum

Auf Basis der ausgedehnten Analyse sollen im Folgenden Potenziale des Außenraums aufgezeigt werden.

## Straße

Die drei Zonen Gehsteig, Parkstreifen und Fahrbahn haben laut Straßenverkehrsordnung sehr klar voneinander getrennte Nutzer\*innen, respektive Nutzungen. Fußgänger\*innen haben laut tschechischer Straßenverkehrsordnung hauptsächlich den Gehsteig zu benutzen, beim Überqueren der Straße - außerhalb von Schutzwegen - sollen sie dies möglichst senkrecht zu Straßenachse tun, und nur dann, wenn ein nahendes Auto keine Richtungs- oder Tempoänderung vornehmen muss.<sup>89</sup> Dies macht Sinn, wenn es sich um Straßen mit größerem Verkehrsaufkommen handelt. In Nebenlagen wie meinem Forschungsfeld, wo das Verkehrsaufkommen weitaus geringer ist, wird diese Verordnung ohnehin nicht besonders viel beachtet. Hier wäre also denkbar, die Fahrbahn, die im Schnitt ca. 1/5 der Straßenfläche einnimmt (bei einer Breite von 15 m mit je 3 m Gehsteig und beidseitig 3 m Parkfläche bleiben also in etwa 3 m für die (einspurige) Fahrbahn), häufig aber leer ist, auch teilweise von Fußgänger\*innen genutzt werden kann. Im Sinne eines „shared space“, jedoch ohne eine bauliche Änderung der Straße vorzunehmen oder es tatsächlich als „shared space“ definieren zu müssen. Es wäre in dem Fall vorerst ausreichend, klarzustellen, dass bei gegenseitigem Respekt aller Verkehrsteilnehmer\*innen die Nutzung der Straße auch für Fußgänger\*innen gestattet ist.

## Parkstreifen

Ähnliches könnte für die Parkstreifen gelten. Gerade in diesem Gebiet, wo selten alle Parkplätze zugeparkt sind, wäre es sicherlich möglich, Parkplätze auch für alternative Nutzungen verfügbar zu machen. Dabei soll es um keine langzeitigen Strukturen, wie etwa Schanigärten oder dezidiert als öffentlicher Raum markierte Parkplätze gehen, die die Anzahl an Parkplätzen längerfristig minimieren. Vielmehr könnte es sich um eine Regel handeln, die definiert, dass Menschen sowie Autos gleiches Anrecht auf einen freien Parkplatz haben. Wenn man sich dort also einen Tisch und ein paar Klappstühle hinstellt und dort eine Zeit lang verweilt, ist es genauso in Ordnung, wie wenn ein Auto die ganze Nacht lang dort parkt.

89 URL18: „361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích“



ABB88  
Die Straße muss nicht  
ausschließlich von Autos benutzt  
werden



ABB89  
Der Durchgang als offene Galerie

ABB90  
Der schattige Innenhof könnte  
auch für andere Zwecke dienen  
als nur zum Abstellen von  
Fahrzeugen

ABB91  
„make yourself comfortable“ -  
Aneignung des Gehsteigraumes  
durch Hinstellen von Sesseln



90 Laut Österreichischer StVO ist ein „unbegründetes Stehenbleiben“ auf Gehsteigen untersagt, um den Fußgängerverkehr nicht zu behindern. Die Tschechische StVO schreibt derlei Regel nicht vor.

## Gehsteig

Der Gehsteig in meinem Analysegebiet ist in den meisten Fällen 3 m, manchmal aber auch nur ca. 2,2 m breit, und wird häufig nicht nur fürs Gehen genutzt, sondern auch zum Herumstehen, zum Verweilen. Als an die Baulinie angrenzende Fläche, die in direktem Kontakt zur Erdgeschoßzone steht, ist es also der naheliegendste Raum, wenn man gewisse Tätigkeiten nach draußen verlagern möchte (telefonieren, rauchen, Luft schnappen,...). Überdies könnte auch dieser viel mehr für temporäre Sitz- und Stehgelegenheiten genutzt werden.<sup>90</sup> Denn gerade in dicht bebauten Wohngebieten wie diesen, wo es relativ wenig Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität gibt (Parks, etc.), stellt der Gehsteig einen idealen, schnell erreichbaren Außenraum für spontanes Rausgehen dar - nämlich für alle Straßennutzer\*innen. Der Gehsteig kann Spielplatz, Raucherecke und Treffpunkt für Kaffeeklatsch zugleich sein.

## Durchgang

Der Durchgang, hinter der Baulinie liegend, gehört bereits zur halböffentlichen Zone des Stadtparterres. Nicht immer ist er öffentlich zugänglich. Sofern er jedoch offen steht und einen Zugang ermöglicht, eignet sich dieser längliche, halboffene doch geschützte Raum auch für andere Nutzungen. So könnten die Wände des Durchgangs, der keine direkte Sonneneinstrahlung hat, beispielsweise zum Aufhängen von Bildern, Fotos, Plakaten, etc. dienen und ihn so in eine kleine Ausstellung umwandeln. Ebenso könnte er beispielsweise zum Aufhängen von Schaukeln dienen (die im Falle eines durchfahrenden Autos zur Seite gezogen werden könnten) und so als spielerisches Element zum Stadtparterre beitragen.

## Hof

Unabhängig davon, ob ein Hof öffentlich zugänglich ist oder nicht, bietet dieser Raum, der momentan nicht selten als Parkplatz genutzt wird, weit mehr Nutzungspotenzial. So können hier beispielsweise Hochbeete platziert werden, um Gemüse oder Kräuter anzupflanzen. Überdies kann der Raum aber auch als ruhiger Aufenthaltsraum dienen. Vor allem im Sommer, wenn die Hitze in den Wohnungen nur schwer zu ertragen ist, kann der schattige, kühle und überwiegend windstille Hof zu einem Arbeitsplatz im Freien werden. Dabei kann es sich sowohl um physische Arbeit handeln (Reparaturen etc.), als auch um die Arbeit am PC. Es wäre jedenfalls schade, diese freie Fläche auch in Zukunft überwiegend parkenden Autos zu überlassen, denn von den Qualitäten, die dieser Raum bietet, können Menschen weit mehr profitieren.



## Fassaden gründerzeitlicher Architektur

Gründerzeitliche Fassaden sind im Gegensatz zum Großteil der in heutiger Zeit entstehenden Fassaden stark profiliert. Durch die vielen Kanten wirken sie sehr plastisch und somit auch visuell spannender als lange, glatte Wände.

Mit der Profiliertheit der Fassade ist hier jedoch nicht nur der Stuck gemeint, der sehr typisch ist und dessen Auftragen in erster Linie ästhetische Gründe hatte. Vielmehr geht es hierbei um die leichte Abstufung, die durch die nach unten immer dicker werdende Mauerstärke entsteht. Diese war in der damaligen Bauordnung festgesetzt (Prager Bauordnung 1886 – ein nahezu identer Paragraph befindet sich aber auch in der Wiener Bauordnung 1883). Der auf statischer Sicherheit gründende Paragraph schrieb vor, dass mehrgeschossige Gebäude, je nach Zimmertiefe im obersten Geschoß, 45 oder 60 cm dicke Mauern haben müssen und diese nach je zwei Stockwerken nach unten hin um 15 cm verstärkt werden müssen (bzw. um 8 cm nach jedem Stockwerk). Hauptmauern in Kellergeschoßen oder Grundmauern müssen auf jeden Fall um 15 cm stärker sein als die Außenmauer des Erdgeschoßes. Dadurch ergibt sich, dass sich häufig in für Menschen erreichbarer Höhe eine schmale, waagrechte Kante befindet, manchmal sogar breit genug, um als Ablagefläche zu dienen.

## Außenwand

Ablageflächen im Straßenraum haben einen enorm wichtigen und oft unterschätzen Stellenwert. Erhöht gelegene horizontale Flächen geben Halt, sowohl uns Menschen als auch unseren Gebrauchsgegenständen. Sie können zum Anlehnen und Ablegen dienen, wodurch sie das Verweilen angenehmer gestalten. Hierfür können natürlich genauso gut Fensterbretter dienen – ein Feature, dass bis zum Boden verglaste Fassaden nicht bieten können. Was in Žižkov häufig zu finden ist, sind kleine, anmontierte Tische an der Fassade einer Bar oder eines Cafés, die eben diese Funktion erfüllen sollen und auch als solche genutzt werden.

## Eingangsstufen

Eingangsstufen zählen ebenso zu solch einer horizontalen Fläche, die neben ihrer Funktion als Erschließungselement auch eine Sitzmöglichkeit bieten kann. Auch der geringste Niveauunterschied kann beispielsweise für Kinder schon als ideale Sitzgelegenheit dienen. Gerade in Žižkov, wo durch die Topografie oft ein Höhenunterschied zwischen Straßenebene und Erdgeschoßebene vorhanden ist, findet man solche Stufen relativ häufig.

Neue Gebäude haben meist einen ebenerdigen, barrierefreien Eingang, womit dieses Raumpotenzial entfällt.<sup>91</sup> Auch wenn Stufen also nicht immer und für jeden praktisch sind, so leisten sie einen diskreten Beitrag zur „Verweiltauglichkeit“ einer Gasse.

91    Barrierefreie Eingänge sollen hier jedoch auf keinen Fall als negativ bewertet gesehen werden. Erhöht gelegene Eingänge, wie sie häufig in gründerzeitlichen Gebäuden zu finden sind, sind gerade für ältere Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigung, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sehr ungünstig. Das Aufzeigen des Nutzungspotenzials von Stufen soll hier also vielmehr als Hervorhebung der positiven Seite eines solchen Elements gesehen werden, als dass sie diese einer barrierefreien Erschließung vorziehen würde.



*In der Hasnerstraße in Wien stehen an einigen Ecken große, ca. 1,20 m hohe Verteilerkästen. Bei schönem Wetter sieht man um einen dieser Kästen regelmäßig eine Gruppe von Männern stehen, die sich den Kasten als Stehtisch zum Ablegen ihrer Kaffeetassen aneignen. Wäre eine solche tischähnliche Fläche nicht vorhanden, würden sie das Kaffeetrinken wohl seltener nach draußen verlagern.*



ABB92 - ABB95  
Nischen, Kanten und kleine Tische als Ablagefläche für Getränke, Aschenbecher etc.



Als ich in Bordeaux lebte, wohnte ich in einem Gebäude zu dessen Eingangstür drei Stufen führten. Das Gebäude lag an einer belebten Hauptstraße, es kam daher nur selten vor, dass die Stufen von niemandem besetzt waren. Am häufigsten eignete sie sich ein Obdachloser an, der sehr schlecht gehen konnte und deswegen in der Regel länger Zeit dort verbrachte. Manchmal musste man regelrecht über ihn drübersteigen um die Tür benutzen zu können, da er sich nur mit Mühe wegbewegen konnte. Aber es war in Ordnung so. Wir waren es gewohnt, und durch seine häufige Anwesenheit waren es eben nicht nur die Stufen zu unserem Eingang, aber in gewisser Weise auch sein Sitzplatz.



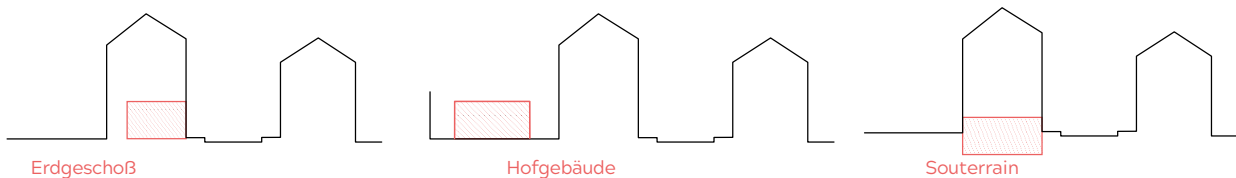
ABB96 / ABB97  
Stufen und Fensterbretter werden gerne als Sitzgelegenheiten genutzt



ABB98  
Hamburg, Altona: Der Bedarf am Sitzen im Straßenraum ist stets groß. Auch Randsteine bieten beliebte Sitzmöglichkeiten.



# Innenräume



## Erdgeschoß

Gerade gründerzeitliche Gebäude, die eine Vielzahl an straßenseitigen Öffnungen aufweisen und somit mehrere Eingänge ermöglichen, können mehrere, voneinander unabhängige Funktionen beherbergen. Genauso können die Räumlichkeiten im Erdgeschoß aber auch zu größeren Einheiten zusammengelegt werden - der gründerzeitliche Grundriss bietet hier eine große Flexibilität. Klar ist, dass diese Räume, die in direkter Verbindung mit der Straße stehen, diese Verbindung auch stärken sollten. Hier wäre es also wünschenswert, dass dort Funktionen angesiedelt sind, die für die Öffentlichkeit zugänglich sind und oder solche, die sich vor den Blicken der Fußgänger nicht verstecken müssen. Denn schlussendlich ist das Erdgeschoß das, wo man hineinsieht und beim Vorbeigehen auch gerne hineinschaut, da es schlicht und einfach auf Augenhöhe liegt. Dabei kann es sich um „klassische“ Funktionen wie Lokale oder Geschäfte handeln, aber eben auch kleine Büros, die sich nicht von der Straße abschotten und dem Kontakt mit der Straße offen gegenüberstehen. Weit mehr aber sollten hier Räume entstehen, die weniger einen wirtschaftlichen Zweck erfüllen, als einen sozialen - Räume, die abseits der klassischen Erdgeschoßfunktionen nicht primär auf Ertrag ausgerichtet sind, sondern darauf, den Bewohner\*innen des Viertels einen Aufenthaltsraum zu bieten - einen ausgelagerten Wohnraum. So kann es sich z. B. um ein Arbeitszimmer, ein Wohnzimmer, eine Küche oder eine Werkstatt handeln - für den Fall, dass es in der eigenen Wohnung zu knapp wird, oder zu einsam. Dabei sollte es nicht nur für die jeweiligen Hausbewohner\*innen nutzbar sein, also quasi als Gemeinschaftsraum für die Hausgemeinschaft dienen, sondern als Gemeinschaftsraum für die gesamte Nachbarschaft funktionieren, um nachbarschaftliche Verbindungen quer über die Straße und quer durch das Viertel zu fördern. Sie sollten sich keineswegs nur auf eine Bevölkerungsgruppe fokussieren oder versuchen, sich gezwungenermaßen globalen Trends anzupassen, sondern sollten im Gegenteil für alle Generationen und Gesellschaftsschichten attraktiv und leicht zugänglich sein. Wird also beispielsweise ein Co-Working Space erschaffen, so soll dieser nicht an die Bedürfnisse von Freelancer im Creative-Bereich angepasst werden, sondern z.B. auch Kindern und Jugendlichen Raum bieten, dort ihre Hausaufgaben zu erledigen.

ABB99  
Als öffentliche Räume nutzbare  
Innenräume des gründerzeitlichen  
Stadtparterres

Zudem sollten die Räume so konzipiert sein, dass sie eine multifunktionelle Nutzung ermöglichen. Wird also zum Beispiel ein Raum untertags als Mittagslokal genutzt so kann es die Möglichkeit geben, es am Wochenende oder abends für ein Seminar zu verwenden, um nur ein Beispiel zu nennen.

Um es finanziell abzusichern - ohne Mitgliedsbeiträge zu verlangen, die wiederum einige Nutzer\*innen ausschließen könnte - gäbe es beispielsweise das Konzept der Konsummöglichkeit. Es wären also Sachen zum Konsumieren da, womöglich könnten die Räume auch an andere Funktionen wie Geschäfte oder Cafés gekoppelt sein, es wäre jedoch kein Konsumzwang. Selbstverständlich wäre hier ein respektvoller Umgang mit den Räumlichkeiten sowie den Mitnutzer\*innen erforderlich. Weiters wäre denkbar, dass ein Teil der Betriebskosten der Mieter dafür aufgewendet wird. Denn wenn solche Räume über das ganze Viertel verteilt sind und somit der ganzen Nachbarschaft zugänglich, bleibt es auch fair - angenommen die Räumlichkeiten leisten einen positiven Beitrag zum Gemeinschaftsleben und stehen nicht leer.

## Hofgebäude

Hofgebäude innerhalb der Blockstruktur eignen sich eher für ruhige oder „privatere“ Funktionen, also solche, die nicht auf eine hohe Besucherfrequenz ausgerichtet sind und die auch bevorzugt ohne Einblick von der Straße bleiben. Ebenso sind Gebäude im Hof, die oftmals als Werkstätten geplant, gebaut und genutzt wurden, für Tätigkeiten geeignet, die mehr Raum brauchen und auch die Möglichkeit der Verlagerung nach draußen (in den Hof) benötigen. Hier können also zum Beispiel Sporträume oder (öffentliche) Werkstätten platziert werden. Gerade im Kontext der DIY-Bewegung fehlt es in der Stadt oft an Raum fürs Werkeln. Das Platzieren von Werkstätten für die Nachbarschaft könnte diesen Bedarf decken.

## Souterrain

Ähnlich wie bei Hofgebäuden, sind auch Souterrainräumlichkeiten eher für Funktionen geeignet, die nicht unbedingt auf Augenhöhe - von der Straßenebene aus betrachtet - sein müssen. Zum Teil unterirdisch gelegen sollte es sich hier idealerweise um solche Nutzungen handeln, die weniger Licht brauchen oder solche, die einen höheren Schallpegel haben. Werkstätten, Proberäume, Bars oder aber auch Lagerräume sind hierfür demnach gut geeignet. In Hinsicht auf den Trend der immer kleineren Wohnungen und dem zunehmenden „Nomadentum“ der jungen Generation werde auch Self-storages zu immer gefragteren Elementen in der Stadt. Auch für diese ist das Souterrain, gerade wenn es von der Straße aus zugänglich ist, gut geeignet.

# Stellschrauben

Einige Beispiele wo und wie seitens der Stadtverwaltung etwas geändert werden könnte:

## Parkplätze

PARKPLÄTZE FÜR MENSCHEN:

Parkplätze dürfen nicht nur für Autos reserviert sein. Sowohl Menschen als auch Autos sollten gleiches Anrecht auf die Nutzung der Parkfläche haben. Braucht man Platz für eine Fahrradreparatur oder zum Hinstellen von Stühlen, um seine Mittagspause mit den Mitarbeiter\*innen im Freien verbringen zu können, so kann man die Fläche des Parkstreifens genauso für sich beanspruchen wie wenn jemand dort sein Auto abstellen will. First come, first serve. Ob Mensch oder Auto ist egal.<sup>92</sup>

## Sitzmöglichkeiten

STÜHLE VERTEILEN:

Um das Sitzen und Verweilen im Straßenraum verstärkt in den Alltag der Bewohner\*innen von Žižkov zu bringen und zu zeigen, dass es nicht nur möglich ist sondern auch willkommen geheißen wird, wenn man die Straße als Aufenthaltsraum nutzt, muss man einfache und unkomplizierte Voraussetzungen dafür schaffen. Eine Möglichkeit wäre, Stühle an die Bewohner\*innen Žižkovs zu verteilen, die genau für diesen Zweck gedacht wären. Wie und wo die Stühle tatsächlich verwendet werden würden, wäre bereits jedem und jeder einzelnen überlassen. Der Stuhl sollte in dem Fall aber als Impuls gesehen werden, sich den Straßenraum durch das Hinstellen des Stuhles temporär anzueignen.

<sup>92</sup> Als sehr positives Beispiel kann hier das 2015 in Wien gestarteten Programm Grätzeloase genannt werden, welches die alternative Nutzung von Parkplätzen ermöglicht, indem es diese temporär zu einem Aufenthaltsort umwandelt - den sogenannten Parklets [URL19: „Wir verwandeln den Freiraum - Grätzl Oase“].

## Erdgeschoßnutzung

LEERSTAND VS. BILLIGE MIETEN:

Gemeinschaftsräume im Erdgeschoß, bei denen der soziale Aspekt im Vordergrund steht und weniger der wirtschaftliche - also solche Räume, die ich in meiner Analyse als sehr wünschenswert für das Stadtparterre erachte - sind wenig lukrativ. Für die Schaffung solcher Räumlichkeiten wäre also ein hohes Startkapital nötig, um sich überhaupt die Miete leisten zu können. Würde die Stadtverwaltung für solche Zwecke die Mietkosten auf ein Minimum senken - zumindest für die ersten ein bis zwei Jahre - würde auch die Bereitschaft der Unternehmer\*innen oder Betreiber\*innen steigen, solche Funktionen, die in erster Linie für die Nachbarschaft und erst in zweiter Linie für Ertrag gedacht sind, in den Erdgeschoßlokalen einzurichten. Im Vergleich zum Leerstand, der überhaupt kein Geld einbringt, wäre diese Option also immer noch ertragreicher und hätte nebenbei einen belebenden Effekt im Straßenraum, was aus stadtplanerischer Sicht viel wertvoller ist.

## Durchfahrten

DURCHFahrTEN FÜR KUNST ÖFFNEN:

Wie bereits weiter oben genannt, würden sich die Wände der Durchfahrten sehr gut für das Aufhängen von Bildern eignen. Gerade für aufstrebende Künstler, die sich (noch) keine Galerie leisten können um ihre Kunstwerke auszustellen, würde dieser Raum eine gute Alternative bieten. Hier könnte also ein Projekt gestartet werden, welches Durchfahrten öffnen und das Ausstellen von Kunstwerken ermöglichen würde. Neben der Tatsache, dass dadurch lokale Kunstprojekte gefördert werden könnten, würde es auch Besucher\*innen anziehen, die Nutzerfrequenz erhöhen und das Stadtparterre beleben.

## Höfe

ÖFFENTLICHE TISCHE

Gerade in Žižkov, wo es aufgrund der relativ dichten Bebauungsstruktur nur wenig großflächige Aufenthaltsräume gibt, würden Höfe, trotz oftmals kleiner Fläche, einen guten Ersatz bieten. Die Höfe müssten hierfür verstärkt zugänglich gemacht werden und Räume ausgewiesen werden, die dezidiert für Žižkovs Bewohner\*innen und Straßennutzer\*innen nutzbar wären. So können z.B. öffentliche Tische hineingestellt werden, wie man sie auch in Parks oder auf öffentlichen Plätzen vorfindet, die von allen genutzt werden könnten - zum Arbeiten, Essen, Spielen oder einfach zum Zusammensein. Würden solche öffentlich zugänglichen Höfe mit Verweilmöglichkeit im gesamten Viertel verteilt werden, hätte dies sicherlich eine sehr positive Wirkung auf das Stadtleben und würde auch die Wohnqualität erheblich steigern.



ABB100  
Wien 7. Bezirk  
Eine Parklücke wird temporär als  
Arbeitsplatz für eine Teambesprechung  
genutzt

ABB101  
London  
Der Innenhof als Outdoor-Werkstatt

ABB102  
Žižkov  
Mobile Sitzgelegenheit am Gehsteig



# CONCLUSIO

Blickt man auf die Entwicklungsgeschichte Prags zurück, so ist die Stadt aus einer Konurbation heraus entstanden und hat lange Zeit polyzentral funktioniert. Die historischen Gegebenheiten haben dazu geführt, dass diese Polyzentralität teilweise auch heute noch in Prag vorhanden ist. Insbesondere gründerzeitliche Stadtviertel, die noch bis vor hundert Jahren als selbstständige Städte funktioniert haben, besitzen zum Teil immer noch einen sehr starken lokalen Charakter und bieten den Bewohner\*innen eine ausreichende Versorgungsinfrastruktur an, sodass diese Zentren bis zu einem gewissen Grad unabhängig von „der Stadt“ sein können.

Žižkov ist hierfür ein sehr kennzeichnendes Beispiel. Im Laufe seiner Entstehungsgeschichte entwickelte dieses Viertel einen ganz eigenen Charakter mit dem sich die Bewohner\*innen auch heute noch stark identifizieren. Somit wird es oft als eigene kleine Stadt innerhalb Prags gesehen. Auch wenn es sehr zentral gelegen ist, liegt es nicht im Zentrum des Geschehens und es herrscht dort zeitweise sogar eine nahezu familiäre Atmosphäre. Es ist gerade dieser Aspekt, den viele an diesem Stadtteil schätzen.

Mit dem Wissen, wie das Leben in den Gassen Žižkows früher ausgesehen hat, kann man jedoch feststellen, dass sich das Straßenbild stark geändert hat und die ehemals so charakteristische Belebtheit der Straßen allmählich verloren geht - vor allem in Gebieten abseits zentraler Achsen und Plätze. Sieht man sich die Nutzung des gründerzeitlichen Stadtparterres in Žižkows Nebenlagen an, so kann man feststellen, dass sowohl die Nutzungsfrequenz als auch der Nutzungsbedarf dieser städtischen Ebene deutlich zurückgegangen ist - ein globales Phänomen, das auch dieses Gebiet nicht gemieden hat.

Die Gründe dafür sehe ich einerseits in der Wirtschaft verankert, da wirtschaftliche Kräfte oft in die entgegengesetzte Richtung von raumgestalterischen oder stadtsoziologischen Anliegen fließen, andererseits

in unserem von der heutigen Zeit geprägten Lebensstil, der nur wenig fördernd ist wenn es darum geht, die Straßen in einem Viertel zu beleben. Dabei liegt das Problem für mich persönlich weniger bei der im Vergleich zu damals deutlich angestiegenen Nutzung des motorisierten Individualverkehrs. Vielmehr ist es die zunehmende Digitalisierung, Mobilität und Vernetzung die uns Menschen zwar enorme Erleichterung bringen, der öffentliche Raum und das alltägliche soziale Leben dadurch aber zunehmend vernachlässigt werden. Ein Lösungsansatz wäre also, das Stadtparterre wieder verstärkt als ungezwungenen Aufenthaltsraum zur Verfügung zu stellen, indem man den vorhandenen Raum als Erweiterung des Wohnraumes anbietet. Dies kann in erster Linie durch einen geeigneten Einsatz von Nutzungsmöglichkeiten erfolgen wie das Vorhandensein von ausreichend Cafés, offenen Co-Working-Spaces oder Gemeinschaftsräumen - also Räume die an erster Stelle dazu da sind, sich mit anderen Menschen zu treffen oder einfach nur von ihnen umgeben zu sein. In zweiter Linie geht es darum auch den Außenraum wieder als möglichen und erwünschten Aufenthaltsraum ins Bewusstsein der Anrainer\*innen sowie Straßennutzer\*innen zu bringen und somit einen Raum zu schaffen, der auch ohne tatsächlichen Grund genutzt werden kann. Sowohl die Innen- als auch die Außenräume sollten wieder mehr zu Orten werden, die man aufsucht, auch wenn man gerade nichts Konkretes zu tun hat. Das Stadtparterre kann hierbei also die Rolle übernehmen, ein Raum für Spontaneität und für zwischenmenschliche Treffen zu sein, der im Kontrast und als Ausgleich zu einem zunehmend isolierten Lebensstil steht. Denn war das gründerzeitliche Stadtparterre um die Jahrhundertwende der Raum, wo man sein musste, um den Alltag zu bewältigen, wird er heute mehr und mehr redundant, da er leicht von einer virtuellen Ebene ersetzt werden kann. Das Ziel wäre es also, das Stadtparterre in Zukunft zu einem Raum zu machen, in dem man sein will, weil er nicht bloß Verkehrsraum, sondern vor allem Aufenthaltsraum ist.



# 6

## LETZTE SEITEN

Literaturverzeichnis

Internetquellen

Abbildungsverzeichnis

Danke

# LITERATURVERZEICHNIS

AUGUSTA, Pavel: Kniha o Praze 3, 1994AUGUSTA, Pavel / Broncová, Dagmar: Nová kniha o Praze 3, 1998 Bečková, Kateřina / Vavřík, Ivan / Prekop, Rudolf: Žižkovské pavlače, 2015

BRŮHOVÁ, Klára: Praha nepostavená: vltavské břehy jako urbanistické téma moderní metropole, 2017

DOUBRAVA, Vilem-Jan: Schematismus města Žižkova. (Schematismus der Stadt Zizkov), 1897

DVOŘÁK, Tomáš / HLAVA, Miloš / LEHMANNOVÁ, Martina / ŠKRABALOVÁ, Pavlína: Žižkov: Svéráz pavlačí a strmých ulic, 2012EBEL, Martin: Dějiny českého stavebního práva, 2007

HAVLÍČEK, Josef / Hruška, Emanuel: Cestou k novému Žižkovu, 1940

HAVLOVÁ, Ester / LUKEŠ, Zdeněk / SVOBODA, Jan E.: Praha 1891-1918: Kapitoly o architektuře velkoměsta, 1997

HEGENBART, Miroslav / EBEL, Martin: Stručný přehled vývoje stavebního práva, in: Urbanismus a územní rozvoj XVIII - 6/2015, verfügbar: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2015/2015-06/08-vyvoj-stavebniho-prava.pdf>

HNILČKA, Pavel et al: Pražské stavební předpisy s aktualizovaným odůvodněním - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy , 2016

HORSKÝ, Jiří: Žižkov (za)chráněný, 2012

HRŮŽA, Jiří: Urbanismus světových velkoměst, 2003

IPR PRAHA (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy): Územní plán hlavního města Prahy, Metropolitní plán / Závazná část / TEXT, 2018

KUPKA, Jiří: Státní regulační komise a rozvoj Prahy, in: Urbanismus a územní rozvoj XII - 6/2009, verfügbar: [https://www.uur.cz/images/publikace/uur/2009/2009-06/08\\_statni.pdf](https://www.uur.cz/images/publikace/uur/2009/2009-06/08_statni.pdf)

MELINZ, Gerhard: Wien - Prag - Budapest: Blütezeit der Habsburgermetropolen, 1996

MIKOTA, Miloslav: Karel Hartig a počátky Žižkova v 19. století, 1995

OLDENBURG, Ray: The Great Good Place. Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community, 1999

PACOLD, Jiří: Konstrukce pozemního stavitelství, 1895

POP-UP CITY: The future of urban living, 2018, verfügbar: <https://popupcity.net/report/>

PSENNER, Angeika: Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme, 2012

ROGERS, Richard / GUMUCHDJIAN, Philip: Cities for a small planet, 1997

RÖSSLER, Stephan J.: Sammlung der im Baufache und in den damit zunächst verzweigten Gegenständen bis Ende 1841 erschienenen Verordnungen, 1842

SEDLÁK, Jan / LUKEŠ, Zdeněk / CUDLÍN, Karel / HAVLOVÁ, Ester: Praha 3: urbanismus, architektura, 2008

ŠESTÁK, Zdeněk: Jak žil Žižkov před sto lety, 2005

SRB, Adolf / HOUBA, Josef: Město Žižkov, 1910

SZENTESIOVÁ, Kateřina: Urbanistický vývoj Prahy za posledních 20 let, in: Urbanismus a územní rozvoj XIII - 5/2010, verfügbar: [https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-05/15\\_urbanisticky.pdf](https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-05/15_urbanisticky.pdf)

VRÁNEK, Josef: Zakon dany dne 10. dubna 1886 jimzto se vydava stavebni rad pro kral. hlavni mesto Prahu a predmesti ... opatril Josef Vranek, 1886

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

ŽALUD, Josef: Die Bauordnung für die königl. Hauptstadt Prag und Vororte, die königl. Stadt Pilsen und Budweis sammt ergänzenden Gesetzen und Verordnungen (etc.), 1902



INTERNETQUELLEN

- URL01: [https://de.wikipedia.org/wiki/Königreich\\_Böhmen](https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6nigreich_B%C3%B6hmen), 15.01.2018
- URL02: <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>, 03.12.2018
- URL03: <https://www.dwds.de/wb/Gasse>, 04.03.2019
- URL04: <https://www.prahaneznama.cz/o-praze-nezname/prazske-ctvrte/>, 14.12.2018
- URL05: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1960-36#p2>, 19.02.2019
- URL06: <https://zakonyprolidi.cz/cs/1990-418>, 19.02.2019
- URL07: [https://www.cspsd.cz/storage/files/361\\_od\\_20\\_02\\_2016.pdf](https://www.cspsd.cz/storage/files/361_od_20_02_2016.pdf), 19.02.2019
- URL08: [https://www.czso.cz/csu/rso/zsj\\_rso](https://www.czso.cz/csu/rso/zsj_rso), 19.02.2019
- URL09: <https://www.neznamapraha.cz/bezovka/>, 14.12.2018
- URL10: [https://de.wikipedia.org/wiki/Luftangriffe\\_auf\\_Prag](https://de.wikipedia.org/wiki/Luftangriffe_auf_Prag), 19.02.2019
- URL11: <https://www.youtube.com/watch?v=4spCQQpOGtk>, 17.02.2019
- URL12: <http://www.praha3.cz/radnicni-noviny/kultura/zizkov-prezil-zizkov-zije-dal-n272178.htm>, 17.02.2019
- URL13: <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>, 17.02.2019
- URL14: [https://www.slowmovement.com/slow\\_cities.php](https://www.slowmovement.com/slow_cities.php), 14.11.2018
- URL15: <https://api.mapy.cz/view?page=altitude>, 01.03.2019
- URL16: <https://infografiky.ihned.cz/airbnb/r~a7407f6ebbe811e899900cc47ab5f122/>, 17.02.2019
- URL17: <https://wave.rozhlas.cz/stary-delnicky-zizkov-mizi-jeho-tvar-meni-vysoke-najmy-i-airbnb-dokaze-se-7706251?fbclid=IwAR1PHZV3A4I9k-RXOTGt5nC2osoJCKuqbXEi9vZ5Vd3E2PXQmb5qDSiPan0>, 17.02.2019
- URL18: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#Top>, 18.02.2019
- URL19: <https://www.graetzloase.at/>, 04.03.2019

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- ABB00: (S.6) Foto ©KD
- ABB01: Grafik ©KD
- ABB02: Grafik ©KD  
Datengrundlage:  
Wien: <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/>, 25.02.2019  
Prag: <https://www.czso.cz/csu/xa/1-xa>, 25.02.2019  
Luftbild Wien: [www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public](http://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public), 25.02.2019 © Stadt Wien -ViennaGIS  
Luftbild Prag: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), 12.01.2019 © IPR Praha
- ABB03: Grafik ©KD
- ABB04: Historische Karte: „*Homann Praha 1743*“ [HORSKÝ, 2012]
- ABB05: Grafik ©KD
- ABB06: Grafik: Morphologie Prags – Datengrundlage: <http://uap.iprpraha.cz/graficka-cast>, grafisch bearbeitet von der Autorin
- ABB07: Karte: Prag um 1840 – Datengrundlage: <https://de.mapy.cz/19stoleti> , grafisch bearbeitet von der Autorin
- ABB08: Grafik: Schwarzplan von Prag 1848 ©KD, Datengrundlage: <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online>
- ABB09: Grafik: „*Růst nejdůležitější pražských předměstí...*“ (Wachstum der wichtigsten Prager Vorstädte), [HRŮŽA 2003: S.90]
- ABB10: Karte: „*Schematický regulační a zastavovací plán hlavního města Prahy 1930, 1:2880*“, <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/srk/>, 25.02.2019 © IPR Praha
- ABB11: Grafik ©KD, Datengrundlage: [https://www.czso.cz/csu/czso/104007-11-n\\_2011-uzemni\\_rust\\_hlavniho\\_mesta\\_prahy\\_podle\\_katastralnich\\_uzemi](https://www.czso.cz/csu/czso/104007-11-n_2011-uzemni_rust_hlavniho_mesta_prahy_podle_katastralnich_uzemi), 08.02.2019
- ABB12: Grafik ©KD
- ABB13: Karte: *Metropolitní Plán*, <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>, 25.02.2019 © IPR Praha
- ABB14: Foto ©KD
- ABB15: Schwarzplan, Datengrundlage: IPR Praha
- ABB16: Höhenlinien, Datengrundlage: IPR Praha
- ABB17: Luftbild: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), 12.01.2019 © IPR Praha, grafisch bearbeitet von der Autorin
- ABB18: Grafik ©KD, Datengrundlage: <https://www.czso.cz/csu/czso/13-1106-05-2005-0500>, 27.02.2019
- ABB19: Grafik ©KD
- ABB20: Grafik ©KD
- ABB21: „*Znak města Žižkova*“ (Stadtzeichen von Žižkov), [SRB HOUBA 1910: S.16]
- ABB22: Karte: „*Praha a okolí, nakreslil Antonín Fritz, kolem 1840*“ (Prag und Umgebung, von Antonín Fritz, um 1840), [DVOŘÁK et al. 2012: Abb.1] ©Muzeum hlavního města Prahy
- ABB23: Karte: Prag 1842, Grundlage: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), 18.01.2019 ©IPR Praha, grafisch bearbeitet von der Autorin
- ABB24: Foto: „*Původní usedlost Bezovka*“ <http://www.zizkovskelisty.cz>, 17.10.2018
- ABB25: Postkarte: „*Bezovka, ztracena dominanta Prokopvy*“ <http://www.zizkovskelisty.cz>, 17.10.2018
- ABB26: Foto: „*Pohled na vídeňskou ulici (dnešní Koněvova) z vrchu Žižkova*“ (Blick auf die Wiener Straße) [AUGUSTA 1994: S.11]
- ABB27: Foto: „*Stav domovní zástavby n čís. parc. 790 v roce 1873*“ [MIKOTA 1995: Abb6a]
- ABB28: Grafik: „*Rekonstrukce parcelace části pole čís. parc. 790 podle Popisu plánu a indikační skici stabilního katastru obce Viničných hor z r. 1841, doplněna o rokli*“ (Rekonstruktion der Parzellierung der Parzelle Nr.790) [MIKOTA 1995: S.99]
- ABB29: Karte: Žižkov 1842 mit überlagerter Blockstruktur, Grundlage: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), 18.01.2019 © IPR Praha, grafisch bearbeitet von der Autorin

ABB30: Grafík ©KD

ABB31: Foto: *Prokopvo náměstí* [HORSKÝ 2012: S.42]

ABB32 / ABB33 / ABB34: Foto ©KD

ABB35: Foto: „*Pohled Palackého ulicí (dnes Vlkova) ke kostelu sv. Prokopa na sladkovského náměstí, kolem roku 1910, pohlednice MMP H 212 476*“ [DVOŘÁK et al. 2012, Abb.132] ©Muzeum hlavního města Prahy

ABB36: Foto: „*Prokopova ulica a Prokopovo náměstí, 90. léta 19. století, anonymní fotografie, AMP VI 14/18*“ [DVOŘÁK et al. 2012, Abb.66] ©Archiv města Prahy

ABB37: Foto: „*Miličova ulic, kolem roku 1910, pohlednice, SMR H 54 802*“ [DVOŘÁK et al. 2012, Abb.58]

ABB38: Karte: „Škody na domech v Praze způsobené nálety v létech 1944 a 45“, <http://iprpraha.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=7b7eccf7075f4d23bf62b6b1d689aa3c>, 07.02.2019

ABB39: Collage: Screenshots aus dem Film „*Asanace Žižkova 1977*“ [URL11], zusammengestellt von der Autorin

ABB40: Entwurf: „*40 let od asanace a přestavby Žižkova 1978-2018*“ [URL12] © Ing. Jaroslav Kocourek, Mgr. Martin Hošna, Ing. Arch. Ondřej Pechar, Ind. Arch. Richard Ott, Ing. Arch. Ivan Vavřík

ABB41: Karten: „*40 let od asanace a přestavby Žižkova 1978-2018*“ [URL12] © Ing. Jaroslav Kocourek, Mgr. Martin Hošna, Ing. Arch. Ondřej Pechar, Ind. Arch. Richard Ott, Ing. Arch. Ivan Vavřík

ABB42: Foto: Assanierung in Žižkov [URL12] © Ing. Jaroslav Kocourek

ABB43 / ABB44: Foto ©KD

ABB45: (S.62) Foto ©KD

ABB46: Grafík ©KD

ABB47: Skizzen ©KD

ABB48: Grafík ©KD

ABB49: Foto ©KD

ABB50: Lageplan ©KD

ABB51: Grafík ©KD

ABB52 - ABB59: Fotos ©KD

ABB60 / ABB61: Grafík ©KD

ABB62: Grafík ©KD

ABB63: Plangrafík ©KD

ABB64 - ABB77: Fotos ©KD

ABB78: Postkarte: „*Palackého třída*“ <http://www.fotohistorie.cz/image.jpg.ashx?photoID=17867&photoType=0>, 04.10.2018

ABB79: Foto ©KD

ABB80: (S.90 / S.91) Fassadenansichten ©KD

ABB81 / ABB82: Grundrisse ©KD, Datengrundlage: Planarchiv MČ Praha 3

ABB82: (S.96) Foto ©KD

ABB83: Foto ©KD

ABB84: (S.106) Foto ©KD

ABB85 / ABB 86: Foto ©KD

ABB87: Grafík ©KD

ABB88 - ABB98: Fotos ©KD

ABB99: Grafík ©KD

ABB100: Foto: ©Traudi

ABB101 / ABB102: Foto KD

( ©KD....*Kamila Drsata* )



# Danke...

...an Angelika Psenner, die eine wundervolle Diplomarbeitsbetreuerin ist und die mich mit ihrer Begeisterung für das Thema Stadtparterre angesteckt hat. Dank ihrer motivierten und hilfsbereiten Art habe ich nicht nur viel gelernt sondern auch nie den Spaß an dieser Arbeit verloren.

...an Lenka, meine Schwester, die immer und in allem eine enorme Stütze ist und die es schafft, mich in jeder Situation zu beruhigen.

... an Sophie, die mit mir auf einer Welle ist wenn es um das Thema Stadt geht, mit der man unglaublich inspirierende Diskussionen führen kann und die in so vielen Bereichen einfach eine riesengroße Hilfe ist.

... an alle Mitarbeiter\*innen des Cafés Le Caveau, die mich in das Prager Alltagsleben hineingezogen haben und ohne die mein Aufenthalt in Prag nicht halb so schön gewesen wäre.

...an Šimon Jiráček und dem IPR Praha für die netten Gespräche und die Unterstützung während meines Forschungsaufenthaltes, sowie an Helena Krausová vom Planarchiv des MČ Praha 3, die bereit war, für mich eine Ausnahme zu machen.

... an meine Oma für das wunderbar harmonische Zusammenleben in Prag.

...an Pepa, Michal und all die anderen Bewohner\*innen Žižkovs, die das Viertel zu dem spannenden und eigensinnigen Ort machen, der er ist.

... und schlussendlich an meine Eltern, ohne die sowieso gar nichts möglich wäre, die mich zweisprachig aufwachsen ließen und mir dadurch die Möglichkeit gaben, mich sowohl in Wien als auch in Prag zuhause fühlen zu können - nicht nur dafür bin ich ihnen unendlich dankbar.

...děkuji

