



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna | Austria

DIPLOMARBEIT

StadtParterre Wien **„Zu ebener Erde, unter dem Ersten Stock“**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung
des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung

Assoc. Prof Dipl.-Ing. Dr.habil.
Angelika Psenner

E260-01 | Forschungsbereich Städtebau
Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

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

Elaine Davina Mang

00726676

Abstract

This dissertation is dealing with the issue of misuse of the building structure „StadtParterre“ of the period of promoterism (founders' period: „Gründerzeit“), in Vienna. In order to receive an understanding of the building structure in this historical period and in addition to analyse a street in Vienna concerning the use of the “StadtParterre”, this text is divided in two parts.

The goal of the first part is, to present an overview of the historical „Gründerzeit“ in consideration of urban development strategies. Furthermore to connect these developments of the building structures with construction norms and laws. I will then digitalize construction structures in order to show the steps of the developments of the „Gründerzeit“ in Vienna, in form of historical maps.

In the second part I present, with assistance of architectural tools like graphical maps, the development of the „StadtParterre“ in an urban street founded in the „Gründerzeit“. In conclusion i will then show possible trends and potentials of the analyzed area. The „StadtParterre“ zone has developed to an reduced utilization of resources, compared to the „Gründerzeit“, and the street itself has mainly become an parking area. As further result of the research, we can see that the courtyards of the analyzed „StadtParterre“ area are also under reduced utilization.

I will then present some suggestions to enhance the quality of life in the researched area, for example providing the possibilities of accounting zones and green spaces.

Abstract

Die Masterarbeit setzt sich mit der Unternutzungsproblematik der gründerzeitlichen Bebauungsstruktur des StadtParterre Wiens, auseinander. Um ein Verständnis für diese zeitgeschichtliche Periode und deren Bebauung zu erlangen und zugleich auch einen Straßenzug Wiens, hinsichtlich auf dessen StadtParterre-Nutzung zu analysieren, gliedere ich die Masterarbeit in zwei Teile.

Das Ziel des ersten Teils der Masterarbeit ist es, dem Leser einen historischen, sowie einen Überblick des Wachstums, der Baustruktur des gründerzeitlichen Wiens zu liefern. Darüber in folgenden Schritten, Zusammenhänge und Entwicklungen, infolge von städtebaulichen Entscheidungen, als auch Baunormen und Gesetzen, zu charakterisieren. Mit Hilfe von historischen Karten, habe ich bauliche Strukturen und Entwicklungsschritte der Gründerzeit Wiens, in Form von schematischen Karten digitalisiert.

Zudem bilde ich im zweiten Teil, mit plangrafischen, architektonischen Darstellungsmitteln, einen Abriss einer gründerzeitlichen Straße und deren zeitliche Entwicklung der StadtParterre-Zone, ab. Die Evaluierung ergibt im Vergleich zur Gründerzeit eine Nutzungseinschränkung des heutigen StadtParterres, ferner ist der Straßenraum hauptsächlich für die Parknutzung vorgesehen. Ein weiteres Ergebnis der Feldforschung zeigt ungenutzte Hofflächen, innerhalb des StadtParterres auf.

Zuletzt möchte ich den Lesern Konzepte für die Forschungsstraße aufzeigen, die die Straßenräume des StadtParterre mit mehr Lebens- sowie Aufenthaltsqualität aufwerten und Begegnungszonen für die Menschen bieten.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	6
---------------	---

Wiener Gründerzeit

2. Wiener Gründerzeit - Zeitlinie	16
3. Wiener Gründerzeit - Wien	20
4. Wiener Gründerzeit - Städtebau	24
5. Wiener Gründerzeit - Soziale Segregation	26
6. Wiener Gründerzeit - Gebäude	28
7. Wiener Gründerzeit - Mobilität	30
8. Wiener Gründerzeit - Statistisches Jahrbuch	32
9. Wiener Bauordnung - Zeitlinie	36
10. Wiener Bauordnung - Änderungen	38

Straßenzug - Analyse

11. Straßenzug - Katalog	52
12. Geschichte der Nutzung - Katalog	92
13. Fassaden des StadtParterre	158
14. Straße	174
15. Conclusio	190
16. Zukunftsperspektive	200

1. Einleitung

“Wiener Gründerzeit: ökonomische Bezeichnung für das Vierteljahrhundert zwischen der Revolution 1848 und dem Börsenkrach 1873...”, Felix Czeike, *Historisches Lexikon Wien, Definition der Gründerzeit, Seite 623*

Die vorliegende Arbeit bezieht sich auf das von Assoc. Prof Dipl.-Ing. Dr.habil., Angelika Psenner geleitete Forschungsprojekt, das „StadtParterre Wien“ der Gründerzeit. Welches in Form von Forschungsgeleitender Lehre, in die Bearbeitung mehrerer Masterarbeiten diffundiert. Die Abhandlung der Masterarbeit behandelt die Thematik, der gründerzeitlichen Nutzung des StadtParterres, im Vergleich zur heutigen Nutzung. Um in Folge die Potenziale einer gründerzeitlich bebauten Forschungsstraße, zu beleuchten.

Begriffserklärung

„Der Begriff StadtParterre umschreibt das ganzheitliche städtische Parterre: umbaute und nicht umbaute Areale – also Straße, Erdgeschoß und Hof – werden damit als Einheit behandelt, sodass Interrelationen sichtbar und entsprechend analysiert und behandelt werden können. Denn in der realen Stadt stehen die Potenziale des Straßenraums in direkter Abhängigkeit zu Konstitution und Nutzung des angrenzenden Erdgeschoßes.

Bereits im 18. Jh. hatte Giovanni Battista Nolli in seiner „nuova pianta di Roma“ neben den bebauten Parzellen vor allem die öffentlich zugänglichen Stadträume (Kirchen, Gärten und Innenhöfe) dargestellt.

In den 1960er Jahren entwickelten die Stadtmorphologen Caniggia und Muratori diesen Ansatz weiter: indem sie Hausgrundriss an Hausgrundriss legten brachten sie letztendlich das feinstrukturierte städtische Gewebe zur Darstellung. Diese Methode wurde im Rahmen des FWF-Forschungsprojekts „StadtParterre, Wien“ aufgegriffen und zum sog. „Urban Parterre Mapping/Modelling“ UPM weiterentwickelt.“ Ausschreibung: Diplomarbeitsthemen, Städtebau Institut TU WIEN, Assoc. Prof Dipl.-Ing. Dr.habil, Jänner 2018

“Verdichtung der Vorstädte bei....sowie zu radikalen Verbauung der Vororte mit stilllosen Mietskasernen mit substandardwohnungen für die unteren Bevölkerungsschichten“, Felix Czeike, Historisches LexikonWien, Definition der Gründerzeit, Seite 623

Der wirtschaftliche Aufschwung der Gründerzeit brachte eine enorme Bautätigkeit und Wachstum für Wien. Die typischen Merkmale der gründerzeitlichen Architektur sind eine drei- bis sechsgeschossige Blockrandbebauung mit teilweise dekorativen Fassadenverkleidungen. Für die stark wachsende Stadtbevölkerung entstehen für die Großbürgerliche- und Mittelschicht, Palais, Villen und Mietshäuser aber auch Mietskasernen für die Arbeiterschicht. Dieses Wachstum hatte auch eine starke soziale Differenzierung innerhalb der Stadtstrukturen zur Folge.¹

Laut einer Studien der Stadt Wien² von 2011 sind 20% der Baustruktur in Wien gründerzeitliche Häuser. Die Grundrisse dieser Gründerzeithäuser weisen durch eine offene und variable Gestaltung, Nutzungsneutralität des StadtParterre auf. Diese nutzungsneutralen Grundrisse wurden nicht nur wirtschaftlich, auch kulturell und für Wohnen genutzt. Deswegen war das Stadtgefüge der Gründerzeit durchwachsen mit einer Varianz an Nutzungsspektren.³ In Bezug auf einen Straßenzug konnte man annehmen, dass eine hohe wirtschaftliche Versorgung innerhalb dieses Straßenzuges möglich war. Das gegenwärtige gründerzeitliche StadtParterre Wiens, hat großteils mit einem Verlust dieser Diversität zu kämpfen.

In den Erdgeschoßzonen der Gebäude, ist ein hoher Leerstand zu beobachten. Es ist eine Entwicklung entstanden, diese leerstehenden Geschäftslokale in Garagen und Lager umzufunktionieren. Diese führt zu einem Verlust des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Raumes. Um diesen Verlust der Lebendigkeit im StadtParterre, der sich auch in der heutigen Zeit in Wien, abzeichnet, deutlich zu machen, möchte ich mich genauer mit der Nutzung des Wiener Gründerzeit StadtParterre auseinandersetzen. Parallel dazu stelle ich die zeitliche Nutzungsveränderung gegenüber. Um in Folge, anhand einer Analyse eines gründerzeitlichen Straßenzuges, das hohe Nutzungspotential des StadtParterres, ersichtlich zu machen.

² Studie Stadt Wien, Wien im Querschnitt der Zeit, S18

³ Angelika Psenner, Mission Mikrourbanismus, Fakten zum wiener Gründerzeit-Parterre und dessen Nutzungschancen, S108

Forschungsstraße

Die Forschungsstraße befindet sich in der gründerzeitlichen Vorstadt, der Josefstadt. Diese war vor allem von Angehörigen der Mittelschicht bewohnt. Der gewählte Bereich der Forschungsstraße ist 145m lang, und umfasst fünfzehn Gebäude, die sich durch einen hohen Anteil an gründerzeitlicher Architektur auszeichnet. Durch die in der Recherche entdeckten Fotos (Abb.161) ist anzunehmen, dass es sich um eine belebte Wohn- und Geschäftsstraße in Nebenlage, handelte. Die Vorgaben des Datenschutzes (DSG) verlangen eine Anonymisierung, die keine genauere Verortung der Gebäude möglich macht.

Forschungsfragen

Das Ziel der Masterarbeit ist es, einen Überblick darüber zu bieten, wie sich die Bebauungsstrukturen und die Nutzung über die Zeit verändert haben. Die Formulierung der konkreten Forschungsfrage ist somit zum ersten: **Wie haben sich die Nutzung und Bebauungsstrukturen der Forschungsstraße, über den beobachteten Zeitraum der Gründerzeit (1840-1918) bis 2019, verändert?** Durch Anlegung eines Analyse kataloges, für die einzelnen Gebäude, wird sich eine Abhandlung und Datensammlung, des gründerzeitlichen Straßenzuges und deren Bebauungsstruktur, ergeben. Dieser gibt detaillierte Informationen über die Gebäude hinsichtlich Baukörper typologien, Hofstrukturen und dem Anschluss des Baukörpers an das StadtParterres.

Zudem ist die Zielsetzung auch, die Funktionalität und Nutzung des StadtParterres, in Wien, anhand einer Forschungsstraße zu analysieren. Daraus ergibt sich die zweite Forschungsfrage: **Welche Potenziale hat das StadtParterre der Forschungsstraße?** Diese Frage wird anhand von Erforschungen der Bebauungsstrukturen, der Fassadenanalyse, der Nutzung, sowie der Relation zum Straßenraum, beantwortet.

Um in Folge, einen Katalog anzulegen, der sich auf Beobachtungen und Revisionen der Bebauungsstrukturen, gründet. Dieser Katalog wird einen Überblick hinsichtlich ursprünglich geplanter Nutzungen bis zur aktuellen Nutzung 2019, bieten.

Ferner ist das Ziel, einen Bezug zu der gründerzeitlichen Gesetzeslage herzustellen, und dabei die Proportionen und Dimensionen des StadtParterres darzustellen. Daraus ergibt sich die dritte Forschungsfrage: **Welche gesetzlichen Vorgaben beeinflussen die Art der Bebauungsstrukturen der Gründerzeit?** Diese Frage wird durch die Auseinandersetzung mit der gründerzeitlichen Bauordnung, im ersten Teil der Arbeit, dargelegt. Dieser Teil der Arbeit wird zudem auch einen Überblick über die Architektur der Gründerzeit bieten.

Methodik

Die Methodik der Masterarbeit ergibt sich sowohl durch literarische Recherche, als auch in Form von Datensammlungen. Aufbauend auf der von Assoc. Prof Dipl.-Ing. Dr.habil., Angelika Psenner weiterentwickelten Methode des ZPA(zusammenhängende Parterre aufnahmen), werde ich die Masterarbeit auch mit zusammenhängenden Grundrissdarstellungen der Forschungsstraße darstellen. In Anlegung an den Nolli Plan, werde ich auch ein Bild des öffentlichen Raums der Forschungsstraße hinsichtlich der Abgrenzung zwischen öffentlich und privaten Raum, wiedergeben.

Aufgrund des Forschungsprojektes „Stadt-Parterre Wien“, von Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil., Angelika Psenner, war es möglich bei der Wiener Magistratsabteilung der Baupolizei, Baumappen der Gebäude, auszuheben. Dieses Plan Material beinhaltet, Pläne, Bauanzeigen, Einreichungen, Raumwidmungen, Nutzung, etc.

Weiters war es möglich eine genaue Hausbiografie zu erläutern und die Original-Pläne der Einreichung, in Form von plangrafischen, schematischen Plänen, zu zeichnen. Als nächstes führte die Begehung und Feldforschung der Straße, zu einer Sammlung von Daten und Fotos. Mit diesem Planmaterial, war es möglich zwei Kataloge zu erstellen. Im ersten Katalog sind die Gebäude hinsichtlich Baukörperprototypologien, Hofstrukturen und dem Niveauanschluss des Baukörpers an das StadtParterre, beschrieben.

Der zweite Katalog untersucht den Straßenzug, die Gebäude und den öffentlichen Raum, in seiner Gesamtheit, hinsichtlich Nutzungen. Die fachliterarische Recherche des Gründerzeitalters, werde ich unter Anderem, in grafischen Darstellungen, wiedergeben.

Die Vorgaben des Datenschutzes (DSG) verlangen eine Anonymisierung, die keine genauere Verortung der Gebäude möglich macht. Ebenso verhindert die Gesetzeslage die Publikation jeglicher Namen. Für die Datenerhebung, war eine Vermessung der Gebäude (Privatbesitz) nicht möglich. Alle Pläne sind demnach ausschließlich aus den enthobenen Daten und Informationen der Baupolizei gezeichnet. Die Pläne sind somit explizit als freie Plangrafiken wahrzunehmen.

Fazit

In Form einer Conclusio, entsteht eine Evaluierung der gesammelten Daten. Daraus folgernd die Forschungsfragen im Kontext zu beantwortet, Ergebnisse in die Zukunft zu projizieren und potenzielle bevorstehende Entwicklungen zu skizzieren.

Zukunftsperspektive

Die Zukunftsperspektive umfasst Vorschläge und Beispiele, für die Forschungsstraße um den wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Kontext des StadtParterre, zu revitalisieren.

2. Wiener Gründerzeit





2. Wiener Gründerzeit | Zeitlinie 1840-1868

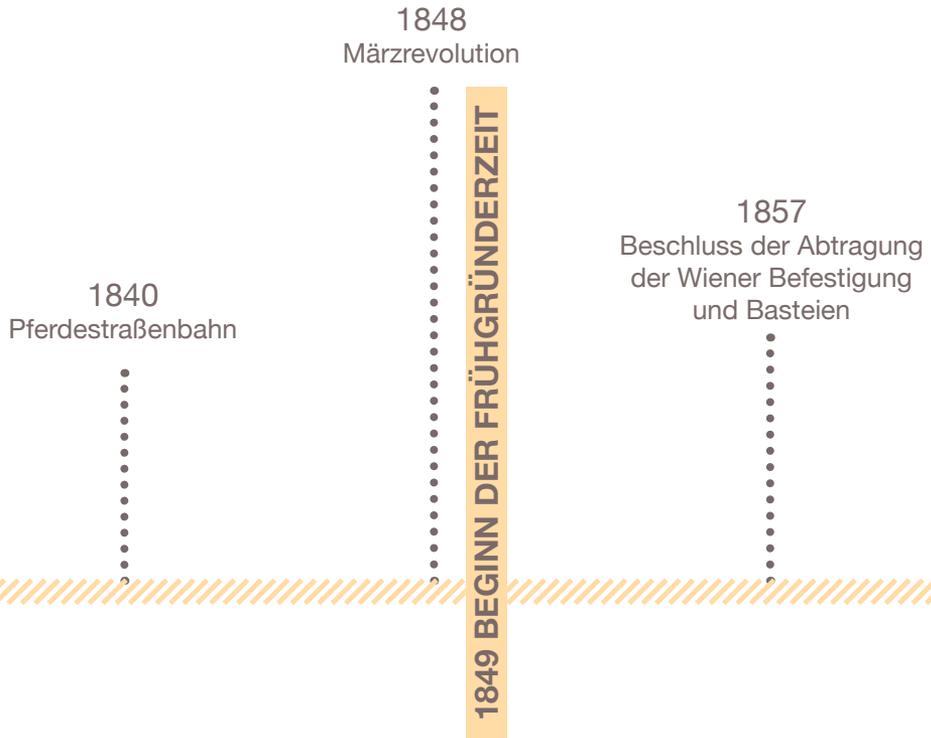


Abb.1 Zeitlinie

Mit der „Wiener Gründerzeit“ bezeichnet sich eine architektonische, wirtschaftliche und politische Zeitperiode, geprägt durch den architektonischen Stil des Historismus, zwischen der Revolution im Jahr 1848 und dem Börsenkrach im Jahr 1873.⁴

Die Märzrevolution, welche am 13.März 1848 mit dem Sturz Metternichs in Wien startete und die damit verbundene Aufhebung der Grunduntertänigkeit der Bauern, beseitigte die Reste des Feudalstaates.⁵ Zudem wurde die Pressefreiheit beschlossen, welche in Folge zu der Entstehung der Verfassung führte.

Wichtige historische Meilensteine, für das heutige Wiener Stadtbild, wurden innerhalb dieses zeitlichen Abschnittes beschlossen. Laut Beschluss 1857, wurde die Abtragung der Wiener Befestigungen und Basteien, erwirkt.

1860
Beginn der Erbauung
der Ringstraßen
und Monumentalbauten

1868
Hochquellwasserleitungen

1859
Gewerbeordnung

1860 BEGINN DER HOCHGRÜNDERZEIT

Um daraufhin die Erbauung der Ringstraßen 1860 und weiterer politischer Monumentalbauten zu gewährleisten.

Zudem nahm die Stadterweiterung, mit der Eingliederung der Vorstädte ihren Lauf. Hochquellwasserleitungen 1868 und die Donauregulierungen prägten ebenso das Stadtbild.

Auch die ersten Pferdestraßenbahnen nahmen Einzug in das damalige Wien. Viele gotische und barocke Baute wurden abgerissen und wurden durch neue historistische ersetzt.⁶

⁴ Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien, Definition der Gründerzeit, Seite 623

⁵ Wien Parlament, www.parlament.gv.at/PERK/HIS/MON/1848/index.shtml

⁶ Wien Geschichte, www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gründerzeit

2. Wiener Gründerzeit | Zeitlinie 1869-1873

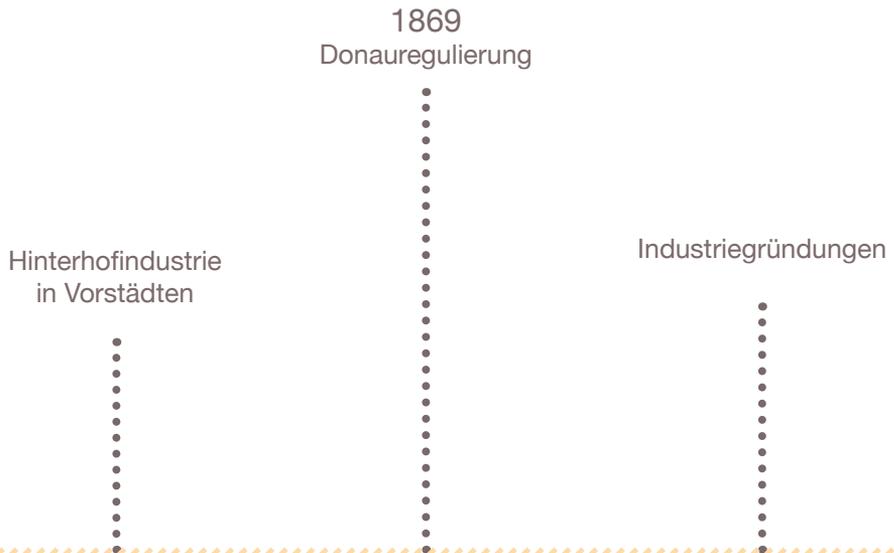


Abb.2 Zeitlinie

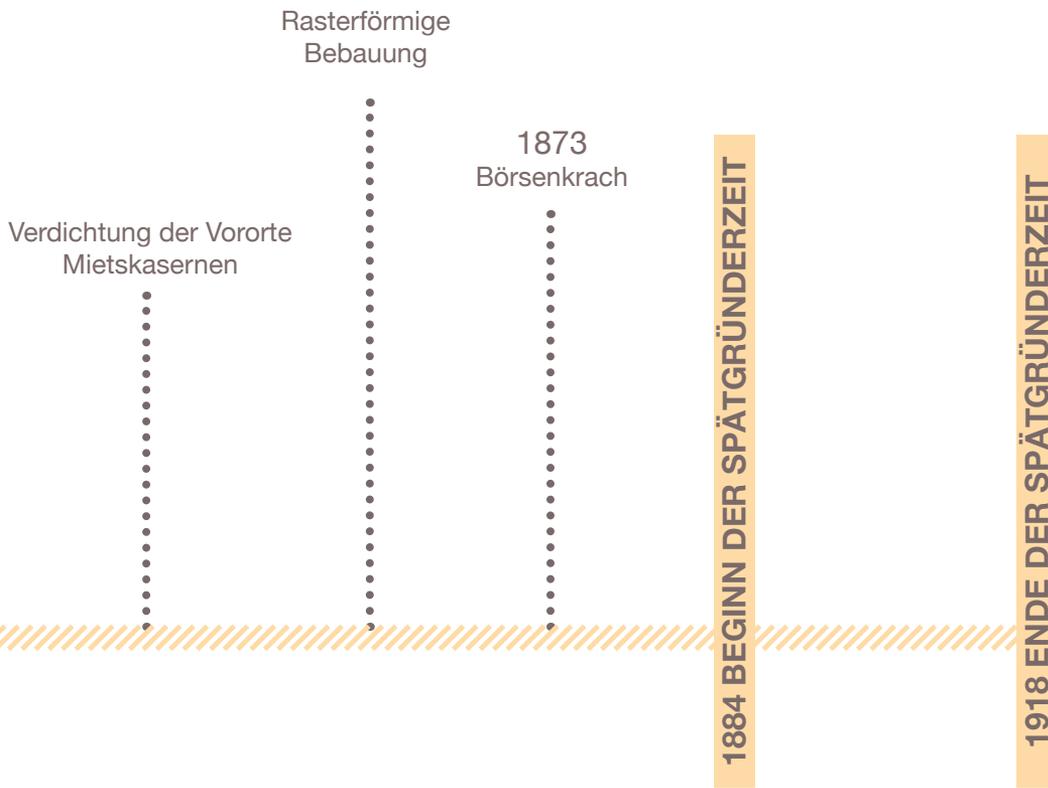
Zeitgleich mit der sozialen Verschiebung der Wohnbevölkerung entstand eine bauliche Verdichtung und der Zweig der „Hinterhofindustrie“ in den damaligen Vorstädten.⁶

Durch die politische Gesetzgebung der Gewerbeordnung entstanden zahlreiche Industriegründungen.

Die baustrukturelle Verdichtung der Vororte ging meist Hand in Hand, mit einer Verbauung von stillose Mietskasernen mit einer rasterförmiger Bebauungsstruktur.⁷

⁶ Wien Geschichte www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gründerzeit

⁷ Bobeck; Lichtenberger: Wien Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts,



3. Wiener Gründerzeit | Wien, 1858

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



Abb.3 Wien, Bebauung, 1858

Legende - Karte

- Bebauung
- Glacis und Stadtmauern

8 Wien Geschichte www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wien_Geschichte_Wiki

Die Stadtmauern die bereits im Mittelalter erbaut wurden, setzten sich ringförmig um den damaligen Ersten Wiener Bezirk. Sie waren umgeben von dem Glacis, welches sich von den Stadtmauern bis zu einer 450 m breiten Bauverbotszone erstreckte. (Abb. 3)

Aufgrund des Gesetzesbeschluss von 1857, kam es zur Abtragung der Wiener Befestigungen und Basteien, um daraufhin den Beginn der Erbauung der Ringstraßen 1860 und weiterer politischer Monumentalbauten zu gewährleisten. (Abb. 4)⁸



Abb. 4 Das k.k. Reichsratsgebäude (heute Parlament) an der Wiener Ringstraße um 1900, aufgenommen vom Burgtheater aus; rechts der Rathauspark.

3. Wiener Gründerzeit | Wien, 1887

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



Abb. 5, Wien, Bebauung, 1887



9 Bobeck; Lichtenberger: Wien Bau-liche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts,

1859 wurde durch die Inkraftsetzung der Gewerbeordnung der Stadt Wien, der Zusammenschluss des damaligen Ersten Bezirks und der 34 Vorstädte erwirkt.

Nur ein Jahr später traten acht Bezirke an die Stelle der bisherigen Vorstädte. (Abb.6) Wieden und Margareten wurden 1861 geteilt, damit entstanden neun Bezirke.

1857 hatte Wien eine Einwohnerzahl von 476.222, die 1864 bis 550.241 anstieg, aufgrund dieses Bevölkerungswachstums kam es zu einer regen Bautätigkeit. (Abb.5)⁹

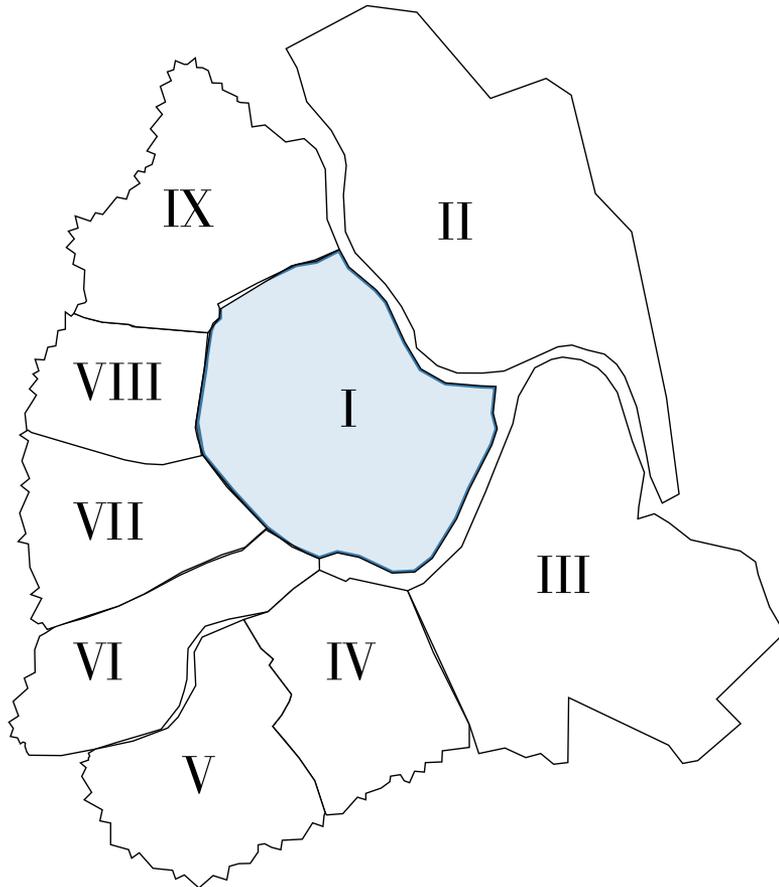
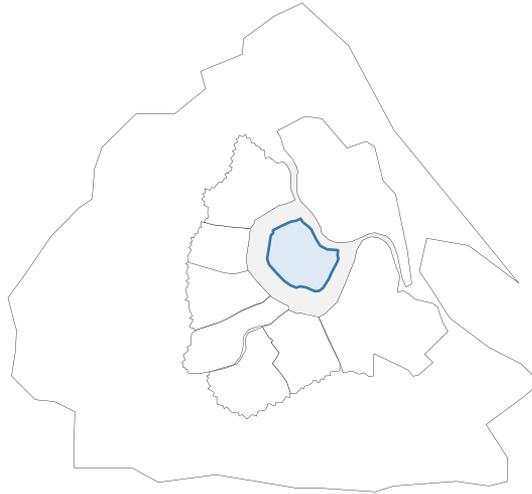


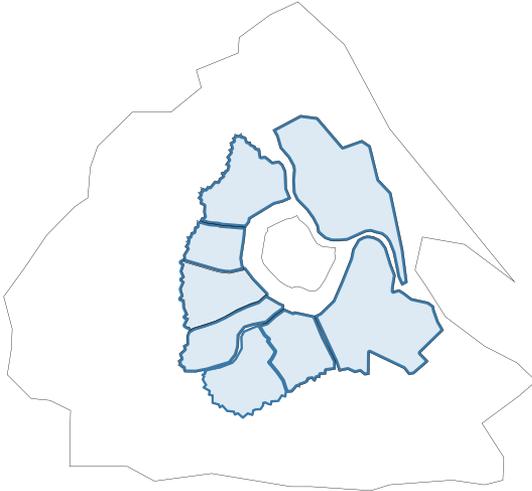
Abb. 6 Wien und seine Vorstädte, 1861, schematische Darstellung

4. Wiener Gründerzeit | Städtebau

Altstadt - 1857



Vorstädte - 1850



Vororte - 1892

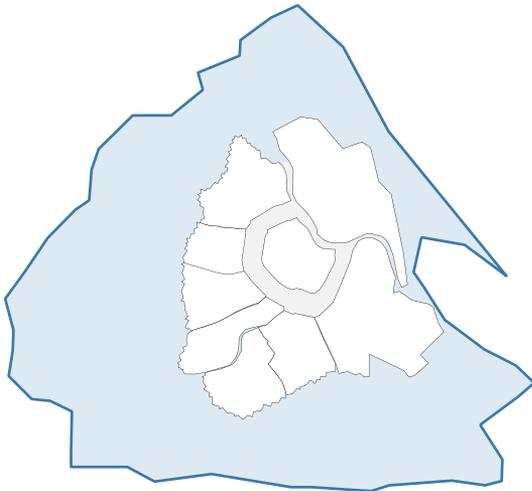


Abb. 7, Wien Städtebau

10 Cristian Abrihan, Wien, dekorative Fassadenelemente in der Gründerzeit zwischen 1840 und 1918,

Das heutige Wien ist zu Beginn der Gründerzeit in drei Teile geteilt.(Abb.7) Die Stadt setzte sich aus der **Altstadt**, den **Vorstädten** und den **Vororten** zusammen. Die Altstadt ist der älteste Teil von Wien und befand sich innerhalb der damaligen Befestigungsmauern und des Glacis. Sie entspricht dem heutigen 1. Bezirk. Die Verdichtung innerhalb der Altstadt ist nur noch durch Aufstockung möglich, da die Bebauungsstruktur bereits zu 85% ausgefüllt ist. Die 34 Vorstädte Wiens befanden sich zwischen dem Glacis und dem Linienwall. Dieser Bereich entspricht den heutigen Bezirken innerhalb des Gürtel und des Rings. Sie waren zu Anfang der Gründerzeit nur mäßig bebaut. Die Vororte befanden sich außerhalb des Linienwalls. 1890 bis 1892 werden die Vororte erstmals Teil des Stadtgebietes von Wien.¹⁰

5. Wiener Gründerzeit | Soziale Segregation

Durch das fortschreitenden Wirtschaftswachstum kam es in Wien zu einer Massenzuwanderung, aus den gesamten Monarchiegebieten.

Dies machte Wien, in der Gründerzeit, zu einer multikulturellen Metropole.

Die Erbauung der Ringstraßen und die Eingliederung der Vororte und Vorstädte prägt die soziale Struktur Wiens. Die Ringstraße und der Gürtel fungierten, auch nach der Erweiterung des Wiener Stadtgebietes als ringförmige Trennung der sozialen Räume. Die Anordnung dieser Hauptachsen definierten die Stadtgebiete und initialisieren so eine soziale Segregation der Gesellschaft.¹¹

Es entstehen soziale Schichten, Oberschicht, Bürgertum, Gewerbe und Arbeiterschicht. Der Stadtkern mit der Ringstraße wird zum Wohngebiet der Oberschicht.¹²

Das Bürgertum und gewerbliche Schichten, lebte vorwiegend außerhalb des Rings, in den Vorstädten. Während abseits des Gürtels die sozialen Arbeiterschichten der Bevölkerung wohnten. Wien wird eine Hauptstadt der soziokulturellen Marginalisierung, die sich in einem territorialen Innen- und Außenraum abzeichnet.¹³

11 Wien Museum Ausstellungskatalog „Experiment Metropole - 1873: Wien und die Weltausstellung“

12 <https://blog.zeit.de/schueler/2014/01/23/industrialisierung-geschichte-revolution/>

13 <https://www.diepresse.com/3817277/schmelztiegel-wien-stubenmadchen-rastlbinder-ziegelbohm>

6. Wiener Gründerzeit | Gebäude

Die sozialräumliche Trennung spiegelt sich nicht nur in der Stadtstruktur wieder, sondern nimmt auch in der Ordnung der Häuser Gestalt an.

Es werden um die 450.000 Wohnungen in der Gründerzeit erbaut, daher prägt sie bis heute den Wohnungsmarkt von Wien.

Um 1857, mit dem Abtragen der Stadtmauern entstehen vermehrt Wohnhäuser in den Vorstädten. Diese haben das großbürgerliche Mietshaus der Ringstraße als Vorbild. Dieses ist meist horizontal gegliedert und hat eine, mit Elementen aus dem Historismus, geschmückte Fassade.

Mit der Eingliederung der Vorstädte, geht auch eine Aufwertung des Gebietes durch verstärkten Umbau und Neubau, Hand in Hand. Der Anteil der Mittel- und Großwohnungen nimmt zu.

14 Cristian Abrihan, Wien, dekorative Fassadenelemente in der Gründerzeit zwischen 1840 und 1918,

In den Vororten hingegen werden Gebiete neu parzelliert und es entstehen rasterförmige Stadtgrundrisse. Biedermeierhäuser werden vermehrt umgebaut, sie werden in der Tiefe verbreitert und aufgestockt. Zudem werden offene Holzgänge geschaffen, die Pawlatschen, die später wieder verboten wurden.

In dieser Zeit entstehen im Bereich der Vororte, eine Masse an Mietskasernen, die vor allem aus Kleinwohnungen bestehen. Diese machten 1857 ein Drittel des gesamten Wiener Wohnungsmarktes aus und bis 1917 trugen sie sogar die Hälfte. Durch das starke Bevölkerungswachstum Wiens, gab es dennoch große Wohnungsknappheit. Zum typischen Merkmal des Arbeiter Mietswohnhauses, werden die Gebäude des „Bassentypus“, die die Bassena (Waschbecken) und WC's entlang eines langen Ganges hatten.¹⁴

7. Wiener Gründerzeit | Mobilität

Die Stadtstruktur der Gründerzeit musste die Nahversorgung der Bevölkerung gewährleisten, da für den Großteil der Menschen zu Fuß gehen die hauptsächliche Fortbewegung war. Erst durch die Entstehung der erste Straßenbahnlinie 1865 wurde eine erhöhte Mobilität der Bevölkerung gewährleistet. (Abb.8)
Diese Transportform war für die meisten Bevölkerungsgruppen jedoch zu teuer. Dies hatte zur Folge dass Stadtstrukturell weiterhin eine hohe Nahversorgung in jedem Gebiet vorhanden sein musste.¹⁵

15 Timon Jakli , Die Migration nach Wien in der Gründerzeit im Lichte von Stadtplanung, Wohnverhältnissen und Familienstrukturen

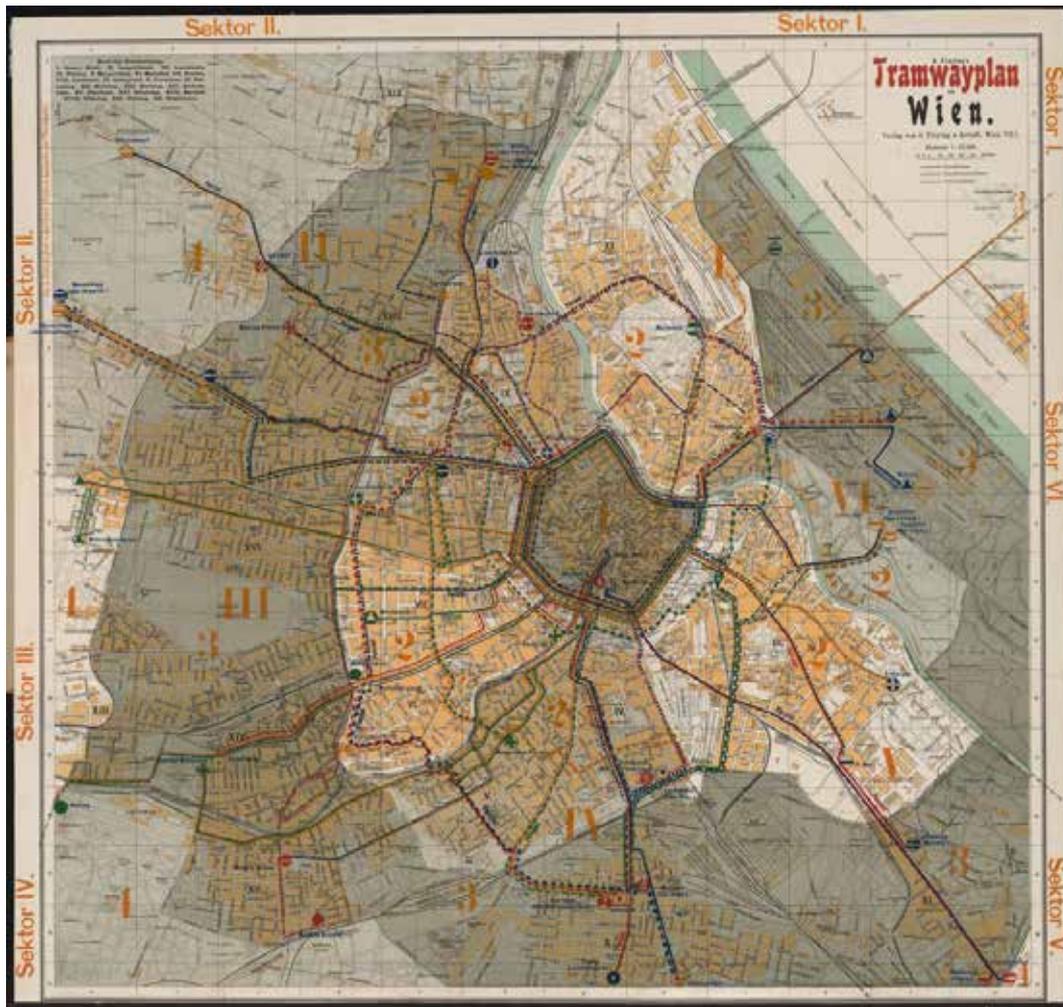


Abb. 8, Wien G. Freytag's Tramwayplan von Wien :

8. Wiener Gründerzeit | Statistisches Jahrbuch

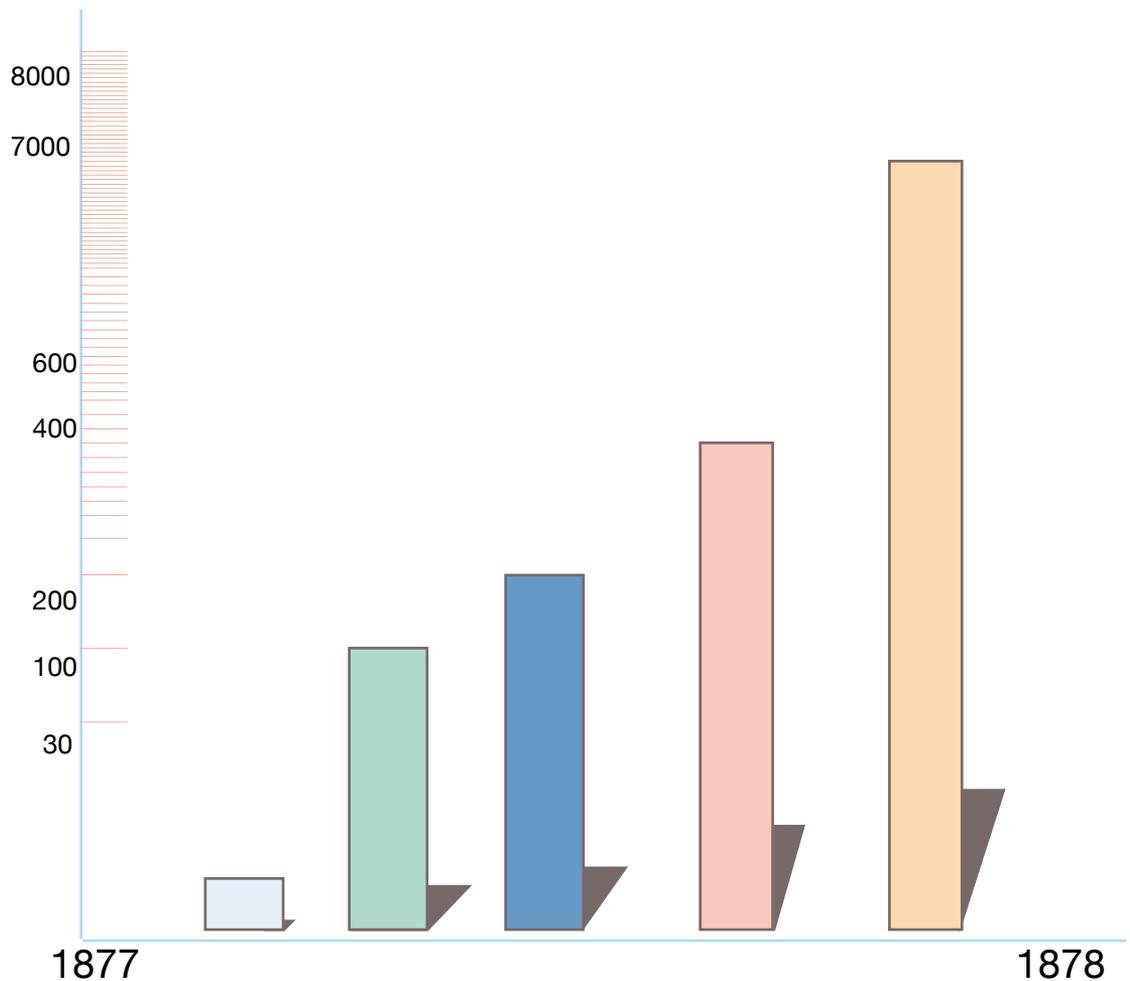


Abb. 9, Balkendiagramm

- Straßenniveaubestimmungen
- Neubauten
- Um- u. Zubauten in Wien

16 Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, Bd. 1883, www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/periodical/structure/2152877, Kapitel XIII. Gewerbe / XIV. Bauthätigkeit

Das statische Jahrbuch der Stadt Wien 1883, (das älteste erhaltene der Gründerzeit in der digitalen Datenbank, der Wien Rathaus Bibliothek) bietet einen Überblick über die baustrukturellen Geschehnisse, des Jahres 1877. In dieser Grafik wird aus dem statistischen Jahrbuch ein Überblick, über die baustrukturellen Veränderungen, dargestellt. Das Balkendiagramm stellt im horizontalen Bereich, den zeitlichen Abschnitt des Jahres 1877 dar. Vertikal werden die Anzahl der jeweiligen Vorkommnisse schematisch wiedergegeben. (Abb.9)¹⁶

Vorkommnisse:

- 8 Straßenniveaubestimmungen, Wien
- 154 Neubauten, Wien
- 274 Um- und Zubauten, Wien
- 459 Anmeldungen der Gewerbe, Josefstadt
- 7237 Für Anmeldungen der Gewerbe, Wien

In der Evaluierung, zeichnet sich ab dass mehr Um- und Zubauten in Wien im Vergleich zu Neubauten und Straßenniveaubestimmungen entstanden sind. Ersichtlich ist eine Zunahme der Gewerbe Anmeldungen Wiens. Von denen 15,6 % in der Josefstadt gemeldet wurden.

-  Um- u. Zubauten in der Josefstadt
-  Anmeldungen Gewerbe in Wien
-  Anmeldungen Gewerbe in der Josefstadt

8. Wiener Gründerzeit | Statistisches Jahrbuch

Dieser Grafik ist ebenso anhand der Daten aus dem statistischen Jahrbuch der Stadt Wien, gestaltet. Das Balkendiagramm stellt im horizontalen Bereich, den zeitlichen Abschnitt des Jahres 1883 dar. Vertikal werden die Anzahl der jeweiligen Vorkommnisse schematisch wiedergegeben. (Abb.10) ¹⁶

16 Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, Bd. 1883, www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/periodical/structure/2152877, Kapitel XIII. Gewerbe / XIV. Bauthätigkeit

Vorkommnisse:

- 27 Um- und Zubauten der Josefstadt
- 479 Anmeldungen der Gewerbe, Josefstadt
- 8690 Anmeldungen der Gewerbe in Wien

Laut Statistischem Jahrbuch von 1883 wurden 8690 Gewerbe für Wien angemeldet, davon 18,1% in der Josefstadt.

Die Gewerbeanmeldungen für Wien erhöhten sich laut statistischem Jahrbuch 1883 um 5,9%.

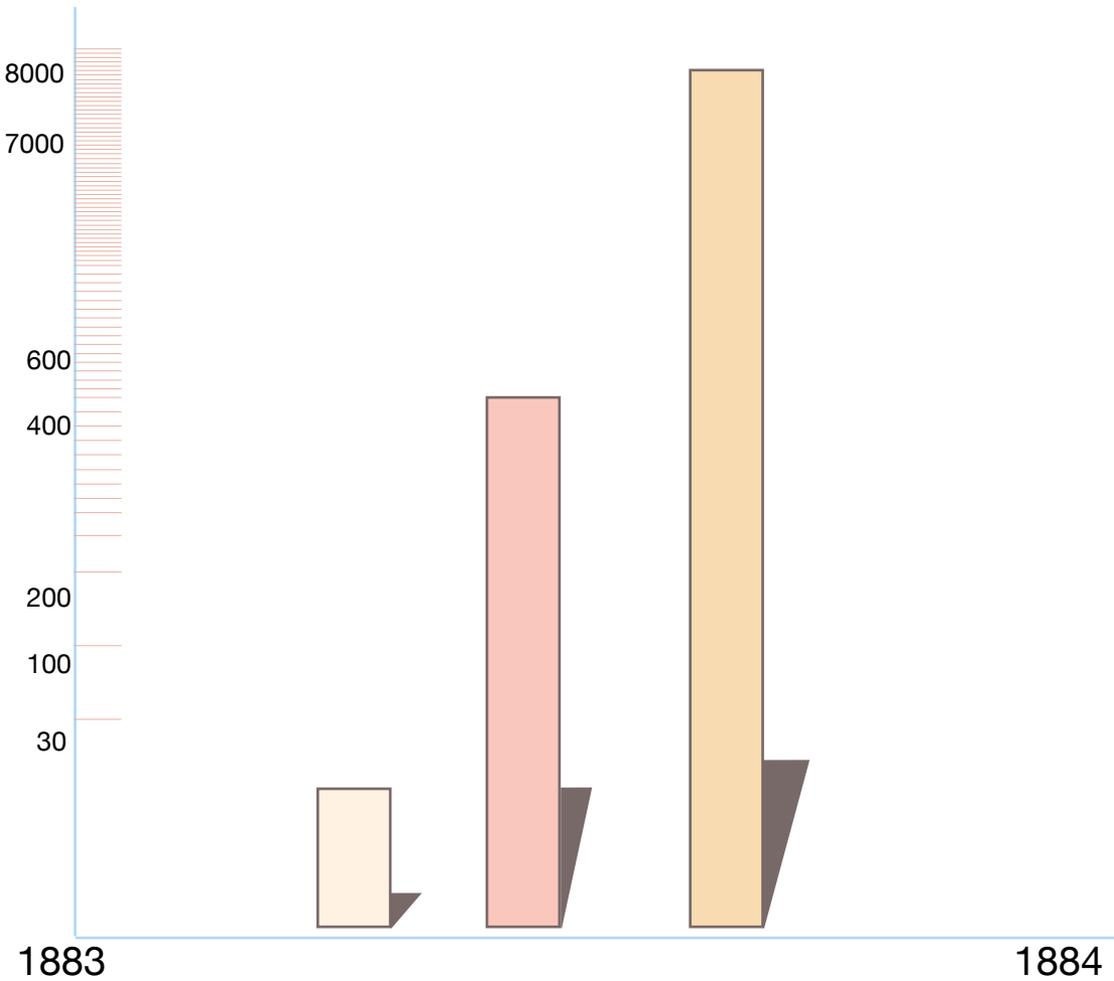


Abb. 10, Balkendiagramm

- Um- u. Zubauten in der Josefstadt
- Anmeldungen Gewerbe in Wien
- Anmeldungen Gewerbe in der Josefstadt

9. Wiener Bauordnung | Zeitlinie

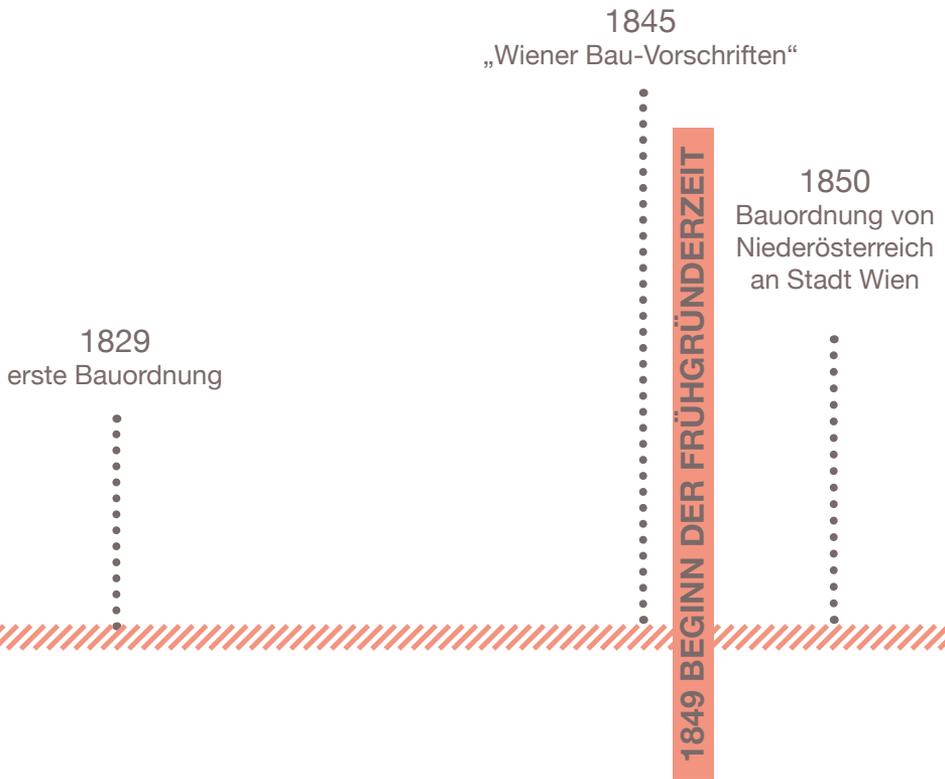
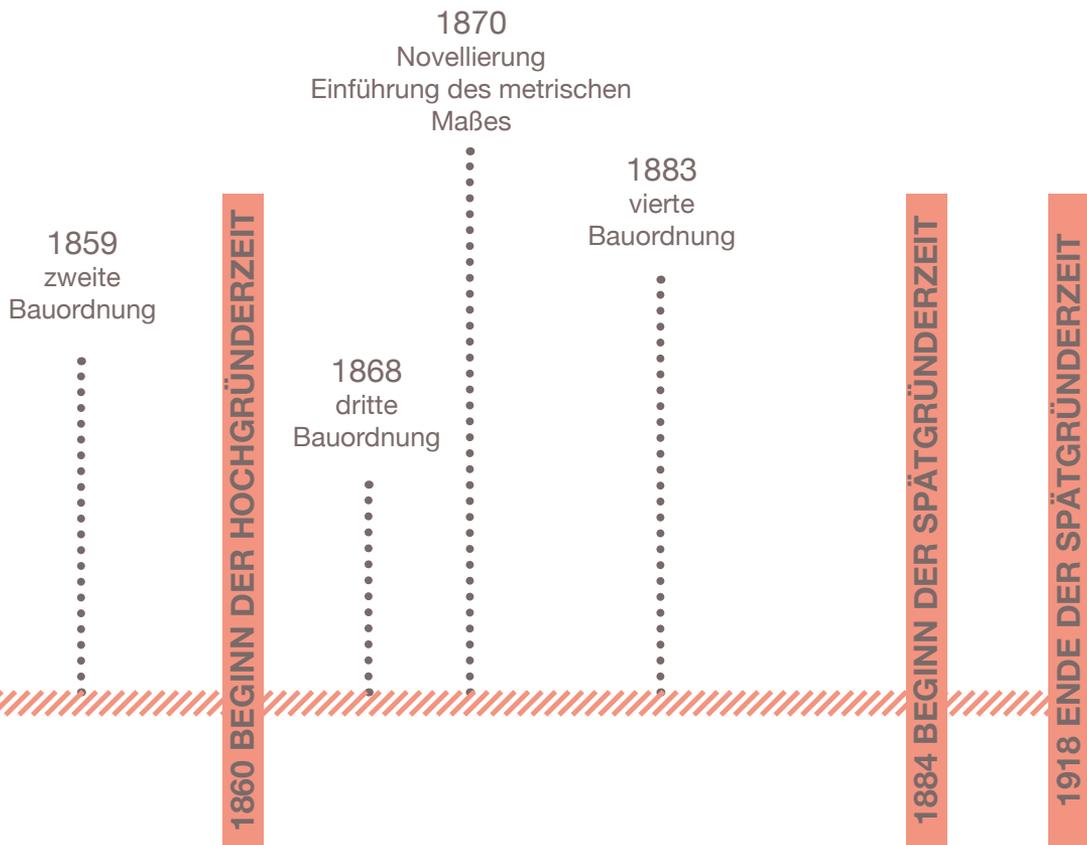


Abb.11 Zeitlinie

Die Wiener Bauordnung der Gründerzeit

Vor der ersten Wiener Bauordnung gab es ein Bauverbot, für die Flächen des Glacis und die umliegenden Seiten des Linienwalls. Diese Freiflächen waren prägend für die damalige Stadtgestalt.

Essentiell für das architektonisch gestaltete Stadtbild Wiens, waren die Bauordnungen. Diese bilden mit deren Gesetzgebung und Normen einen wichtigen Beitrag für die bis heute vorhandenen Stadtansichten. Vorausgehend für die Entstehungen der Wiener Bauordnungen waren unter anderem große Brände. *„Herstellung der sogenannten französischen Dächer mit gerade aufgestelltem Sparrwerk als feuergefährlich verboten wird; insbesondere aus der Ursache, weil dergleichen Dächer zur Anbringung der ausgeschallten Boden oder Dachzimmer Anlaß geben, die unter keinem Vorwande geduldet werden dürfen.“* Zitat nach Schmid, Hugo (1935): Die Baugesetzgebung für Wien. Wien, S. 224.



Mit dem ersten Bauordnungsgesetzen 1829 und der Gründung des Wiener Stadtbauamtes 1835, wurden die Weichen für die ersten gesammelten Baugesetzgebungen gelegt. Die erste Bauordnung gliederte sich in 30 Paragraphen, welche sich mit der Zeit vor dem Baubeginn, der Zeit des Baus und dessen Fertigstellung befasste. Essentielle Punkte des Regelwerk in Hinsicht auf Gestaltung, waren die Höhen der Häuser sowie die Beschränkungen der Breiten, der Straßen. Die Bauhöhen waren auf 4 Stockwerke limitiert und die Straßen durften eine Breite von 9,5m nicht unterschreiten.

Die zweite und dritte Bauordnung sind bis auf geringfügige Änderungen, gleich. In der dritten Wiener Bauordnung wurde die Errichtung eines Trottoirs für die Bauherren vorausgesetzt. Die Bauordnung 1868 und 1883 schreiben nicht nur große Abstandsflächen zu Wohnbauten vor, sondern auch eigene Gebiete für Industriebäude und damit eine funktional zonierte Stadt.¹⁷

10. Wiener Bauordnung | Änderungen

Auf den folgenden Seiten werde ich eine chronologisch geordnete Zitatensammlung der Wiener Bauordnungen der Gründerzeit wiedergeben.

Die im Zusammenhang, für das StadtParterre relevanten Normen (Abb. 12), werde ich grafisch verarbeiten, um dieses Regelwerk im Katalog zu berücksichtigen.

17 Harald Stühlinger, Harald Stühlinger, Der Einfluss der Bauordnungen des 19. Jahrhunderts auf die Stadtgestalt von Wien, 2004,

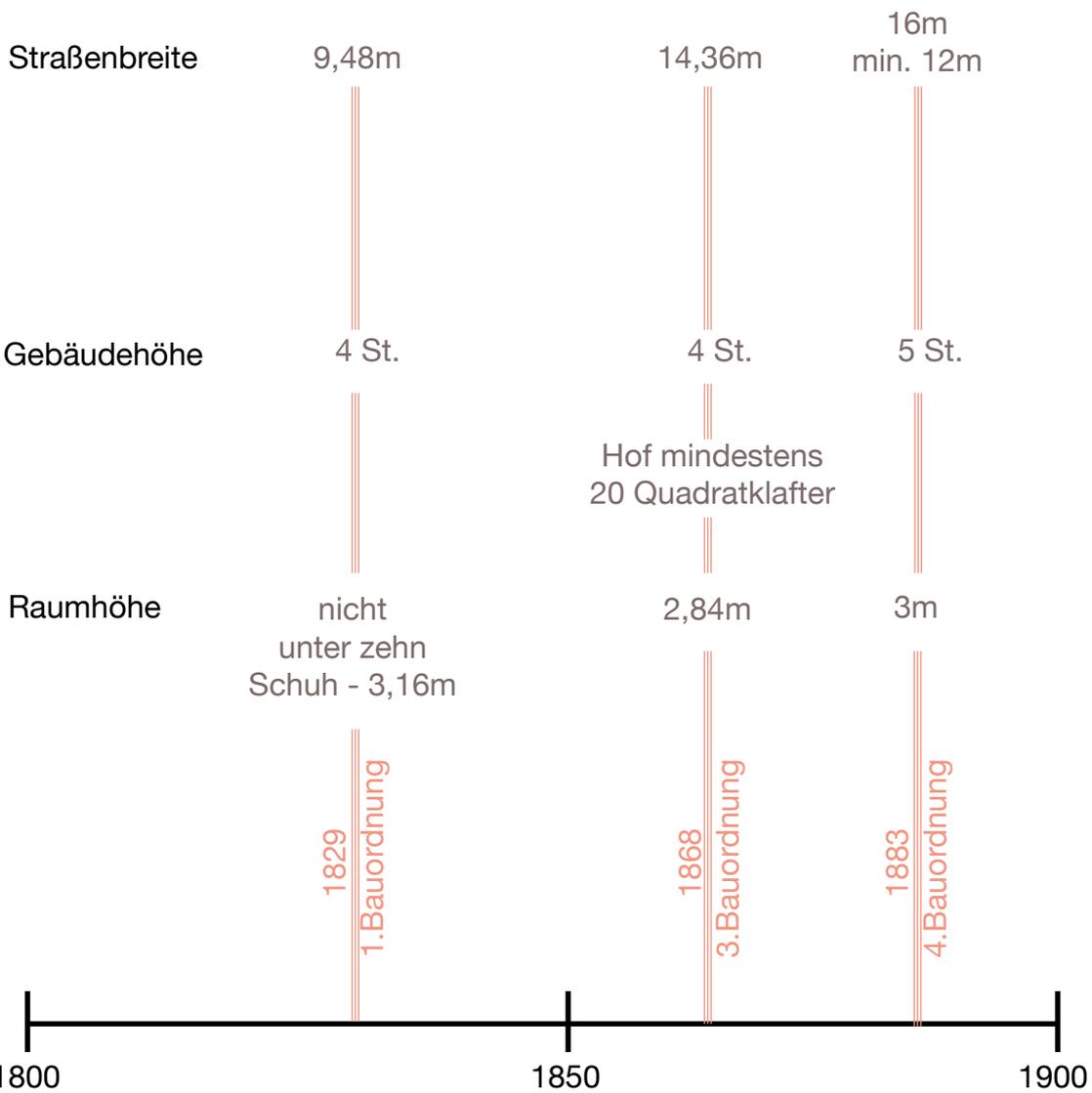


Abb.12 Baugesetzsammlung

10. Wiener Bauordnung | Änderungen

Erste Wiener Bauordnung - 1829

Seite 5, Zweiter Abschnitt, §. 17:

Neue Häuser dürfen höchstens vier Stockwerke hoch gebaut werden.

Seite 5 – 6, Zweiter Abschnitt, §. 22:

*Die Erdgeschoße aller neu auszuführenden Wohngebäude müssen zur Verhinderung der, sowohl dem Gesundheitszustande als dem Bauzustande der Häuser gleich nachtheiligen Feuchtigkeit, als auch zur Erzielung der nöthigen Gleichförmigkeit so angelegt werden, daß **die Fußböden in dem Innern der Stadt und auch in jenen Vorstädten, wo die Straßen gepflastert sind, sechs Zoll [15,8 cm - Anm.] über den Horizont des Pflasters zu liegen kommen.**(Abb.13)*

In den Vorstädten, deren Straßen noch nicht gepflastert sind, wird die Bau-Augenscheins-Comission verpflichtet, das bei neu angetragenen Gebäuden zu beobachtende Niveau, mit Rücksicht auf die Local-Verhältnisse, bei dem Augenscheine auszumitteln und festzustellen, und diesem in mehrfacher Beziehung, sehr wichtigen Gegenstände ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen. In den der Überschwemmung ausgesetzten Vorstadtgründen wird die Erbauung neuer Häuser nur unter der Bedingung gestattet, daß die Hausflur, mit Rücksicht auf den Wasserstand bei Ueberschwemmungen und mit Beachtung ¹⁸

¹⁸ Anna Hagen, Wiener Bauordnungen und Planungsinstrument im 19. Jahrhundert

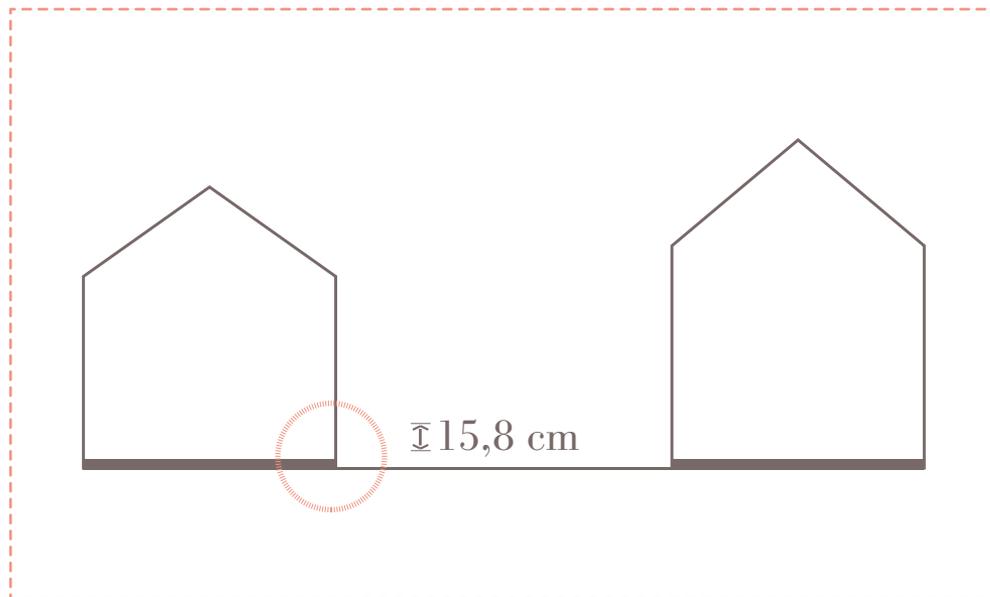


Abb.13 Grafik Bauordnung

10. Wiener Bauordnung | Änderungen

Erste Wiener Bauordnung - 1829

Circulare der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns. 1829, Seite 3, Erster Abschnitt, §. 9:

Zur Abtheilung unverbauter Gründe auf Baustellen ist, bevor die Consense für die einzelnen Gebäude angesucht werden, die Genehmigung der Landesstelle einzuholen, und zu diesem Ende der Abtheilungs-Entwurf in einem ordentlichen Situations- und Niveau-Plane darzustellen.

Um in solchen Fällen die genaue Beobachtung der vorgeschriebenen Dimensionen und Richtungen für die neuen Gassenanlagen gehörig sicher zu stellen, hat der wirklichen Verbauung die obrigkeitliche Aussteckung mit fest stehenden Pflöcken voraus zu gehen, und werden die Obrigkeiten für die Richtigkeit der Vermessung, und für deren genaue Uebereinstimmung mit den genehmigten Entwürfen, verantwortlich gemacht.

*Uebrigens wird als Regel festgestellt, daß jede **neu angetragene Fahrtstraße wenigstens fünf Klafter [9,48 Meter - Anm.]28 breit seyn muß.** (Abb.14)¹⁹*

19 ebd.

42

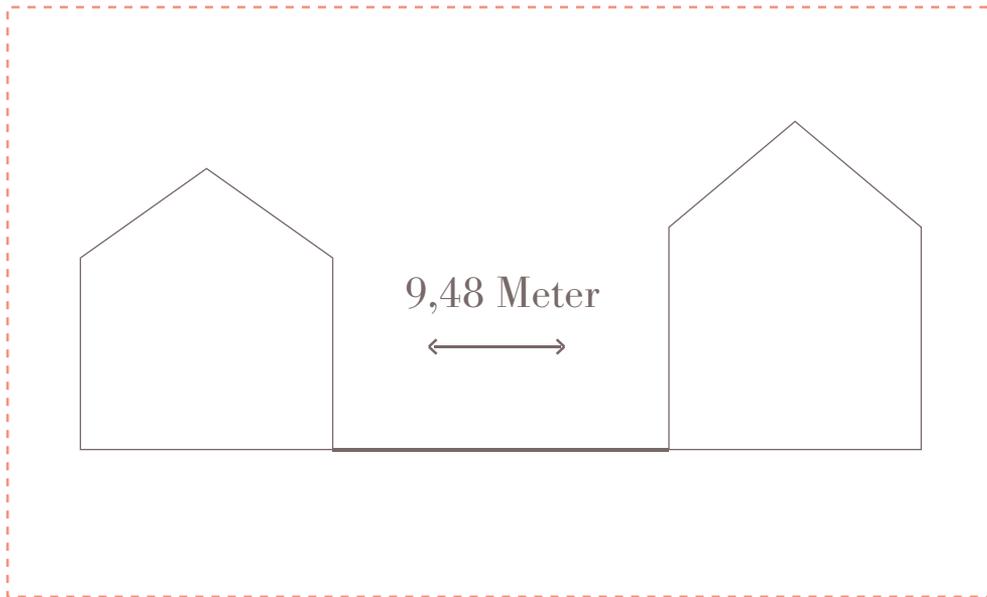


Abb.14 Grafik Bauordnung

10. Wiener Bauordnung | Änderungen

Dritte Wiener Bauordnung - 1868

Bau-Ordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien., k. k. Hof- und Staatsdruckerei., Wien 1868, Seite 12, §. 21:

Herstellung des Trottoirs.

§. 21. Der Erbauer eines neuen Gebäudes ist zur Herstellung des **Trottoirs gegen die Seite der öffentlichen Straße bis auf ein Sechstel der Straßenbreite verpflichtet**. Die Breite und Construction desselben, sowie die Beschaffenheit des zu verwendenden Materiales wird von der Baubehörde bestimmt.

Seite 13 – 14, §. 24:

Besondere Rücksichten bei Prüfung des

*Abtheilungsentwurfes. §. 24. Bei Prüfung des Abtheilungsentwurfes muß von der Baubehörde insbesondere darauf gesehen werden, daß die **Straßen möglichst geradlinig seien, ein möglichst gleiches und möglichst geringes Gefälle und mindestens eine Breite von acht Klaftern [15,17 Meter - Anm.]** (Abb.15) erhalten, und daß die ganze Bauanlage zunächst mit den bestehenden und den im Generalplane projectirten Bauanlagen in gehörige Verbindung gebracht werde.²⁰*

20 ebd.

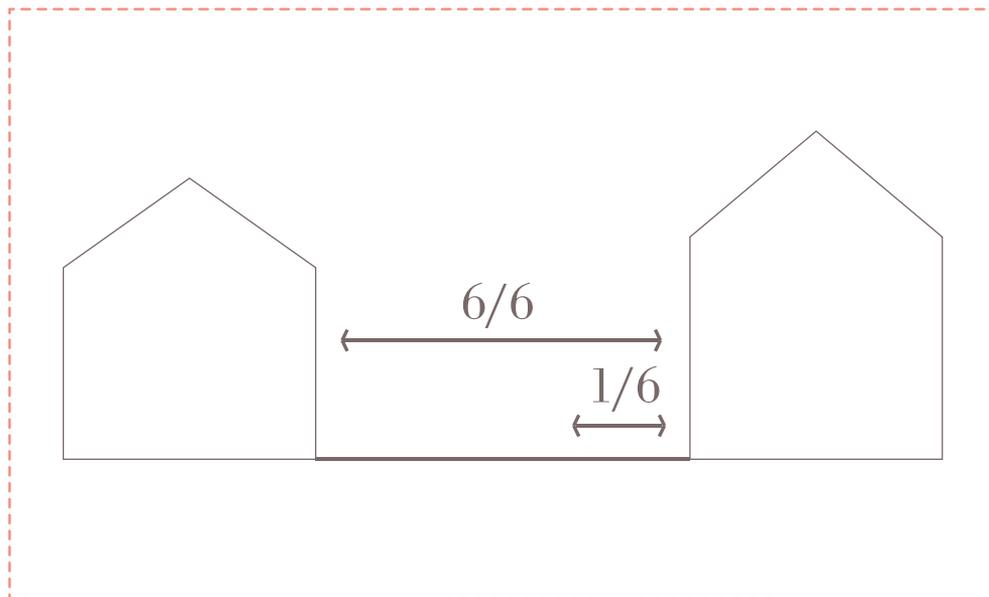


Abb.15 Grafik Bauordnung

10. Wiener Bauordnung | Änderungen

Dritte Wiener Bauordnung - 1868

Bau-Ordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien., k. k. Hof- und Staatsdruckerei., Wien 1868, Seite 21, §. 44:

Höhe der Wohnhäuser und der einzelnen Localitäten; Zahl der Stockwerke.

§. 44. *Die Höhe der Wohnhäuser darf bis zum Dachsaume 13 Klafter [24,65 Meter -Anm.], (Abb.16) welche Höhen bei abfallendem Terrain auf dessen obersten Punct zu gelten haben, nicht überschreiten. Die lichte Höhe sämtlicher Wohnräume muß bei geraden Decken wenigstens 9 Fuß [2,84 Meter - Anm.] betragen. Bei nicht geraden Decken wird dieselbe nach dem verglichenen Maße gerechnet. Wohnhäuser mit mehr als vier Stockwerken einschließlich das Mezzanin dürfen nicht gebaut werden. Das Erdgeschoß kann untertheilt werden. Solche Untertheilungen dürfen indeß nur in dem Falle bewohnt werden, wenn sie die für Wohnungen vorgeschriebene Höhe besitzen und wenn dadurch die in den vorhergehenden Bestimmungen festgesetzte Anzahl der Stockwerke nicht überschritten wird.*²¹

21 ebd.

46

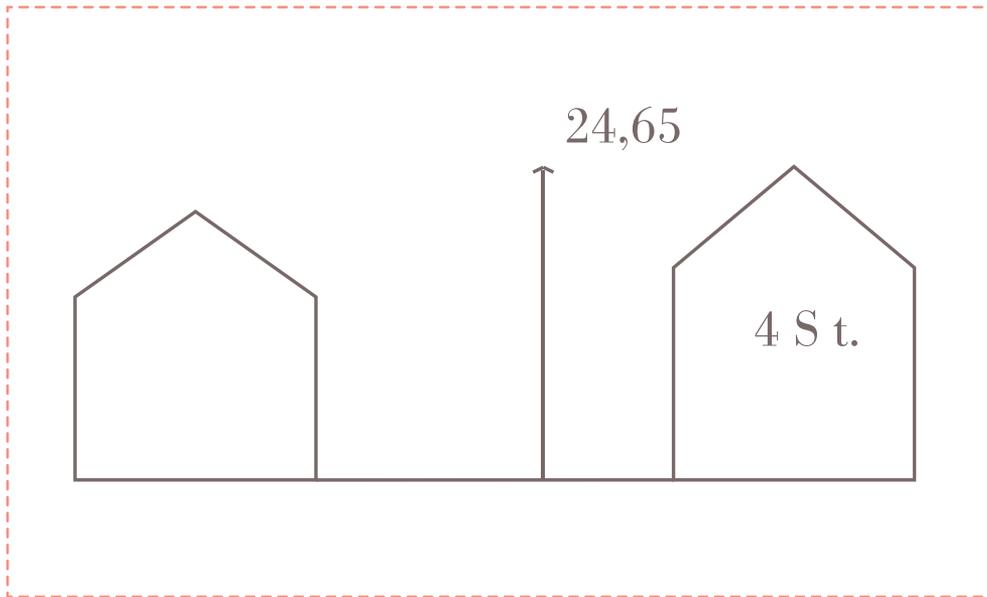


Abb.16 Grafik Bauordnung

10. Wiener Bauordnung | Änderungen

Vierte Wiener Bauordnung - 1883

Bau-Ordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien., Manz'sche k. u. k. Hof-Verlags- u. Univ.-Buchhandlung., 3. Auflage, Wien 1893, Seite 40-41, §. 42:

Zahl der Stockwerke.

§. 42:

*Bei nicht geraden Decken wird diese Höhe nach dem verglichenen Maße gerechnet, so daß der Luftraum dieselbe Größe erhält wie bei geraden Decken mit lichter Höhe. Wohnhäuser dürfen nicht **mehr als fünf Geschosse erhalten, wobei Erdgeschoß und allfälliges Mezzanin einzurechnen sind.*** (Abb. 17)²²

22 ebd.

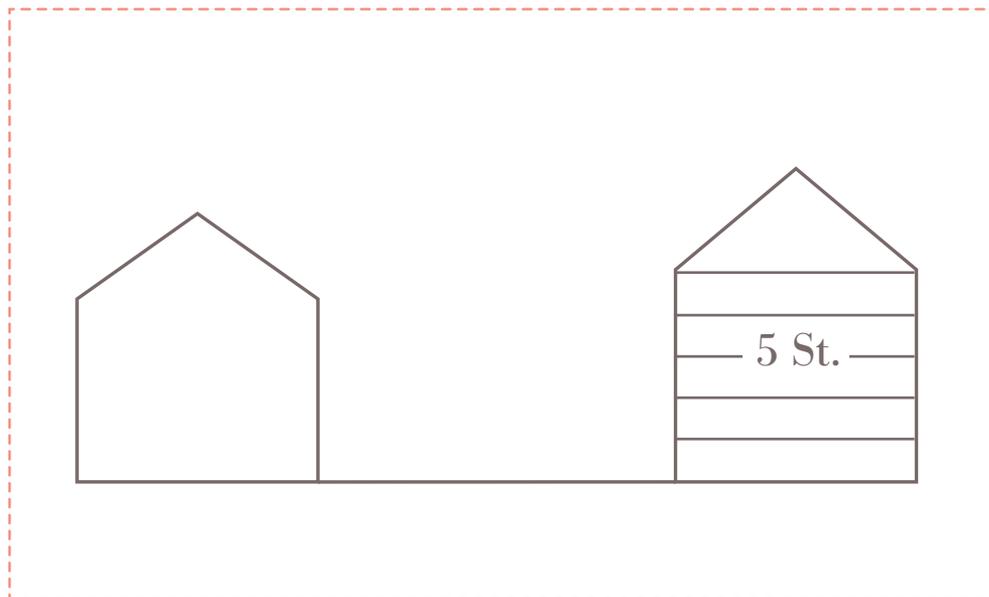


Abb.17 Grafik Bauordnung

Straßenzug - Analyse





11. Straßenzug | Einleitung

In dem folgenden Kapitel, wird eine detaillierte Analyse der einzelnen Gebäude und deren Baufeld, der Untersuchungsstraße geboten. Durch die Aushebung, der Pläne bei der Magistratsabteilung der Wiener Baupolizei, war es möglich diese zu analysieren, sowie zu digitalisieren. Und die Original-Pläne der Einreichung, infolge dessen in plangrafischen, schematischen Plänen, darzustellen. Anhand dieses Planmaterials, war es wiederum möglich eine Analyse der Gebäude hinsichtlich Baukörper Typologien, Hofstrukturen und die Niveauanbindung des Baukörpers an das StadtParterre, durchzuführen. Um aus diesen zwölf untersuchten Baukörpern des Straßenzuges, einen Katalog anzulegen.

Für jedes Gebäude wird der gleiche Ablauf der grafischen Analyse, in Form von Grundrissen und Schnitten, als Darstellungsmethode, verwendet. Alle Pläne sind ausschließlich aus den enthobenen Daten und Informationen der Baupolizei gezeichnet. In Folge von mangelnden Ressourcen ist das Datenmaterial nicht durch Vermessung und Naturmaßen erhoben worden, sondern von den in den Baumappen enthaltenen Plänen erstellt und deswegen besteht keine Gewährleistung der Genauigkeit jeglicher Maßangaben. Die Pläne sind somit explizit als freie Plangrafiken wahrzunehmen. Entsprechend der neuer Datenschutzgesetzes(DSGVO), sind alle persönlichen und privaten Daten anonymisiert.

Hauptteil

1

Der erste Teil der Analyse ist eine Grundrissdarstellung, mit farblicher Hinterlegung. Diese Farbinformation, stellt die ursprünglich geplante Erschließungssituation des Gebäudes dar. Der Hof des Grundstückes, falls vorhanden, ist ebenfalls farblich hinterlegt. Die Abhandlung der Baukörperprototypologien, des untersuchten Baukörpers ergibt sich durch Kategorisierung, in schematische Darstellungen. Die Höfe der Gründerzeithäuser sind hinsichtlich Größe untersucht, sowie deren Eingangs- und Erschließungssituation. Des weiteren sind die Baukörper bezüglich bebauter Fläche des Grundstückes und der Hoffläche, als auch deren Bezug zur Bauordnung analysiert.

2

Der zweite Teil des Analyse Kataloges, konzentriert sich auf die Schnittdarstellungen, der einzelnen Gebäude. Durch die Schnittabhandlung, ergibt sich der direkte Bezug zu dem StadtParterre, sowie der Höhenanschluss an den öffentlichen Straßenraum, in Hinsicht, auf die Ebenen der Zugänglichkeit.

Schlussenteil

3

Der Schlussteil des Kapitels beinhaltet eine zusammenfassende Analyse, aus der in dem Katalog entstandenen, Datensammlungen.

11. Straßenzug | Übersicht

Bei der Forschungsstraße handelt sich um eine typische gründerzeitliche Wohnstraße in Nebenlage. Der gewählte Ausschnitt ist der obere Teil von der gesamten Straße und befindet sich im südlichen Bereich der Straße. Die Straße befindet sich in dem 8. Wiener Gemeindebezirk, der Josefstadt. Die Bebauung ist hauptsächlich, die bis heute erhaltene, gründerzeitliche Baustruktur. Von insgesamt fünfzehn Häusern sind zwölf Gebäude aus der Wiener Gründerzeit. Diese werden im Katalog detailliert analysiert. Die Nummerierung in der Grafik (Abb.18) entspricht den Hausnummern.

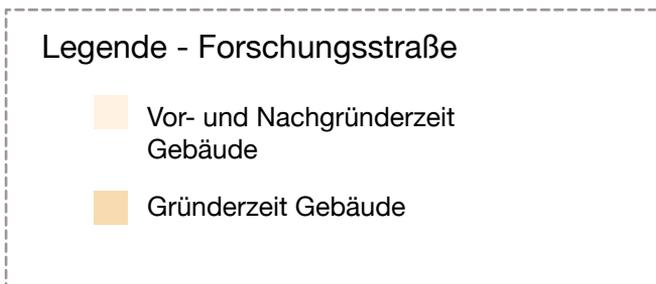
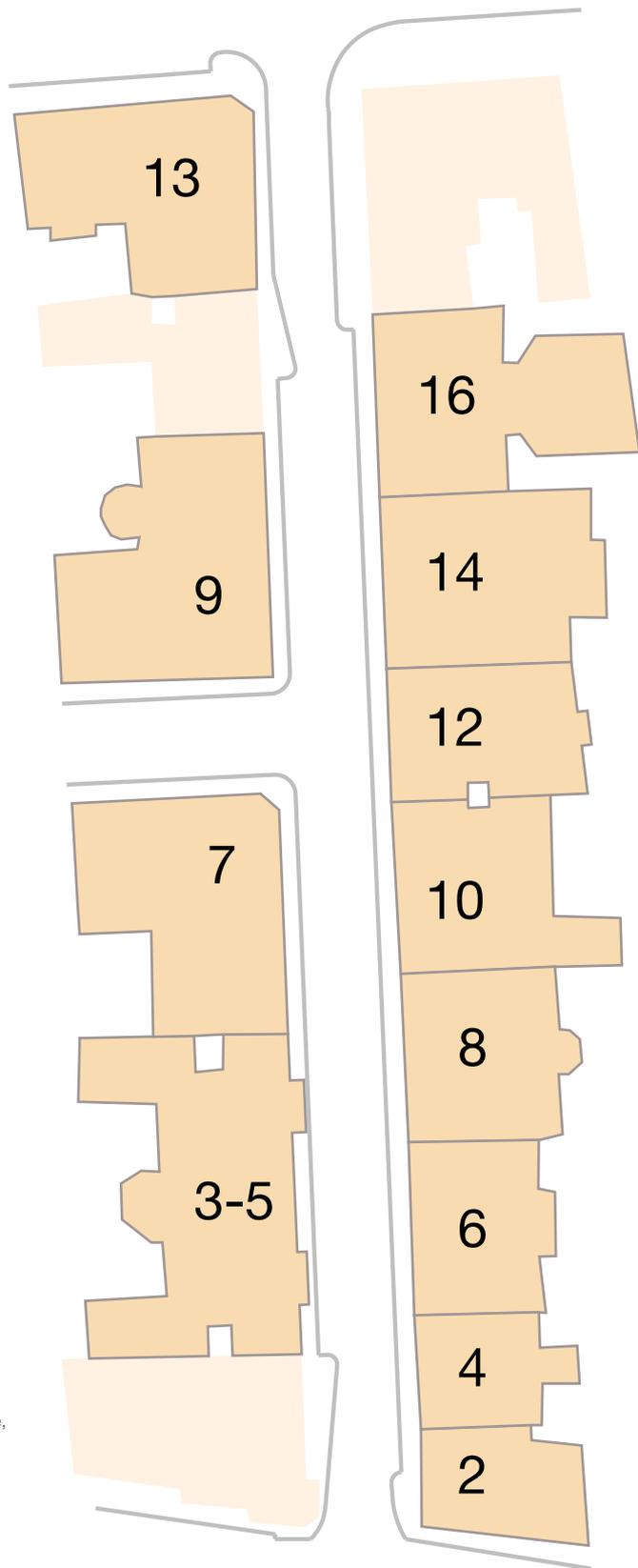


Abb.18 Forschungsstraße,
Lageplan



11. Straßenzug | Gebäude Nr.2

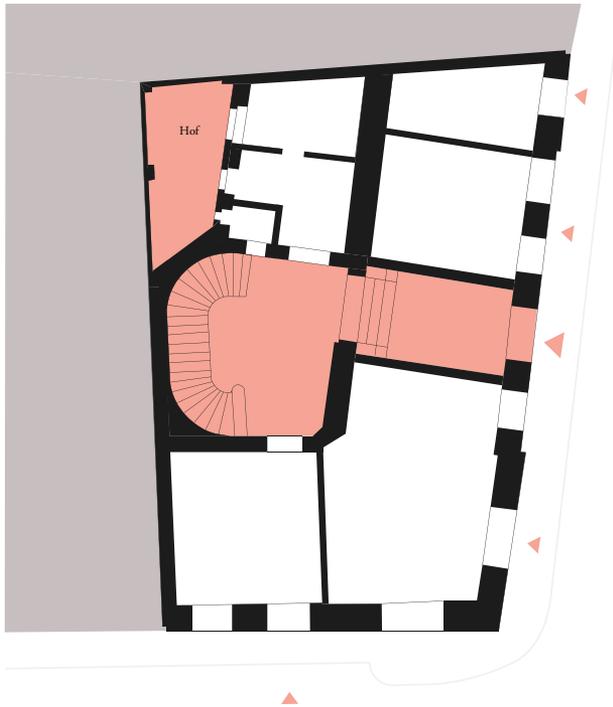


Abb.19 Grundriss Nr.2



Abb.20 Schnitt Nr.2

Eckbaukörper

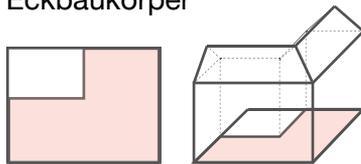


Abb.21 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

-  Eingang, Erschließung, Hof
-  Bebauung, Typologie

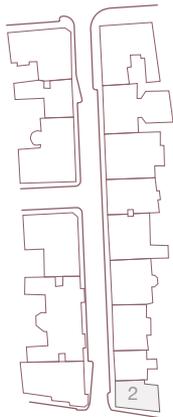


Abb.22 Lageplan Gebäude Nr.2

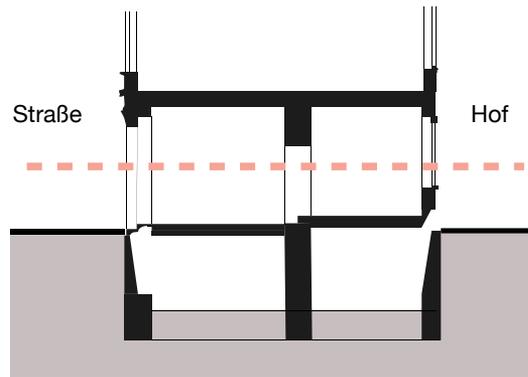


Abb.23 Niveuanbindung

Baujahr	1892
Baukörper	Ecktrakt
Orientierung	Blockrand
Typologie	Zweiflügelig zur HAUPTerschließung
Erschließung	insg. fünf Türen straßenseitig
Hof	nicht erschlossen
Haupteingangsbreite	2,5 m
Grundstückgröße	170 m ²
Hofgröße	10,6 m ²
Bebaute Fläche	82%
Zugang Niveau	annähernd eben
Niveau	40cm über Gehsteig
Eingangsbereich	3,55m Höhe
Eingangstor	3m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	2,4m unter Straße
Keller Raumhöhe	2,4m
Belichtung Keller	hoforientierte Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.3-5

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

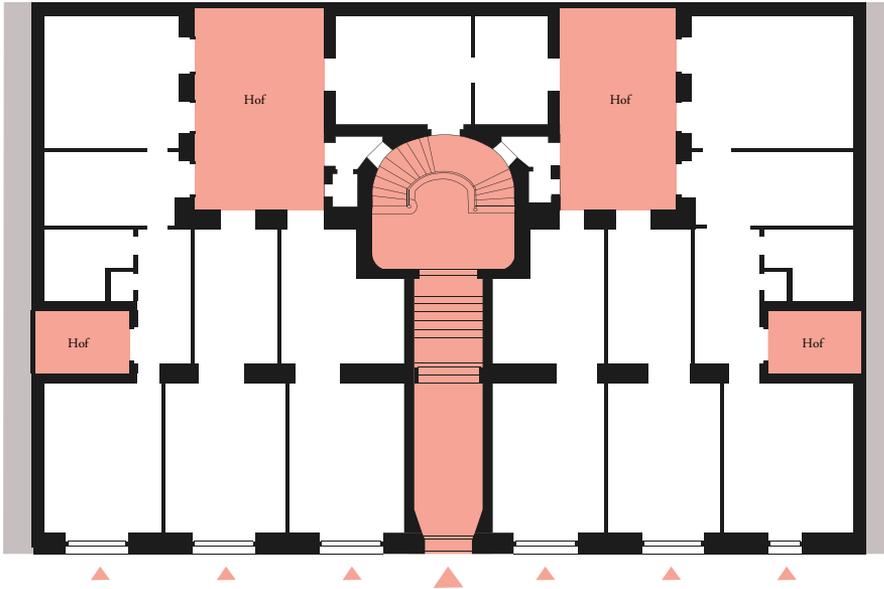


Abb.24 Grundriss Nr.3-5

Straßentrakt zweiflügelig

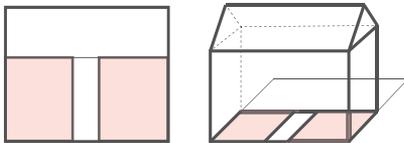


Abb.26 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

- Eingang, Erschließung, Hof
- Bebauung, Typologie

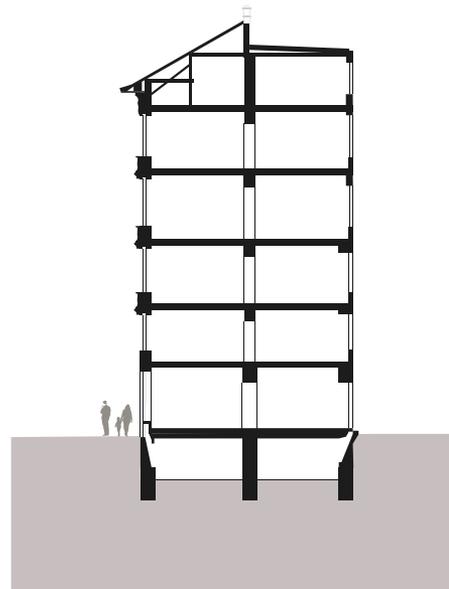


Abb.25 Schnitt Nr.3-5

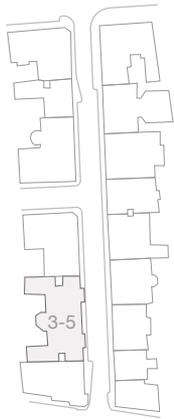


Abb.27 Lageplan Gebäude Nr.3-5

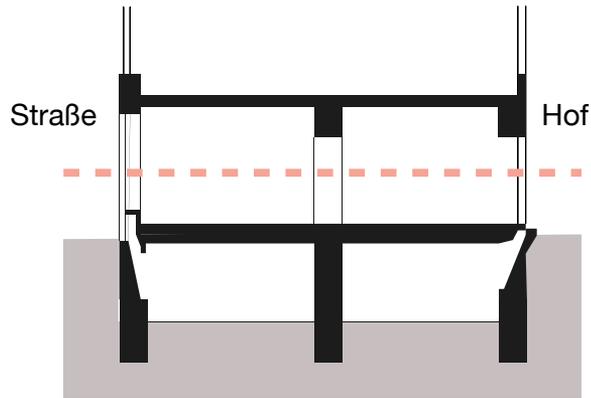


Abb.28 Niveuanbindung

Baujahr	1899
Baukörper	Straßentrakt zweiflügelig
Orientierung	Blockrand
Typologie	Zweiflügelig zur Haupteinschließung
Erschließung	insg. sieben Türen straßenseitig
Hof	in Erdgeschoß erschlossen
Haupteingangsbreite	2,5 m
Grundstückgröße	661,2 m ²
Hofgröße	101,31 m ²
Bebaute Fläche	85%
Zugang Niveau	annähernd eben
Niveau	40cm über Gehsteig
Eingangsbereich	3,95m Höhe
Eingangstor	3,6m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	2,7m unter Straße
Keller Raumhöhe	2,7m
Belichtung Keller	hof- und straßenorientierte Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.4

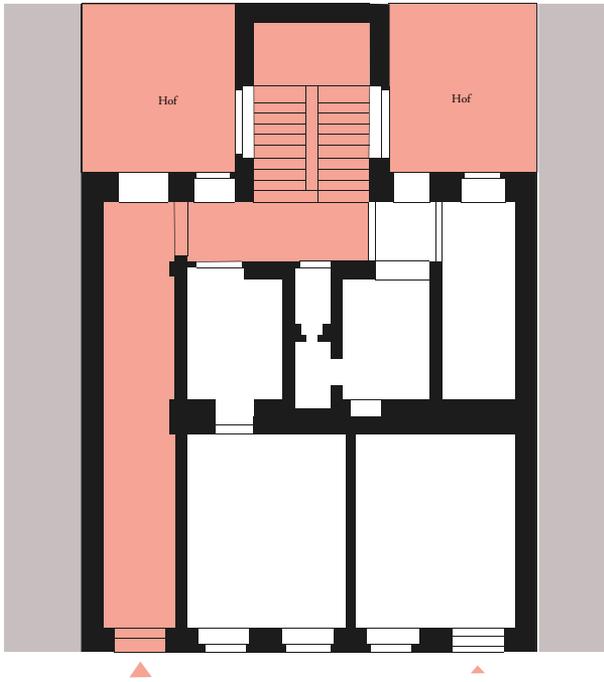


Abb.29 Grundriss Nr.4

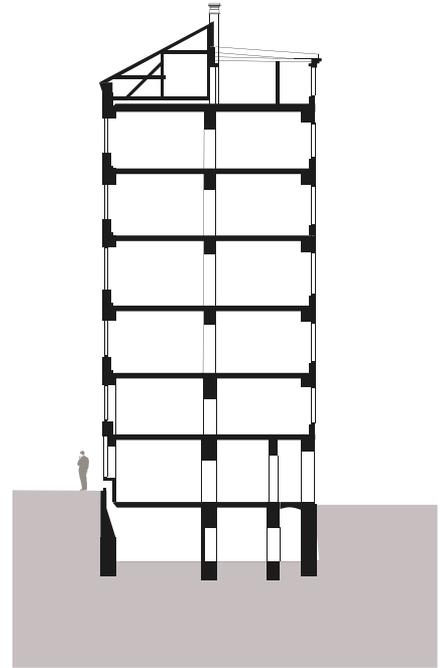


Abb.30 Schnitt Nr.4

Straßentrakt einflügelig

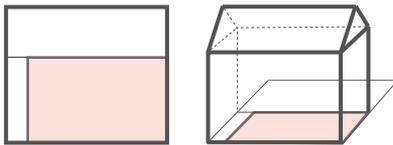


Abb.31 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

- Eingang, Erschließung, Hof
- Bebauung, Typologie

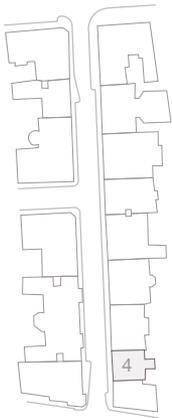


Abb.32 Lageplan Gebäude Nr.4

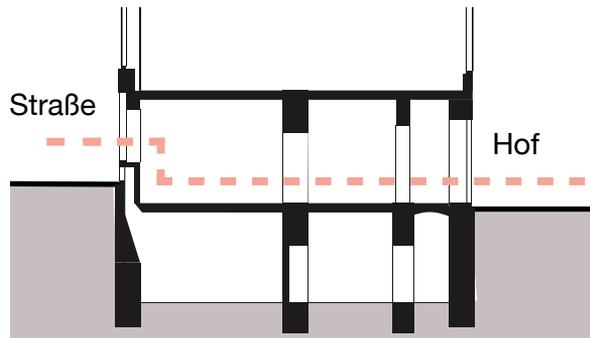


Abb.33 Niveauanbindung

Baujahr	1895
Baukörper	Straßentrakt einflügelig
Orientierung	Blockrand
Typologie	Einflügelig zur Haupteinschließung
Erschließung	insg. zwei Türen straßenseitig
Hof	in Erdgeschoß erschlossen
Haupteingangsbreite	1,8 m
Grundstückgröße	183,6 m ²
Hofgröße	31,51 m ²
Bebaute Fläche	83%
Zugang Niveau	tiefere gelegen
Niveau	59cm unter Gehsteig
Eingangsbereich	2,85m Höhe
Eingangstor	2,85m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	4m unter Straßenniveau
Keller Raumhöhe	3m
Belichtung Keller	straßenorientierte Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.6

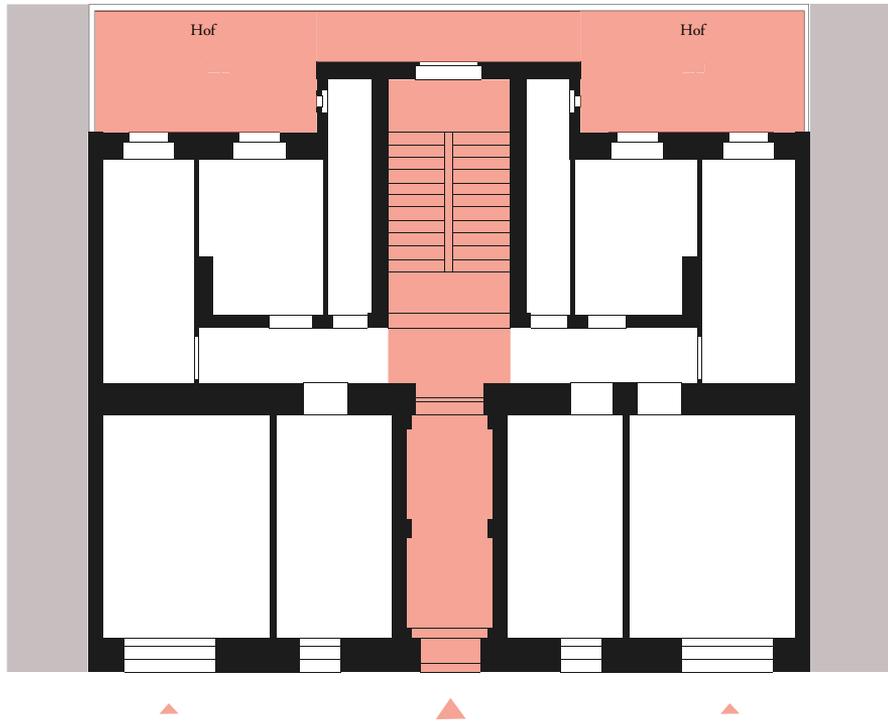


Abb.34 Grundriss Nr.6

Straßentrakt zweiflügelig

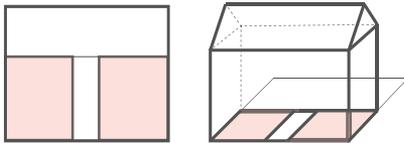


Abb.36 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

- Eingang, Erschließung, Hof
- Bebauung, Typologie

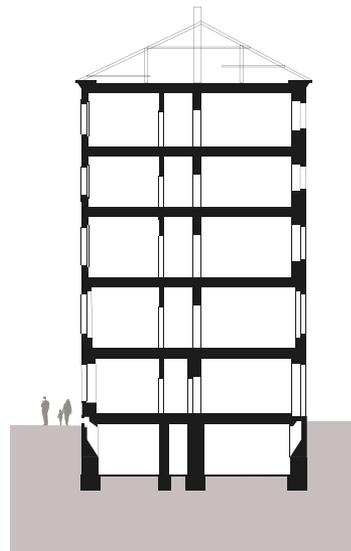


Abb.35 Schnitt Nr.6

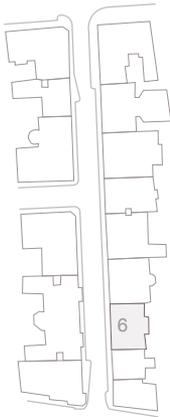


Abb.37 Lageplan Gebäude Nr.6

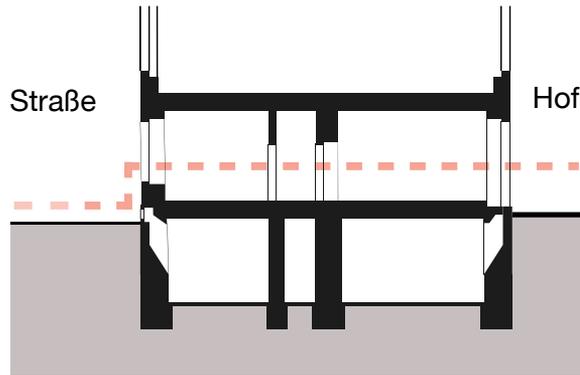


Abb.38 Niveaubindung

Baujahr	1895
Baukörper	Straßentrakt zweiflügelig
Orientierung	Blockrand
Typologie	Zweiflügelig zur Haupteinschließung
Erschließung	insg. drei Türen straßenseitig
Hof	in Erdgeschoß erschlossen
Haupteingangsbreite	2 m
Grundstückgröße	215,7 m ²
Hofgröße	44,4 m ²
Bebaute Fläche	80%
Zugang Niveau	höher gelegen
Niveau	55cm über Gehsteig
Eingangsbereich	3,45m Höhe
Eingangstor	3,3m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	2,95m unter Straße
Keller Raumhöhe	2,95m
Belichtung Keller	hof- und straßenorientierte Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.7

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

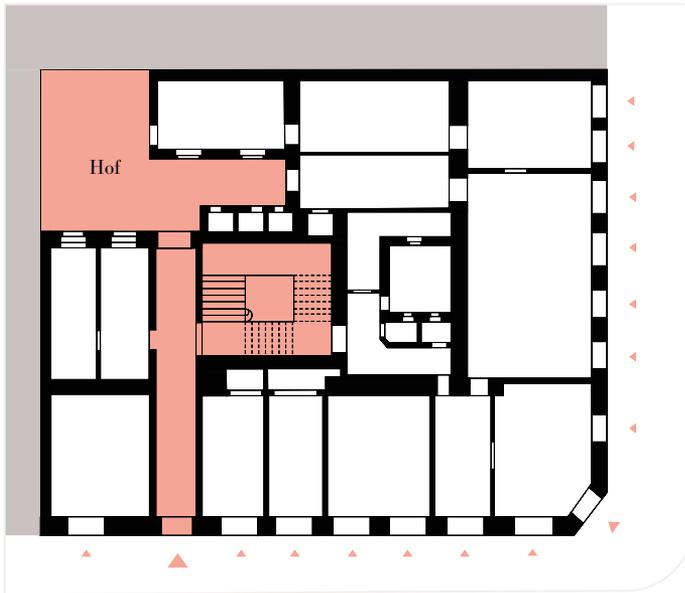


Abb.39 Grundriss Nr.7

Eckbaukörper

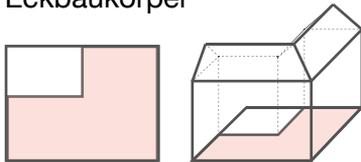


Abb.41 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

- Eingang, Erschließung, Hof
- Bebauung, Typologie

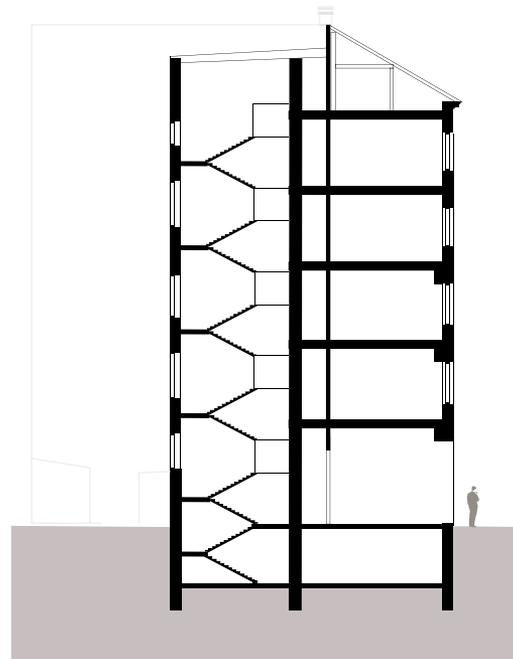


Abb.40 Schnitt Nr.7

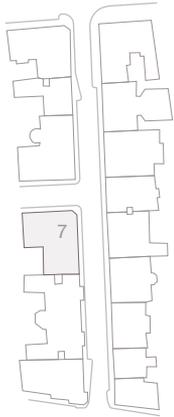


Abb.42 Lageplan Gebäude Nr.7

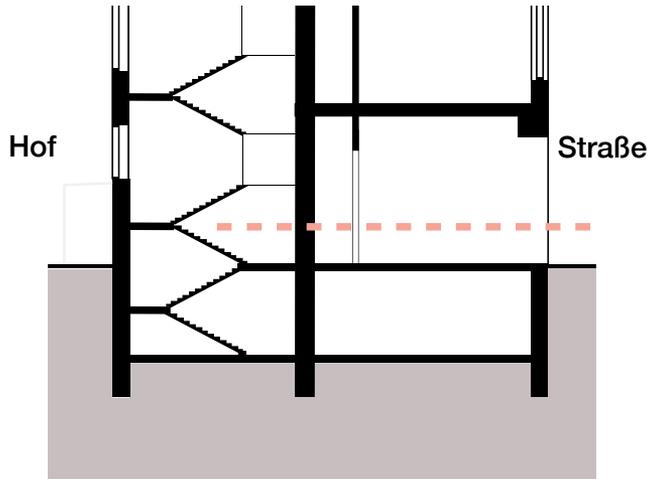


Abb.43 Niveauanbindung

Baujahr	1900
Baukörper	Ecktrakt
Orientierung	Blockrand
Typologie	Zweiflügelig zur Haupteinschließung
Erschließung	insg. 16 Türen straßenseitig
Hof	über Erdgeschoß erschlossen
Haupteingangsbreite	1,8 m
Grundstückgröße	488,58 m ²
Hofgröße	80,93 m ²
Bebaute Fläche	85%
Zugang Niveau	höher gelegen
Niveau	15cm über Gehsteig
Eingangsbereich	3,95m Höhe
Eingangstor	3,8m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	unter Straße
Keller Raumhöhe	keine Höhen Angabe
Belichtung Keller	keine Höhen Angabe

11. Straßenzug | Gebäude Nr.8

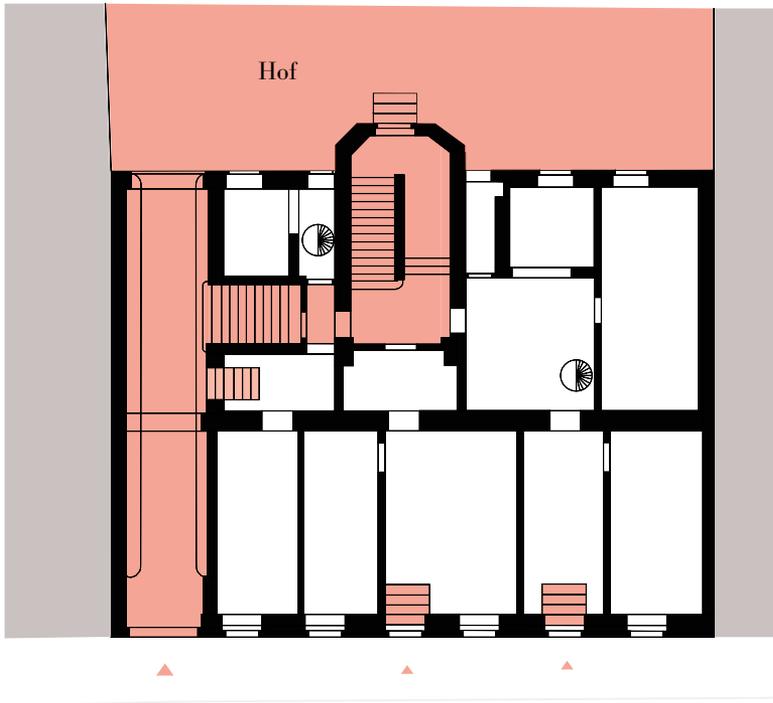


Abb.44 Grundriss Nr.8

Straßentrakt einflügelig

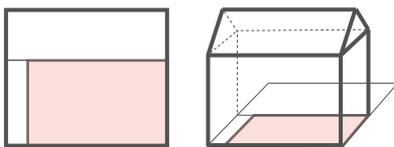


Abb.46 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

- Eingang, Erschließung, Hof
- Bebauung, Typologie

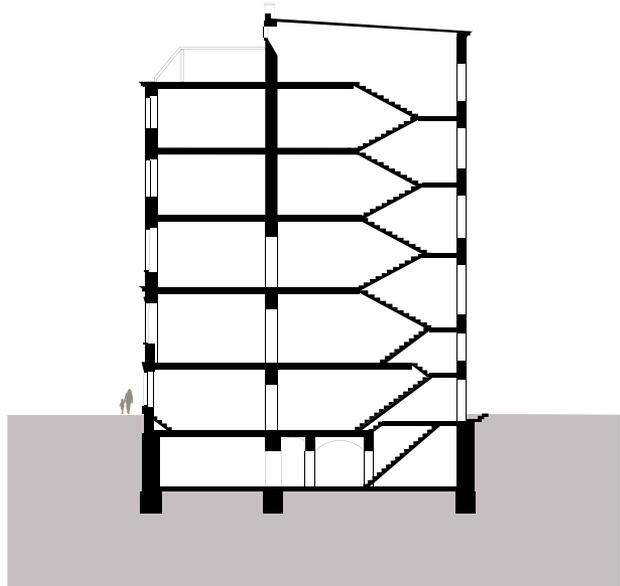


Abb.45 Schnitt Nr.8

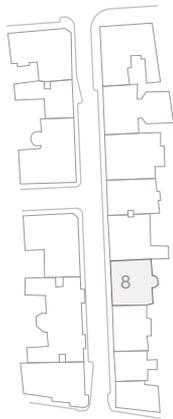


Abb.47 Lageplan Gebäude Nr.8

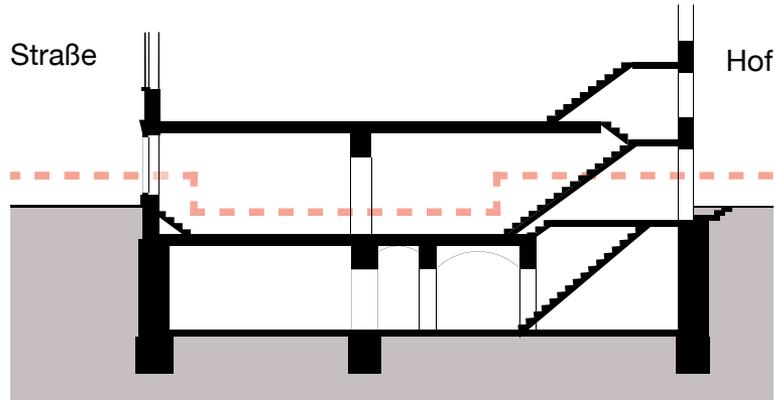


Abb.48 Niveauanbindung

Baujahr	1890
Baukörper	Straßentrakt einflügelig
Orientierung	Blockrand
Typologie	Einflügelig zur Haupteerschließung
Erschließung	insg. drei Türen straßenseitig
Hof	in Erdgeschoß erschlossen
Haupteingangsbreite	2,5 m
Grundstückgröße	551 m ²
Hofgröße	296,5 m ²
Bebaute Fläche	50%
Zugang Niveau	tiefere gelegen
Niveau	75cm unter Gehsteig
Eingangsbereich	3,8m Höhe
Eingangstor	3,6m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	3,61m unter Straßenniveau
Keller Raumhöhe	2,5m
Belichtung Keller	keine Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.9

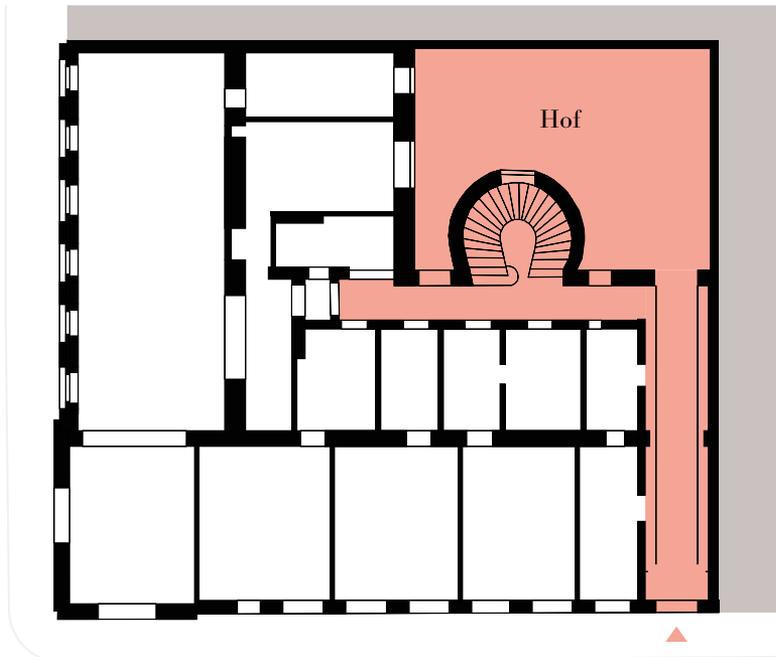


Abb.49 Grundriss Nr.9

Eckbaukörper

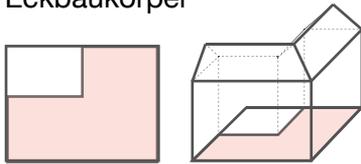


Abb.51 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

-  Eingang, Erschließung, Hof
-  Bebauung, Typologie

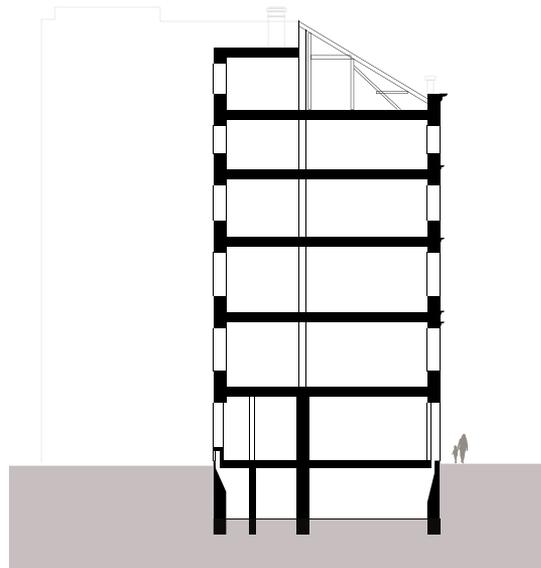


Abb.50 Schnitt Nr.9

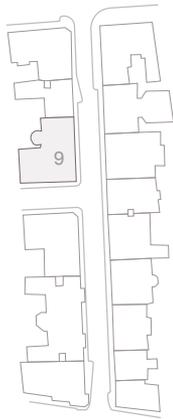


Abb.52 Lageplan Gebäude Nr.9

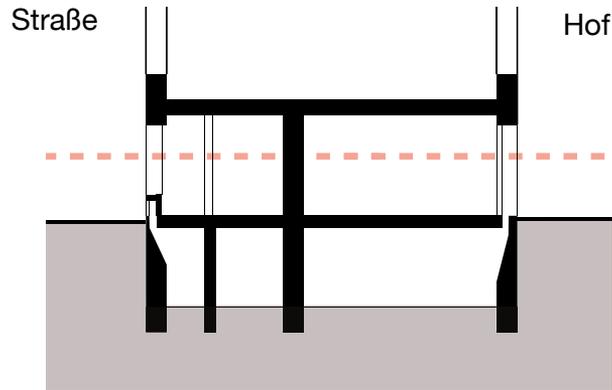


Abb.53 Niveaubindung

Baujahr	1894
Baukörper	Ecktrakt
Orientierung	Blockrand
Typologie	Einflügelig zur Haupterschließung
Erschließung	Tor straßenseitig
Hof	über Erdgeschoß erschlossen
Haupteingangsbreite	2,2 m
Grundstückgröße	509,5 m ²
Hofgröße	78,2 m ²
Bebaute Fläche	85%
Zugang Niveau	höher gelegen
Niveau	15,8cm über Gehsteig
Eingangsbereich	3,35m Höhe
Eingangstor	3,6m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	3,5m unter Straße
Keller Raumhöhe	2,8m u. 3,1m
Belichtung Keller	hof- und straßenorientierte Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.10

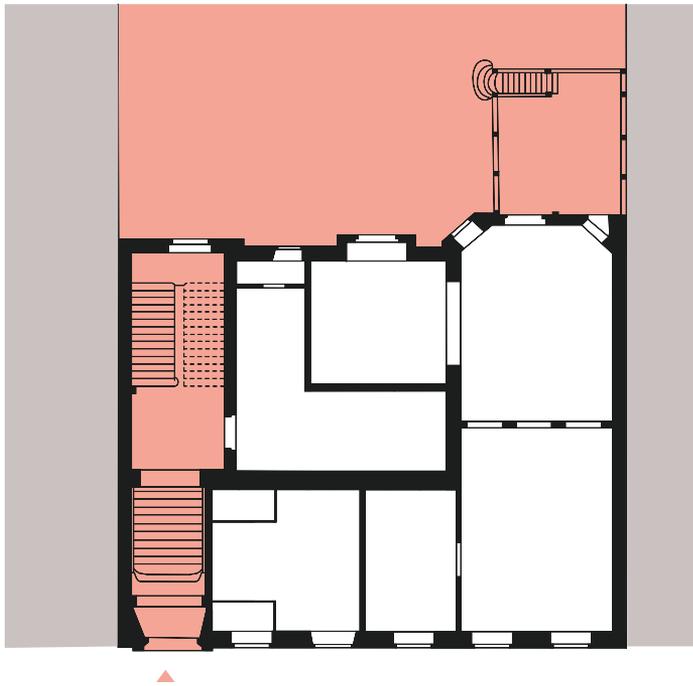


Abb.54 Grundriss Nr.10

Straßentrakt einflügelig

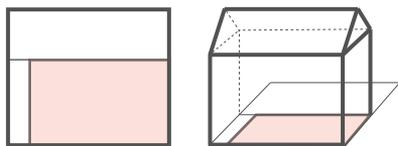


Abb.56 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

- Eingang, Erschließung, Hof
- Bebauung, Typologie

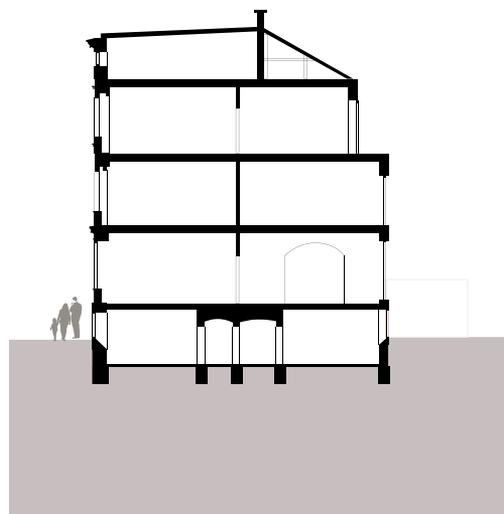


Abb.55 Schnitt Nr.10

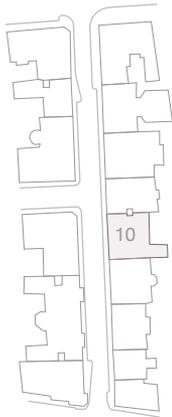


Abb.57 Lageplan Gebäude Nr.10

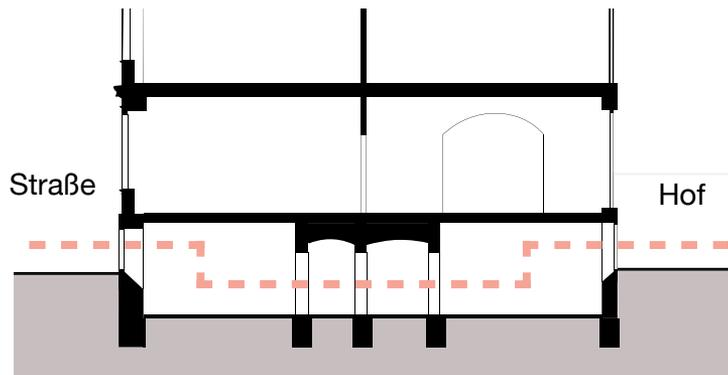


Abb.58 Niveuanbindung

Baujahr	1894
Baukörper	Straßentrakt einflügelig
Orientierung	Blockrand
Typologie	Einflügelig zur Haupteinschließung
Erschließung	eine Tür straßenseitig
Hof	in Hochparterre u. Tiefparterre erschlossen
Haupteingangsbreite	2,4 m
Grundstückgröße	490 m ²
Hofgröße	221 m
Bebaute Fläche	55%
Zugang Niveau	höher und tiefer gelegen
Niveau	1,6m unter und ca 1,8m über Gehsteig
Eingangsbereich	4m Höhe
Eingangstor	3,9m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	nicht vorhanden
Kellerniveau	1,6m unter Straßenniveau
Keller Raumhöhe	2,9m
Belichtung Keller	hof- und straßenorientierte Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.12

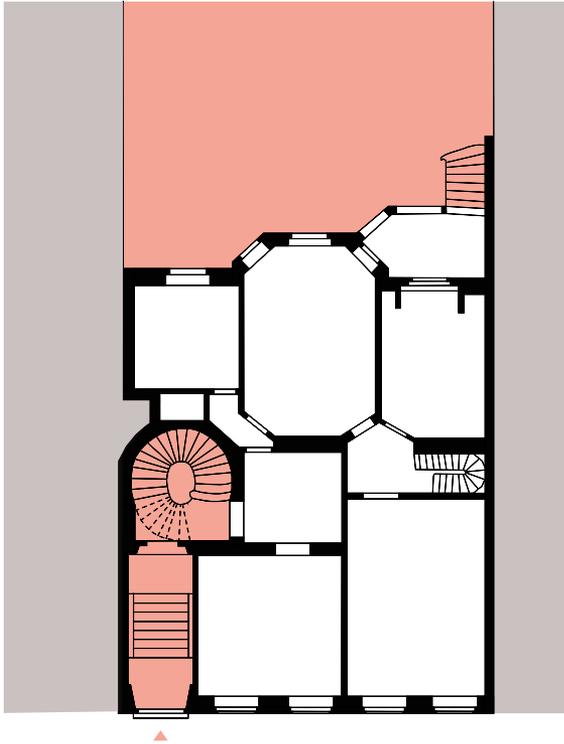


Abb.59 Grundriss Nr.12

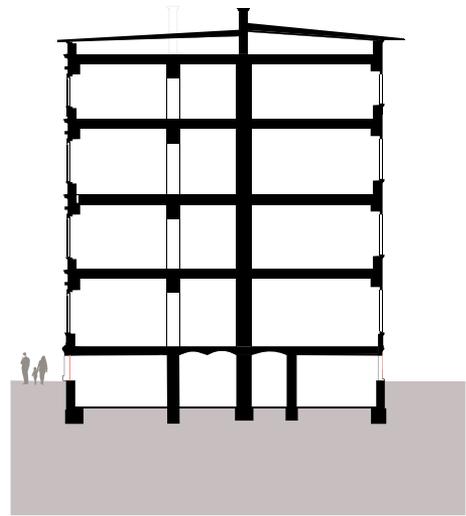


Abb.60 Schnitt Nr.12

Straßentrakt einflügelig

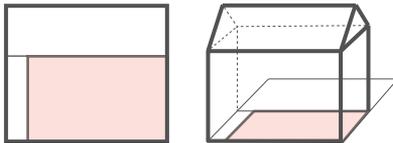


Abb.61 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

-  Eingang, Erschließung, Hof
-  Bebauung, Typologie

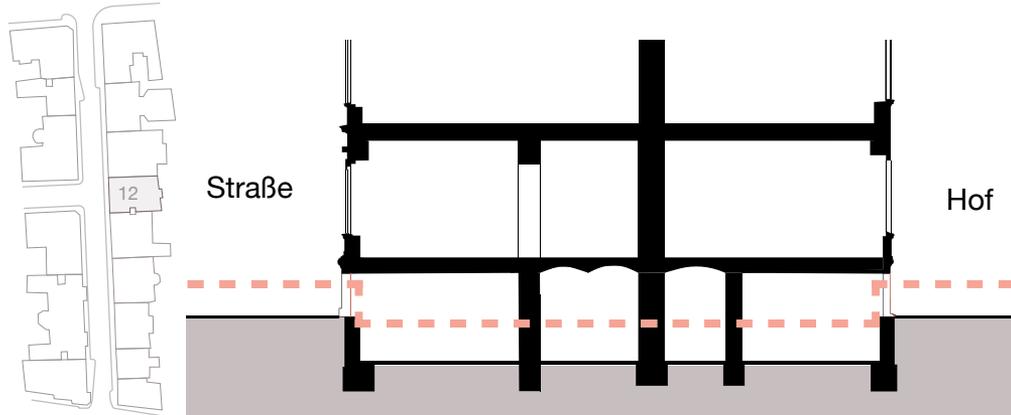


Abb.62 Lageplan Gebäude Nr.12

Abb.63 Niveauanbindung

Baujahr	1882
Baukörper	Straßentrakt einflügelig
Orientierung	Blockrand
Typologie	Einflügelig zur Haupteinschließung
Erschließung	eine Tür straßenseitig
Hof	in Hochparterre u. Tiefparterre erschlossen
Haupteingangsbreite	3 m
Grundstückgröße	219 m ²
Hofgröße	100 m
Bebaute Fläche	46%
Zugang Niveau	höher und tiefer gelegen
Niveau	unter und über Gehsteig
Eingangsbereich	keine Höhen Angabe
Eingangstor	keine Höhen Angabe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	nicht vorhanden
Kellerniveau	keine Höhen Angabe
Keller Raumhöhe	keine Höhen Angabe
Belichtung Keller	hof- und straßenorientierte Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.13

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

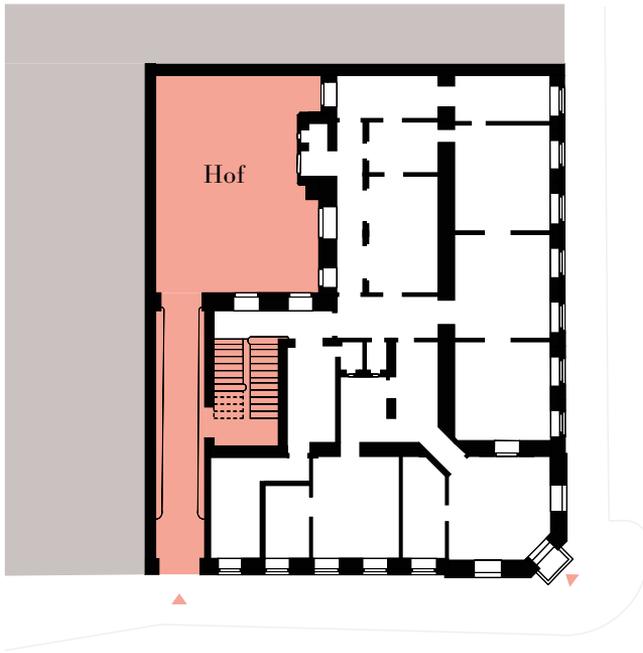


Abb.64 Grundriss Nr.13

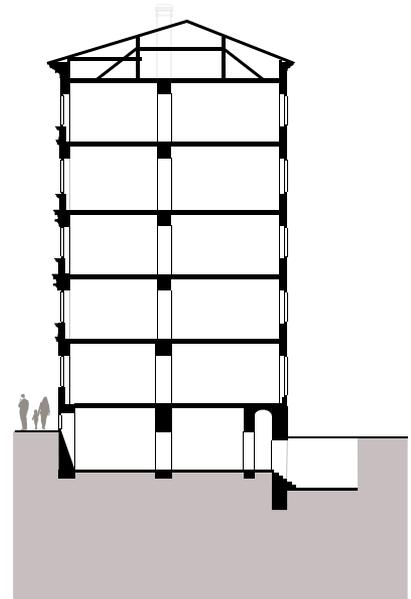


Abb.65 Schnitt Nr.13

Eckbaukörper

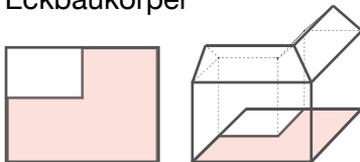


Abb.66 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

-  Eingang, Erschließung, Hof
-  Bebauung, Typologie

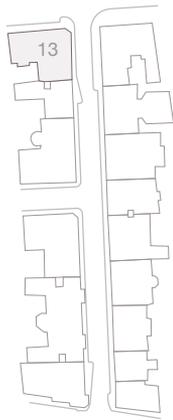


Abb.67 Lageplan Gebäude Nr.13

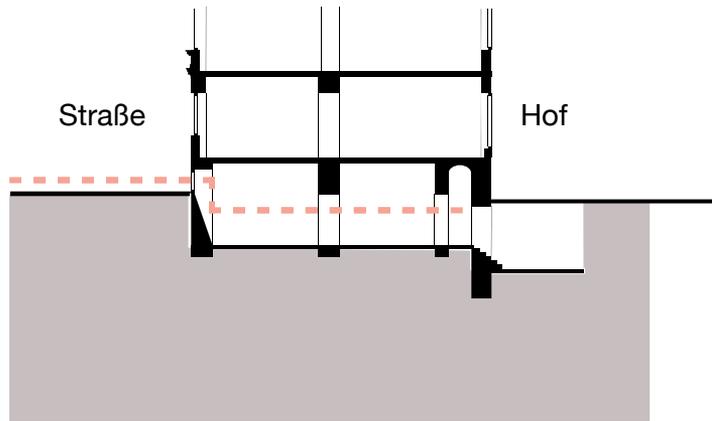


Abb.68 Niveaubindung

Baujahr	1858
Baukörper	Ecktrakt
Orientierung	Blockrand
Typologie	Einflügelig zur Haupteerschließung
Erschließung	Tor straßenseitig
Hof	über Erdgeschoß erschlossen
Haupteingangsbreite	2,7 m
Grundstückgröße	488,6 m ²
Hofgröße	80,9 m ²
Bebaute Fläche	84%
Zugang Niveau	höher und tiefer gelegen
Niveau	2,35m unter und 1,5m über Gehsteig
Eingangsbereich	4m Höhe
Eingangstor	4m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	2,35m unter Straße
Keller Raumhöhe	3,4m
Belichtung Keller	straßenorientierte Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.14

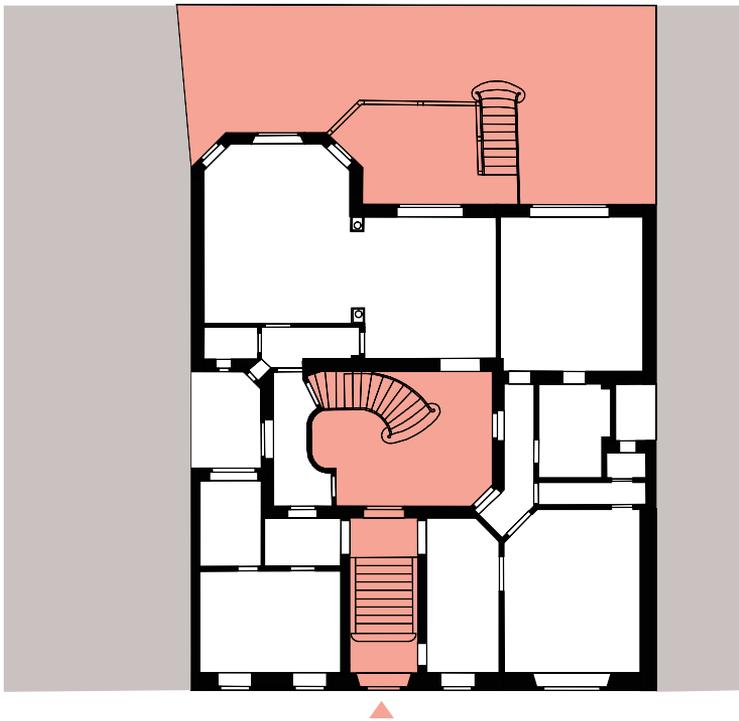


Abb.69 Grundriss Nr.14

Straßentrakt zweiflügelig

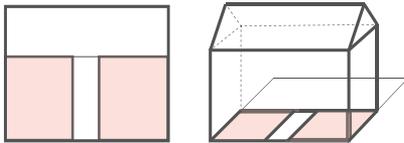


Abb.71 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

- Eingang, Erschließung, Hof
- Bebauung, Typologie

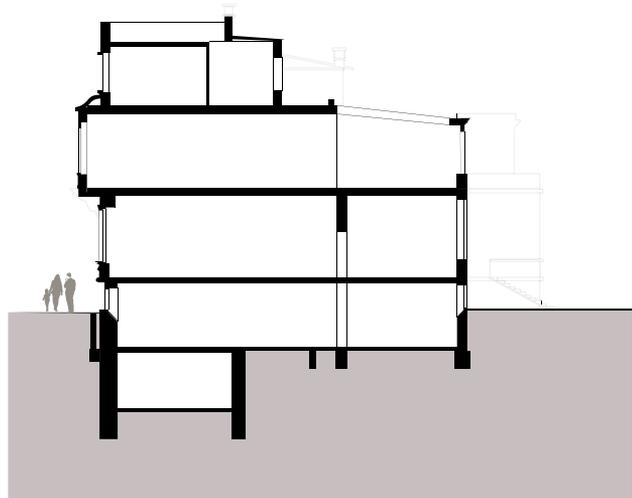


Abb.70 Schnitt Nr.14

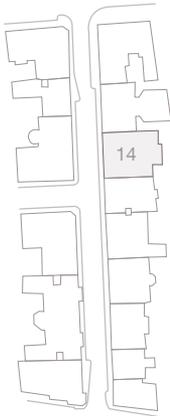


Abb.72 Lageplan Gebäude Nr.14

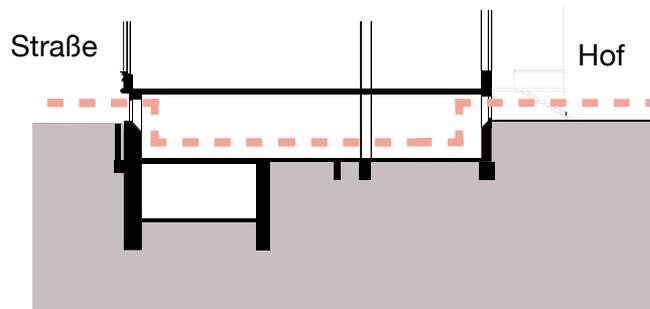


Abb.73 Niveuanbindung

Baujahr	1892
Baukörper	Straßentrakt zweiflügelig
Orientierung	Blockrand
Typologie	Zweiflügelig zur Haupteinschließung
Erschließung	keine Türen straßenseitig
Hof	in Erdgeschoß erschlossen
Haupteingangsbreite	2,4 m
Grundstückgröße	471,5 m ²
Hofgröße	118 m ²
Bebaute Fläche	75%
Zugang Niveau	höher und tiefer gelegen
Niveau	1,8m unter und 1,75m über Gehsteig
Eingangsbereich	4m Höhe
Eingangstor	4m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	1,8m unter Straße
Keller Raumhöhe	3m Höhe
Belichtung Keller	hof- und straßenorientierte Fenster

11. Straßenzug | Gebäude Nr.16

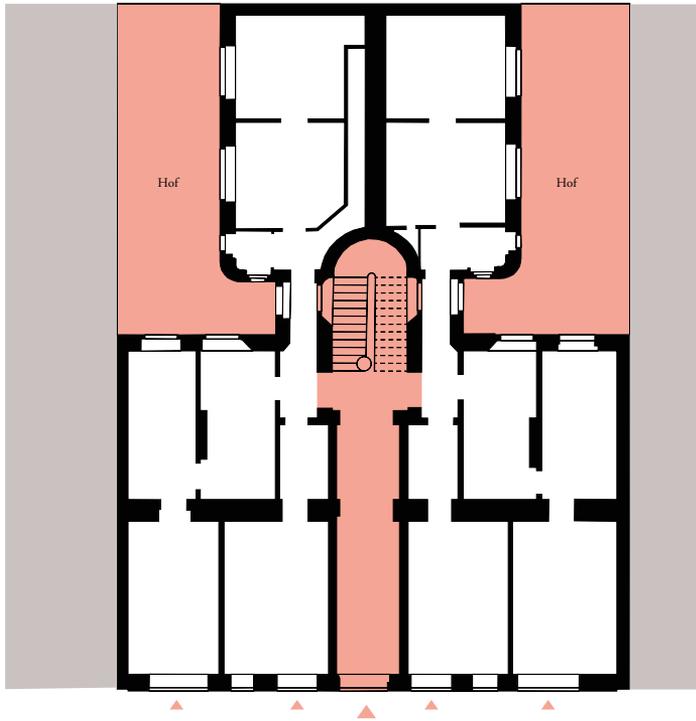


Abb.74 Grundriss Nr.16

Straßentrakt zweiflügelig

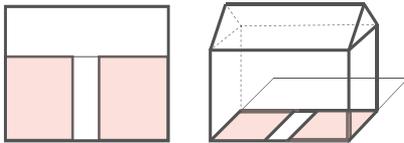


Abb.76 Baukörpertypologie

Legende - Katalog

- Eingang, Erschließung, Hof
- Bebauung, Typologie

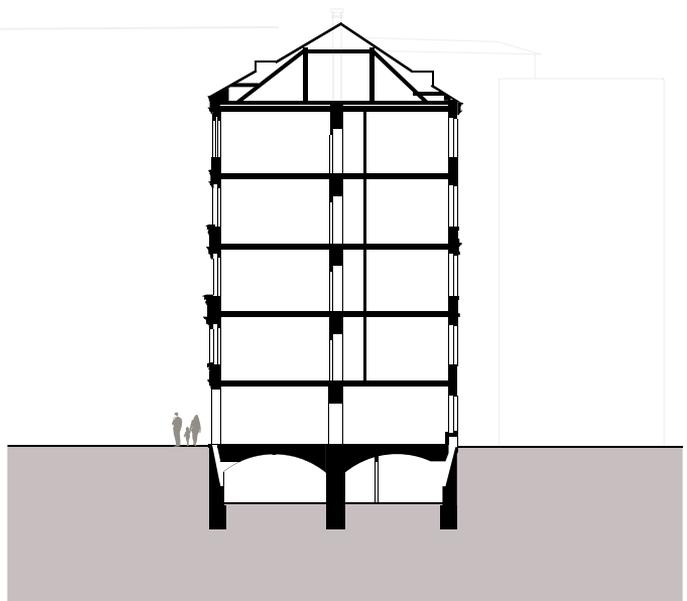


Abb.75 Schnitt Nr.16

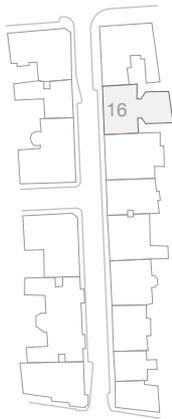


Abb.77 Lageplan Gebäude Nr.16

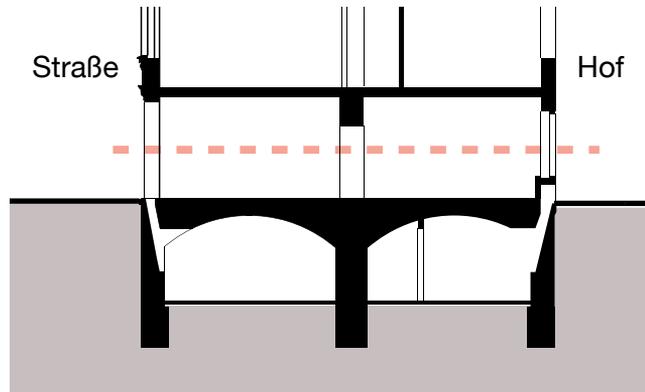


Abb.78 Niveuanbindung

Baujahr	1900
Baukörper	Straßentrakt zweiflügelig
Orientierung	Blockrand
Typologie	Zweiflügelig zur Haupteinschließung
Erschließung	eine Türen straßenseitig
Hof	in Erdgeschoß erschlossen
Haupteingangsbreite	2,4 m
Grundstückgröße	471,5 m ²
Hofgröße	120 m ²
Bebaute Fläche	75%
Zugang Niveau	gleiche Ebene gelegen
Niveau	1cm über Gehsteig
Eingangsbereich	3m Höhe
Eingangstor	3m Höhe
Erschließung EG	direkt von Straße
Keller	Keller vorhanden
Kellerniveau	3m unter Straße
Keller Raumhöhe	2,7m
Belichtung Keller	hof- und straßenorientierte Fenster

11. Zusammenfassung | Baujahr und Architekt

1899	Nr. 3-5	Drexler Anton und Josef
1895	Nr. 6	Wögler Josef
1900	Nr. 7	Jäger Adolf
1890	Nr. 8	Fellner und Helmer Hermann
1894	Nr. 9	Schöne Ludwig
1894	Nr. 10	Fellner und Helmer Hermann
1882	Nr. 12	Fellner und Helmer Hermann
1892	Nr. 14	Fellner und Helmer Hermann
1900	Nr. 16	Fellner und Helmer Hermann

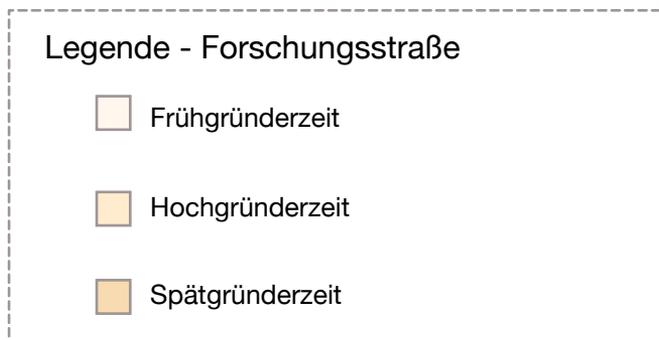
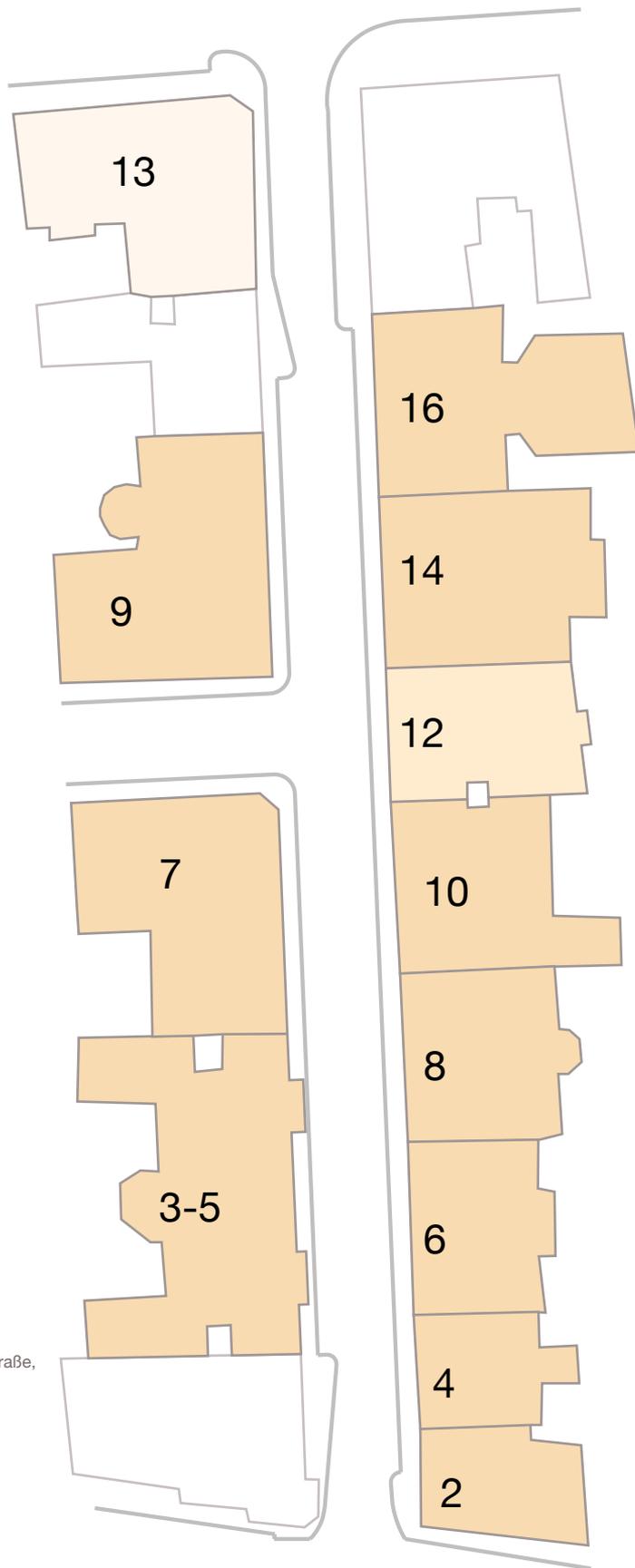
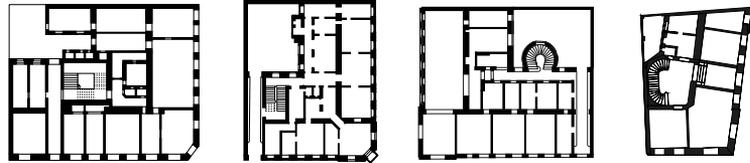
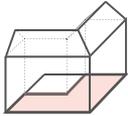


Abb.79 Forschungsstraße,
Lageplan

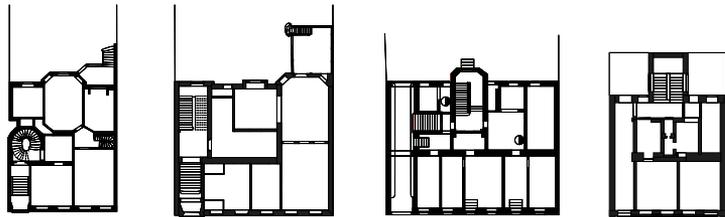
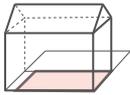


11. Zusammenfassung | Baukörper Typologie

Ecktyp



Straßentrakt - einflügelig



Straßentrakt - zweiflügelig

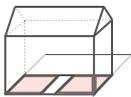


Abb.80 Baukörper Typologie

In der Auswertung des Kataloges, sind drei Baukörpertypologien, wiederkehrend vorhanden.

Der Ecktyp ist in vier Gebäuden vorhanden. Dieser ist auf den Eckgrundstücken vertreten. Bei dieser Typologie befindet sich der Hof im hinteren Eck des Grundstückes. Zudem gibt es eine Variation der Erschließungssituation, einflügelig als auch zweiflügelig. Zudem sind in der StadtParterre Ebene, die straßenseitigen Nutzungsräume, meist direkt erschlossen.

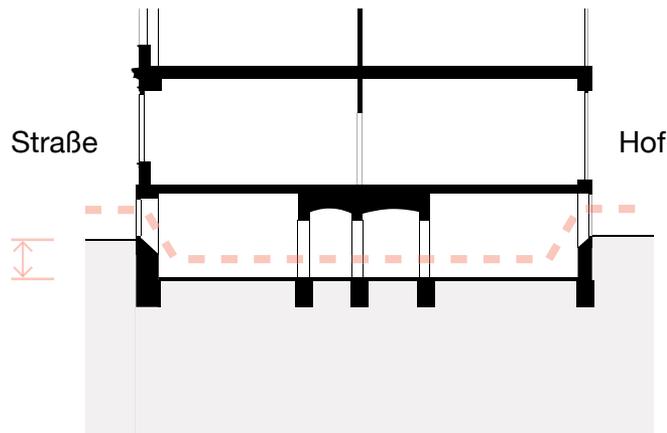
Der Straßentrakt-einflügelig, ist ebenfalls in vier Gebäuden vorhanden.

In dieser Typologie befindet sich der Hof im hinteren Bereich des Grundstückes. Der Hof ist bei diesem Typus nicht direkt erschlossen. Die Bebauung ist einflügelig zur Erschließung strukturiert. Das Stiegenhaus ist zum Teil im Übergang von der Haupteingangssituation vorhanden oder aber auch im hinteren Bereich, als Zubau.

Der Straßentrakt-zweiflügelig, ist in der Forschungsstraße, vierfach vertreten. Der Hof ist ebenso, im hinteren Bereich des Grundstückes und nicht direkt als Übergang an den öffentlichen Straßenraum, angebunden. Die Bebauung ist einflügelig zur Erschließung strukturiert. Das Stiegenhaus ist zum Teil im Übergang von der Haupteingangssituation vorhanden oder im hinteren Bereich, als Zubau.

11. Zusammenfassung | StadtParterre Ebenen

1. Tiefparterre und Hochparterre



2. Parterre mit Keller

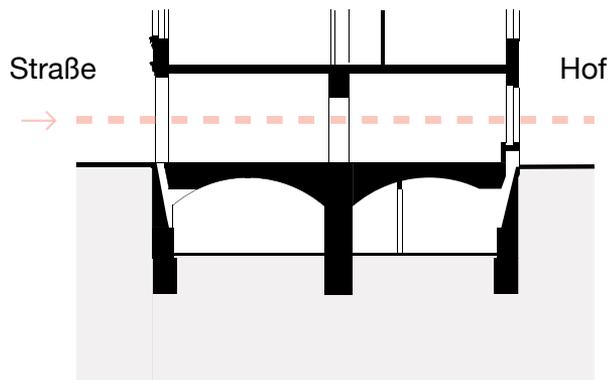


Abb.81 Stadtparterre Ebenen

Durch die Untersuchung, der einzelnen gründerzeitlichen Baukörper und deren Anschluss an das StadtParterre sind zwei verschiedenen Typen, zu betrachten.

Bei dem **ersten Typ** ist das StadtParterre in verschiedene Ebenen aufgeteilt. Von der Straße aus ist das Gebäude, durch ein Tiefparterre, als auch ein Hochparterre, zu erreichen. Das Tiefparterre ist meist zusätzlich zur Haupteinschließung auch straßenseitig durch Türen, erschlossen. Es gibt zwei Ebenen die sich zum Straßenraum hin öffnen. Diese Halbgewölbe sind auf die Begrenzung der Stockwerke, in der analogen Bauordnung zurückzuführen. Bei Hoch- und Tiefparterre Gebäuden ist der Hof meist nicht unmittelbar vom öffentlichen Straßenraum zu erreichen.

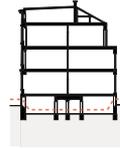
Die **zweite Typologie** der Zugänglichkeit, gestaltet sich offenerer zum Straßenraum. Diese ist meist fast Niveaugleich, mit dem Straßenniveau, nur durch eine Schwelle erhöht (lt. Bauordnung, min. 15,8cm höher). Zusätzlich weist dieser Typus meist einen Keller auf. Dieser ist durch Hof- und Straßenfenster belichtet. Durch die Haupteinschließung, ist der Hof meist direkt von der Straße, zu erreichen. Der Hof ist somit an den öffentlichen Straßenraum gekoppelt.

11. Zusammenfassung | Schnitte

1. Hoch- und Tiefparterre



1882

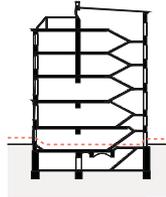


1894

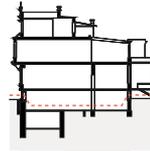
2. Hoch-, Tiefparterre und Keller



1858



1890



1892



1895

3. Parterre und Keller



1892



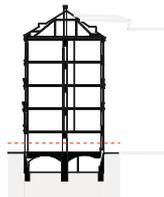
1894



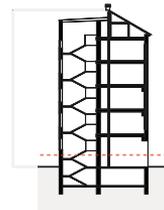
1895



1899



1900



1900

Abb.82 Schnitte Typologie

Die Analyse der Gebäudeebenen zeigt **drei** verschiedenen Niveaugliederungen.

Der erste Niveautypus teilt sich in Zwei Ebenen, das Hoch- und Tiefparterre. Von dieser Art sind zwei Gebäude, in der Forschungsstraße vorhanden. Diese Gebäude sind in den Jahren 1882 und 1894 erbaut worden.

Der zweite Niveautypus gliedert sich in drei Ebenen des Hoch-, Tiefparterre und Kellers. Von dieser Bauweise sind vier Gebäude, in der Forschungsstraße entstanden. Die Gebäude sind in den Jahren 1858,1890, 1892 und1895 erbaut worden.

Der dritte Niveautypus teilt sich in die Gebäudeebenen, Parterre und Keller. Von diesem Typus sind sechs Gebäude, in der Forschungsstraße erbaut worden. Die Gebäude sind in den Jahren 1892,1894,1895, 1899 und 1900 entstanden.

11. Zusammenfassung | Schnitte

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

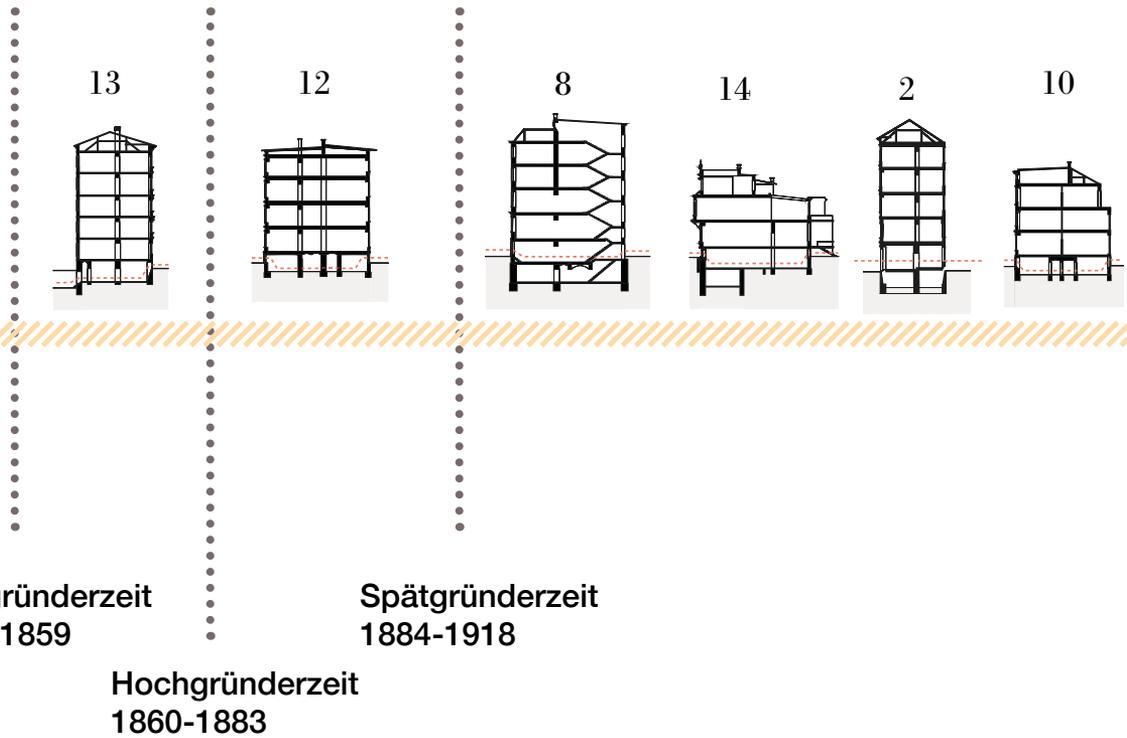
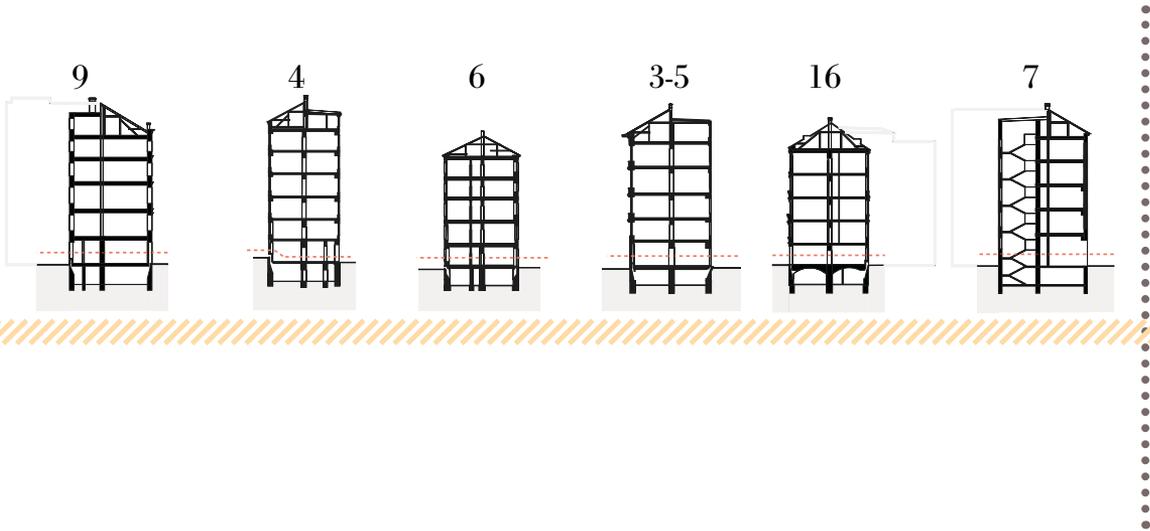


Abb.83 Schnitte Gründerzeit



Durch die zeitliche Einordnung in Früh-, Hoch-, und Spätgründerzeit, der Gebäude, lassen sich Rückschlüsse über die Stadtparterrebenen, ziehen.

Der erste Niveautypus der Hoch- und Tiefparterregeschoße sind in der Hoch- und Spätgründerzeit vertreten.

Der zweite Niveautypus der Hoch- und Tiefparterregeschoße mit Unterkellerung, sind in der Früh und Spätgründerzeit vorhanden.

Der dritte Niveautypus des Parterre mit Unterkellerung lassen sich, in die Spätgründerzeit, einordnen. Aufgrund der vierten Wiener Bauordnung 1883, lässt sich das Verschwinden der Unterteilung der Geschoße, in Tief- und Hochparterre, erklären. (Siehe Kapitel Wiener Bauordnung)

1918 - Ende
Gründerzeit

12. Geschichte der Nutzung





12. Nutzung | Katalog

Auf den folgenden Seiten entstand ein Nutzungskatalog des Stadtparterres, der Gebäude der Forschungsstraße. Dieser wurde hinsichtlich deren ursprünglich geplanten Nutzung und einer Bestandsaufnahme der heutigen Nutzung 2019, analysiert.

Diese Datenaushebung erfolgte über die Magistratsabteilung der Wiener Baupolizei. Die Baumapen der einzelnen Gebäude enthalten deren Einreichpläne, aufgrund derer es möglich war, die ursprünglich vorgesehene Raumnutzung herauszufinden. Die Nutzung der 2019 vorhandenen Gebäudestruktur war anhand von Begehungen der Straße ersichtlich. Allerdings nur von Betrachtungen der Fassade, vom öffentlichen Straßenraum, aus.

Für jedes Gebäude wurde der gleiche Ablauf der grafischen Analyse, in Form von Grundrissen und Fotos, als Darstellungsmethode, verwendet.

Alle Pläne sind ausschließlich aus den enthobenen Daten und Informationen der Baupolizei gezeichnet. Die Gebäude sind weder durch Begehung noch Vermessungen digitalisiert worden. Die Pläne sind somit explizit als freie Plangrafiken wahrzunehmen.

Entsprechend der neuer Datenschutzgesetze (DSGVO), sind alle persönlichen und privaten Daten anonymisiert.

Hauptteil

1 Der erste Teil der Analyse ist eine Grundrissdarstellung, die farblich hinterlegt wurde. Diese Farbinformation, stellt die ursprünglich geplante Nutzungen, mit einer Legende, des Gebäudes dar. Anhand des Erbauungsjahres wurde deren zeitgeschichtliche Einordnung beschrieben. Die Abhandlung der Nutzung erfolgte zusätzlich noch in Form von textlichen Beschreibungen.

2 Der zweite Teil des Analyse Kataloges, konzentriert sich auf die heutige Nutzung des Stadtparterres. Mit Fotos der Baustruktur, wird ein Überblick geboten. Die Permeabilität der Fassade, der einzelnen Gebäude ist durch Fenster-, Tor- und Türdarstellungen gegeben. Durch diese wird ein Überblick der Durchlässigkeit und der direkte Bezug der Baustruktur zum Stadtparterre, geboten. Die Veränderungen sowie die heutige öffentlich, ersichtliche Nutzung, beschrieben.

Schlussenteil

3 Der Schlussteil des Kapitels beinhaltet eine zusammenfassende Analyse, aus der in dem Katalog entstandenen, Datensammlungen. Anhand dieser Daten, war es möglich eine grafischen Darstellungen der Nutzungen von 2019 zu machen.

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 2

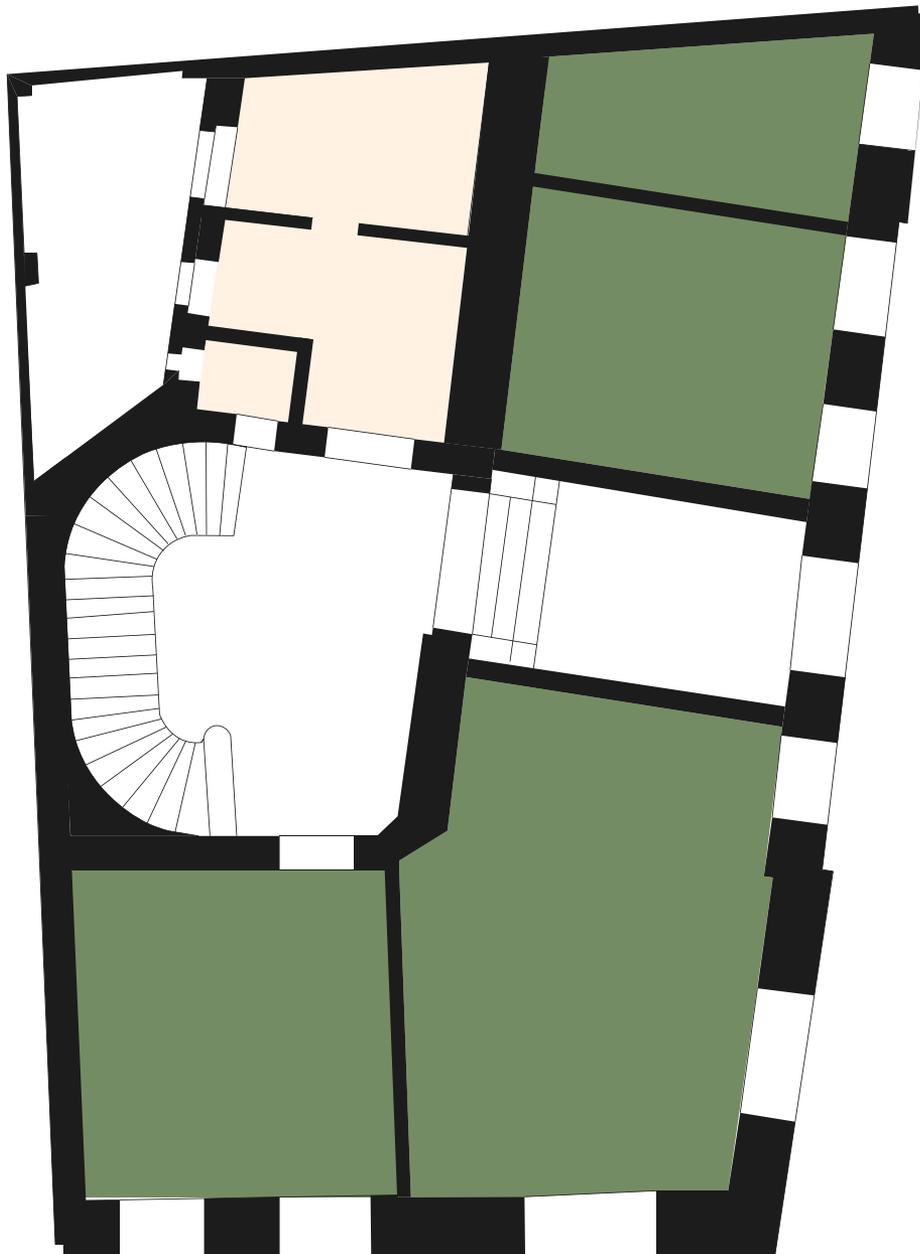


Abb.84 Grundriss Nr.2

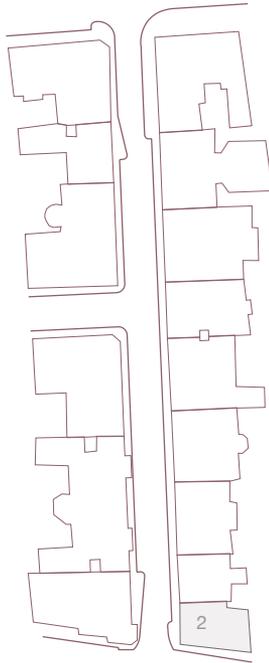


Abb.85 Lageplan Gebäude Nr.2

Das im Jahre 1892 erbaute Gebäude ist zeitlich, in die Spätgründerzeit, einzuordnen.

Dass dem StadtParterre angeschlossene Erdgeschoß, sieht eine halböffentliche Gewerbenutzung und Wohnnutzung vor. Die vier straßenseitig orientierten Räume, sind jeweils straßenseitig, durch Türen, erschlossen. Nur ein Geschäftslokal ist im Kern, mit der Hapterschließung verbunden.

Hofseitig orientiert, ist eine Zweizimmer Hausbesorger Wohnung gelegen. Diese ist durch die Hapterschließung zugänglich und nur durch den Hof belichtet.

Im Keller des Gebäudes ist keine Wohn- oder Gewerbenutzung vorgesehen. In der Plandokumentation sind Kellerabteile, ein Gewölberaum und eine Waschküche eingetragen.

Dem Hof ist keine Nutzung zugeschrieben und ein reiner Belichtungshof.

Legende - Nutzung

- | | |
|--|--|
|  Wohnnutzung |  Magazin, Lager, Müll-, Abstellraum |
|  Gewerbe, Produktion, Büro, Werkstatt |  Gewerbe, Geschäfte |

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 2

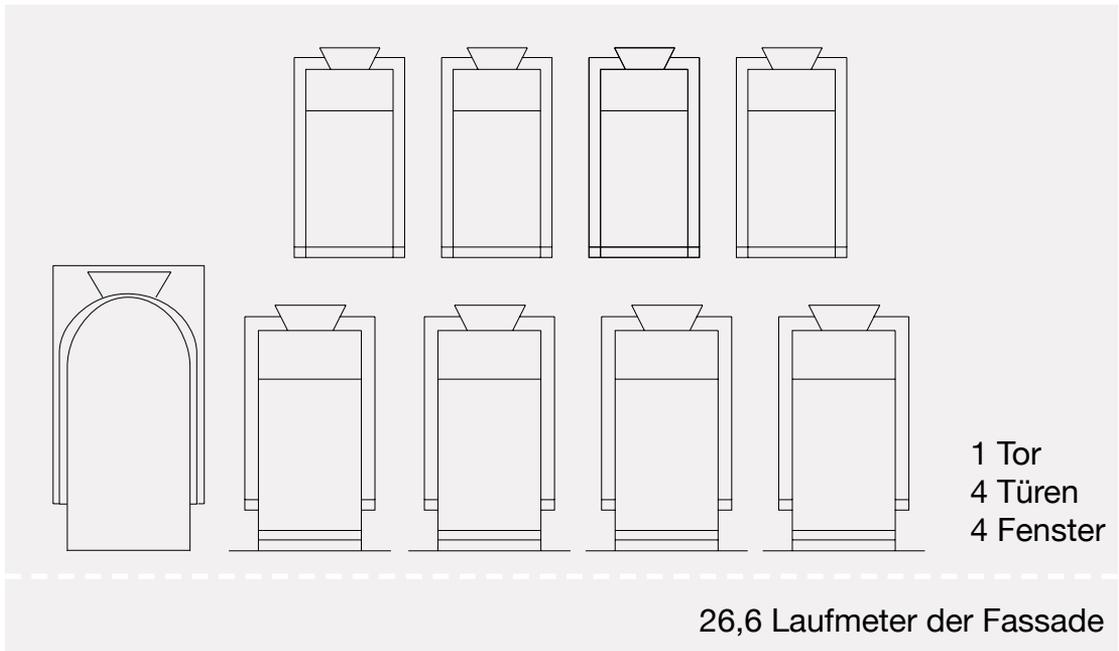


Abb.86 Fassade Gebäude Nr.2

Die bis heute erhaltenen gründerzeitliche Baustruktur weist im Erdgeschoß eine Gewerbenutzung auf. Die vier Geschäftslokale wurden durch bauliche Veränderungen, in Form von Durchbrüchen, in zwei zusammengelegt. Zudem wurden zwei Erschließungen straßenseitig geschlossen.

Die Nutzung sind zwei Geschäftslokale mit jeweils einem Eingang zur Straße. Das Eckgeschäft weist vier einsichtige Fenster auf. Das zweite weist ebenfalls zwei einsichtige Fenster auf.

Alle dem Stadtparterre sich öffnende Permeabilitätsflächen sind verglast und einsichtig.



Abb.87 Foto Fassade Gebäude Nr.2

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 3-5

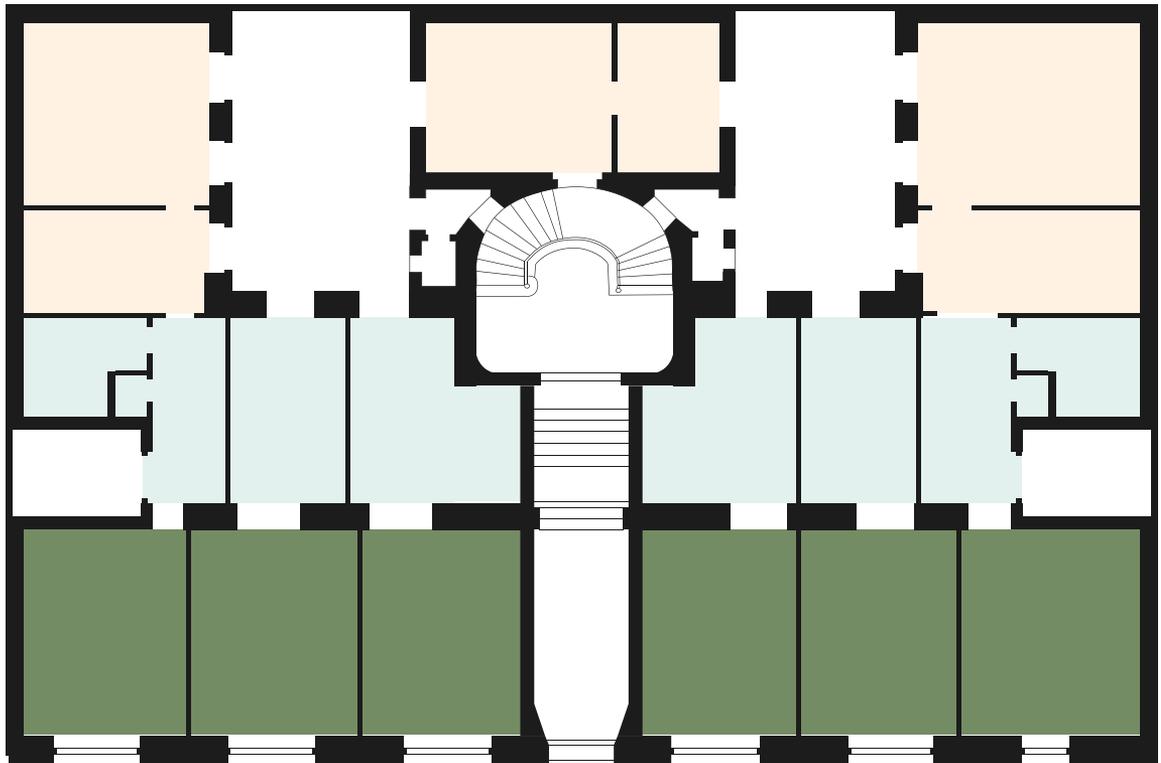


Abb.88 Grundriss Nr.3-5

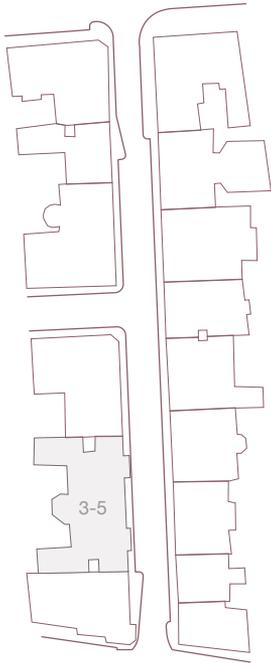


Abb.89 Lageplan Gebäude Nr.3-5

Das Gebäude wurde im Jahre 1899 erbaut und entspricht somit der architekturgeschichtlichen Zeitperiode der Spätgründerzeit.

Das StadtParterre ist an das Erdgeschoß angeschlossen. Es ist sowohl eine halböffentliche Gewerbe-, Magazin-, als auch Wohnnutzung geplant gewesen. Die sechs straßenseitig orientierten Gewerbelokale, sind in den Straßenraum durch Türen, erschlossen. Die Kernbereiche, die durch die Gewerberäume verbunden sind, beinhalten Magazine. Hofseitig orientiert, sind drei Wohnung gelegen. Diese sind durch die Haupteinschließung und die Magazine zugänglich. Die Belichtung erfolgt durch Hoffenster.

Der Keller ist durch die Hauptstiege zugänglich und in der Plandokumentation sind die Kellerabteile und zwei Gewölberäume, eingetragen.

Den Höfen ist keine Nutzung zugeschrieben und haben somit Belichtungsfunktion.

Legende - Nutzung



Wohnnutzung



Magazin, Lager, Müll-,
Abstellraum



Gewerbe, Produktion,
Büro, Werkstatt



Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 3-5

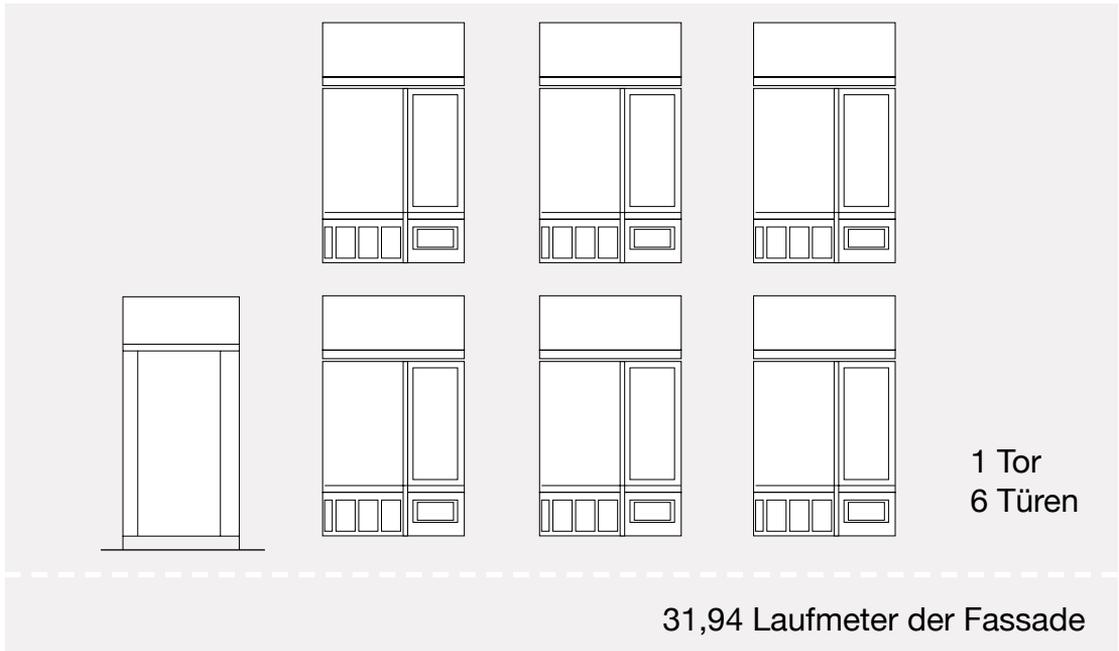


Abb.90 Fassade Gebäude Nr.3-5

Anhand der Fassade ist nicht ersichtlich, ob eine gesamte Gewerbenutzung der Erdgeschoßlokalitäten vorliegt. Zwei der sechs straßenseitigen Erdgeschoßräume werden, für ein halböffentliches Geschäft genutzt. Bei den restlichen vier ist ein Leerstand oder eventuell Lagernutzung anzunehmen.

Zwei Geschäftslokale wurden durch bauliche Veränderungen, in Form von Durchbrüchen, zu einem zusammengelegt. Zudem wurde eine Erschließung straßenseitig geschlossen.

Nur die genutzten, Permeabilitätsflächen des Stadtparterres sind verglast und einsichtig, die restlichen Geschäftslokale sind mit Rollläden verschlossen.



Abb.91 Foto Fassade Gebäude Nr.3-5

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 4

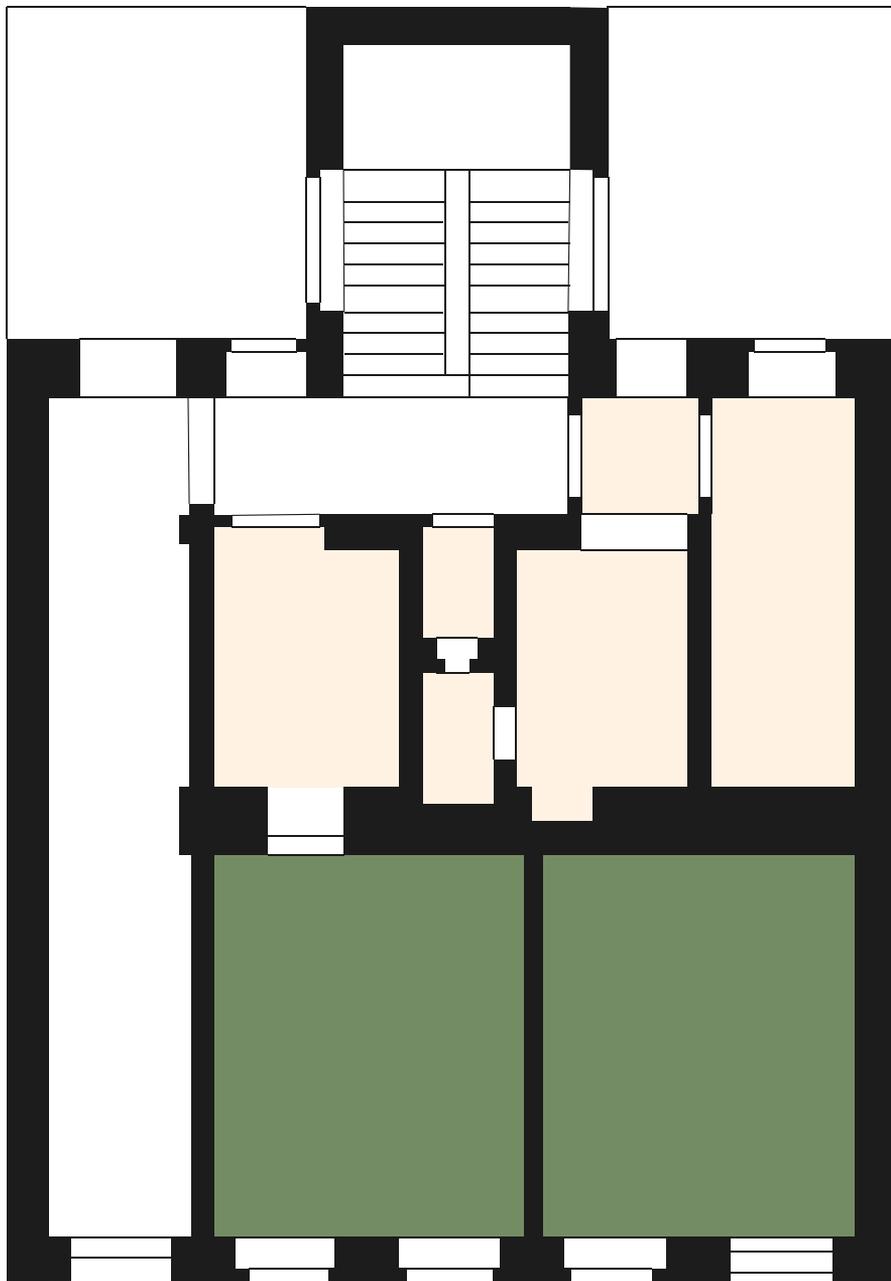


Abb.92 Grundriss Nr.4

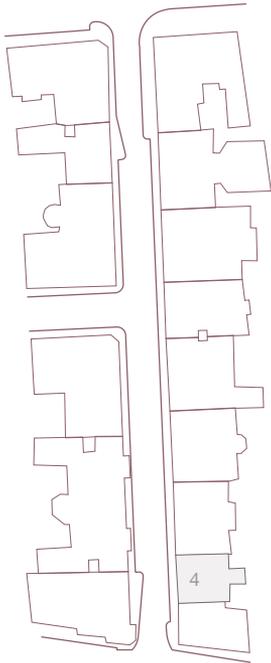


Abb.93 Lageplan Gebäude Nr.4

Der im Jahre 1895 erbaute Baukörper ist in der Zeitperiode der Spätgründerzeit, entstanden.

Das StadtParterre ist über dem Tiefparterre des Gebäudes gelegen. Es sind sowohl eine halböffentliche Gewerbe-, als auch Wohnnutzung vorgesehen.

Die zwei straßenseitig orientierten Gassenlokale, sind durch Türen zum Straßenraum, erschlossen. Der Kernbereich der durch den Gewerberaum erschlossen ist, beinhaltet eine Küche. Hofseitig ist eine Wohnung gelegen. Diese ist durch die Haupterschließung zugänglich. Die Belichtung erfolgt durch Hofenster.

Der Keller ist durch die Hauptstiege zugänglich. In der Plandokumentation sind Kellerabteile eingetragen.

Den Höfen ist keine Nutzung zugeschrieben und haben somit Belichtungsfunktion.

Legende - Nutzung



Wohnnutzung



Magazin, Lager, Müll-,
Abstellraum



Gewerbe, Produktion,
Büro, Werkstatt



Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 4



Abb.94 Foto Fassade Gebäude Nr.4

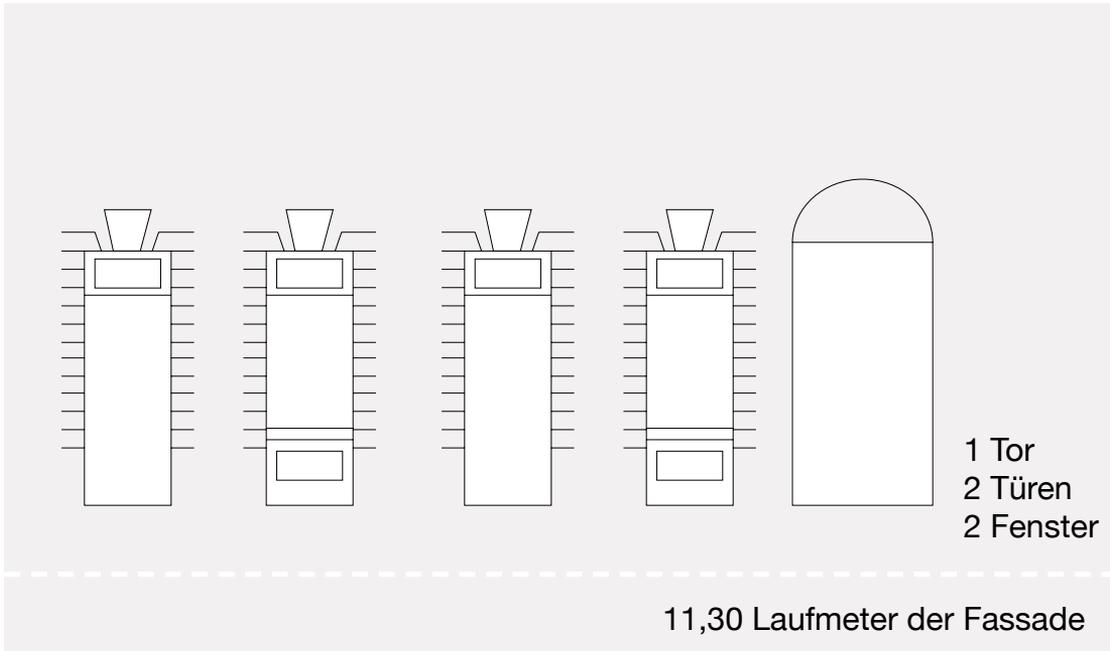


Abb.95 Fassade Gebäude Nr.4

Im heutigen Erdgeschoß befindet sich ein halböffentliche geschäftliche Nutzung in Form von einem Restaurant.

Die zwei Geschäftslokale des Gebäudes wurden durch bauliche Veränderungen, in Form von Durchbrüchen, in Eines zusammengelegt. Zudem wurden eine Erschließung straßenseitig geschlossen.

Alle dem StadtParterre sich öffnenden genutzten Permeabilitätsflächen sind verglast und einsichtig.

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 6

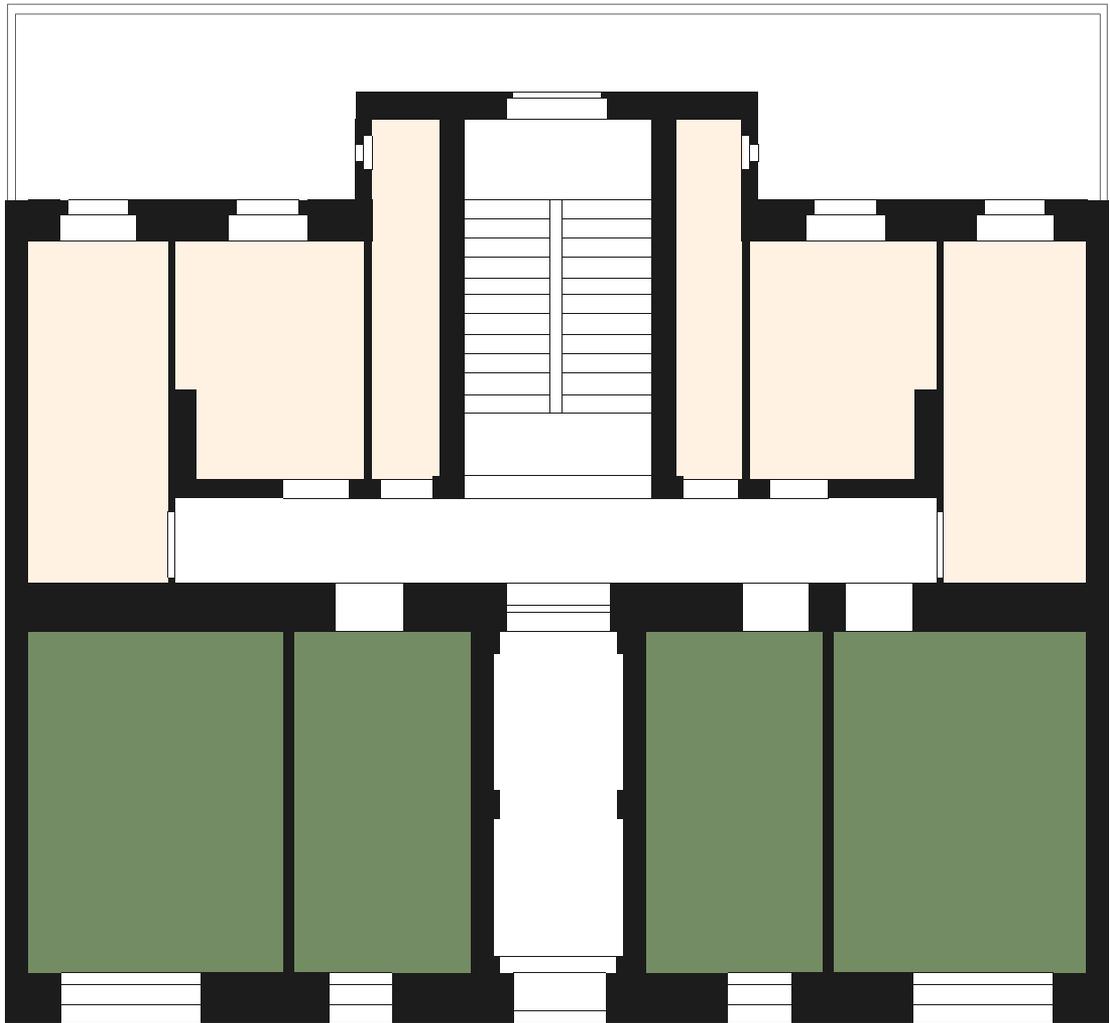


Abb.96 Grundriss Nr.6

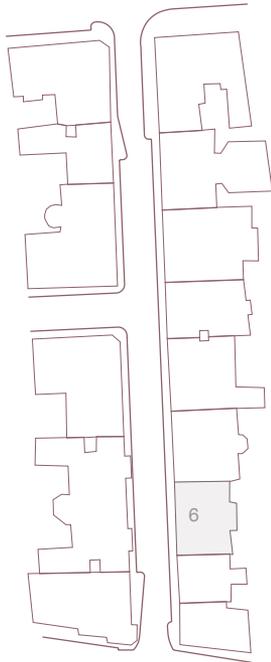


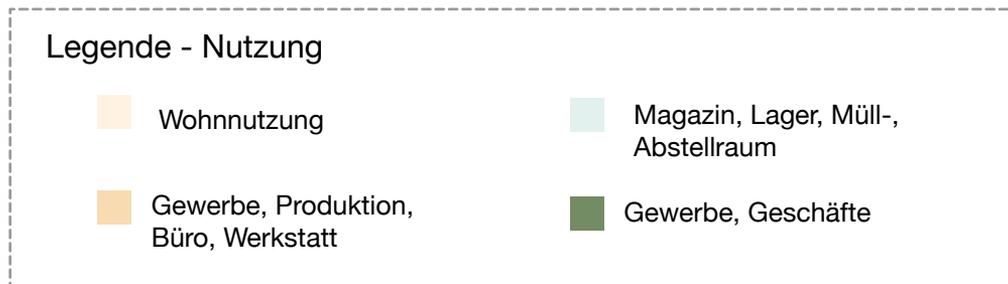
Abb.97 Lageplan Gebäude Nr.6

Das Gebäude ist im Jahre 1895 erbaut und der Spätgründerzeit zuzuordnen.

Das StadtParterre ist annähernd auf gleichem Eingangsniveau, des Gebäudes gelegen. Es sind sowohl eine halböffentliche Gewerbe-, als auch Wohnnutzung vorgesehen. Die vier straßenseitig orientierten Gassenlokale, sind durch Türen in den Straßenraum, erschlossen. Hofseitig sind zwei Wohnungen gelegen. Diese sind durch die Haupteerschließung zugänglich. Die Belichtung erfolgt durch Hoffenster.

Der Keller ist durch die Hauptstiege zugänglich. In der Plandokumentation sind Kellerabteile eingetragen.

Den Höfen ist keine Nutzung zugeschrieben und haben somit Belichtungsfunktion.



12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 6

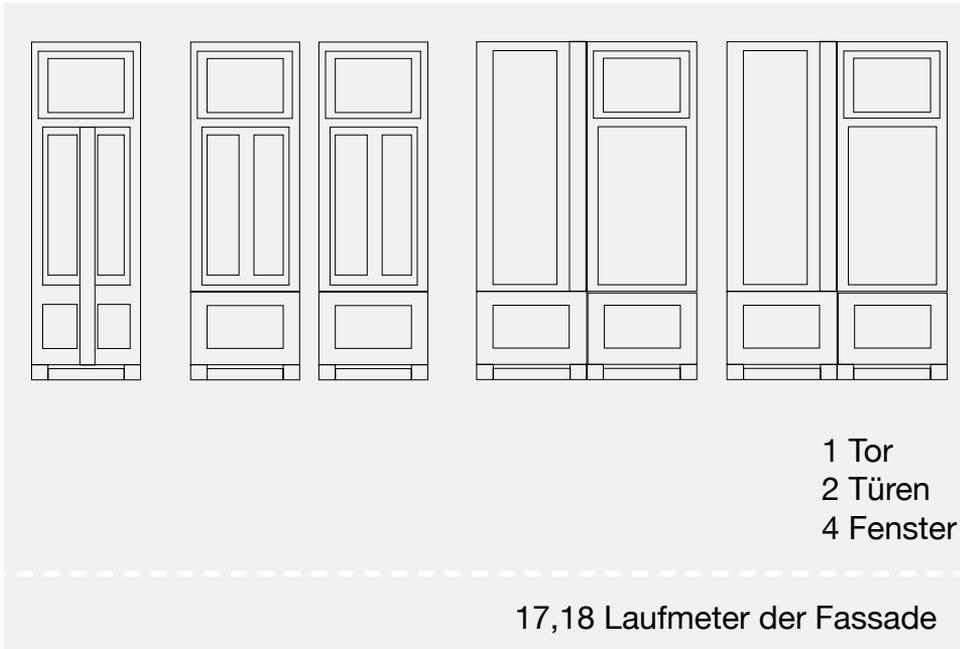


Abb.98 Fassade Gebäude Nr.6

Durch Fassadenbetrachtung ist nicht ersichtlich ob eine Gewerbenutzung der Ergeschoßlokalitäten vorliegt. Ein Leerstand oder eventuell Lagernutzung ist anzunehmen.

Alle dem StadtParterre sich öffnenden genutzten Permeabilitätsflächen sind mit Rollläden verschlossen und uneinsichtig.





Abb.99 Foto Fassade Gebäude Nr.6

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 7

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

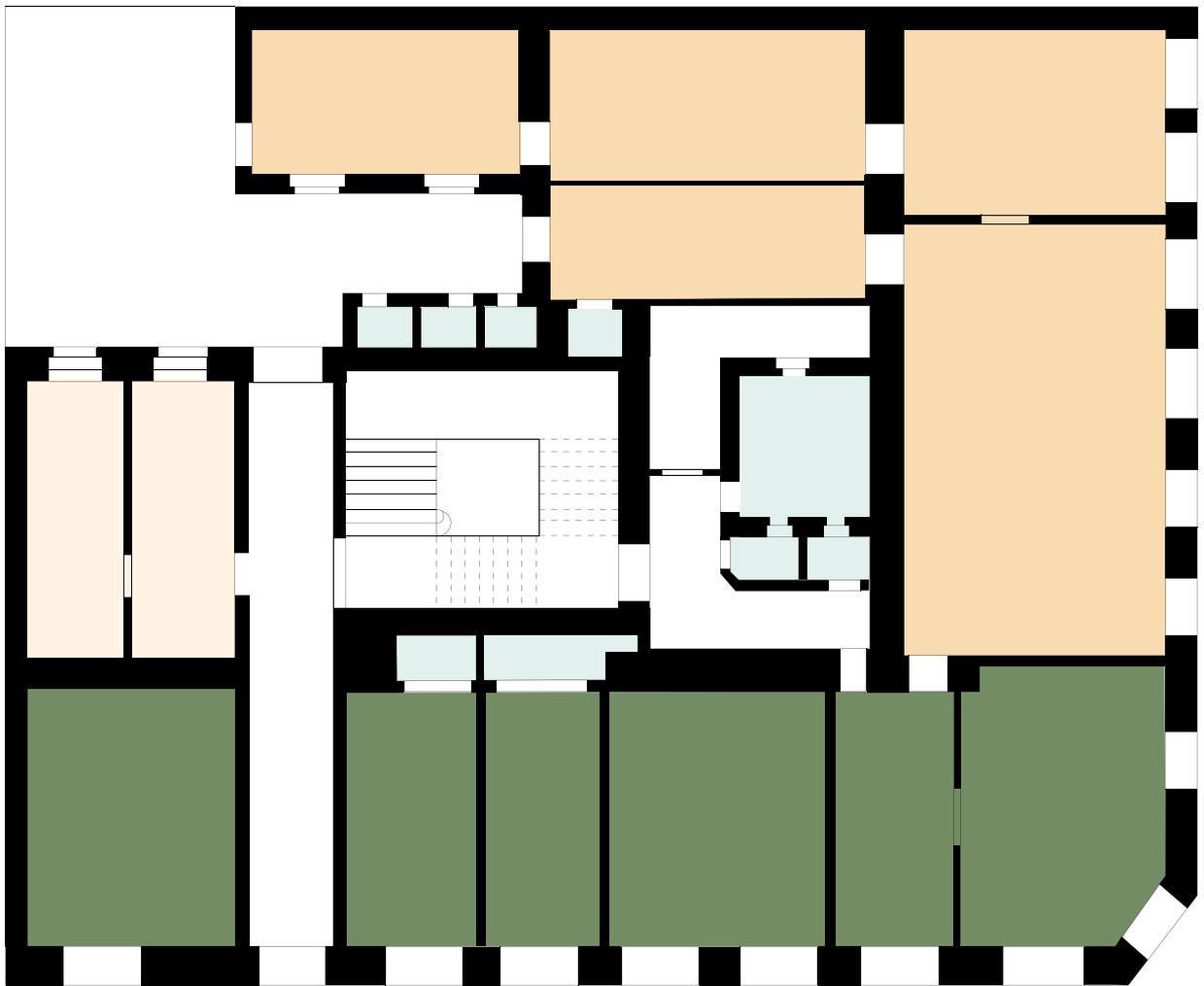


Abb.100 Grundriss Nr.7

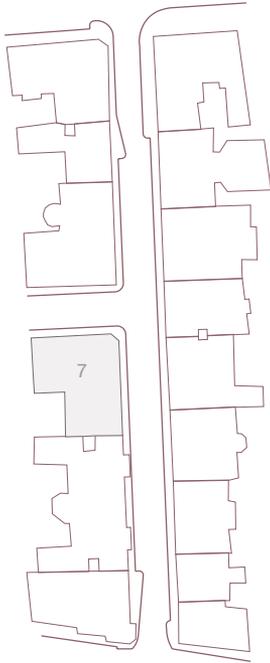


Abb.101 Lageplan Gebäude Nr.7

Das im Jahre 1900 erbaute Gebäude ist in die Zeitperiode der Spätgründerzeit einzuordnen.

Das StadtParterre ist eben mit dem Erdgeschoß gelegen. Es sind sowohl eine halböffentliche Gewerbe-, als auch Geschäftsnutzung vorgesehen. Die straßenseitig gelegenen Gassenlokale, sind in den Straßenraum durch Türen, erschlossen. Der Kernbereich der durch den Gewerberaum erschlossen ist, beinhaltet Lagerräume. Hofseitig ist eine Zweizimmerwohnung gelegen. Diese ist durch die Haupterschließung zugänglich. Die Belichtung erfolgt durch Hoffenster.

Der Keller ist durch die Hauptstiege zugänglich. In der Plandokumentation sind Kellerabteile eingetragen.

Der Hof ist durch eine Haupteerschließung und Werkstätten erschlossen. Laut original Einreichplänen ist diesem keine Nutzung zugeschrieben.

Legende - Nutzung



Wohnnutzung



Magazin, Lager, Müll-,
Abstellraum



Gewerbe, Produktion,
Büro, Werkstatt



Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 7

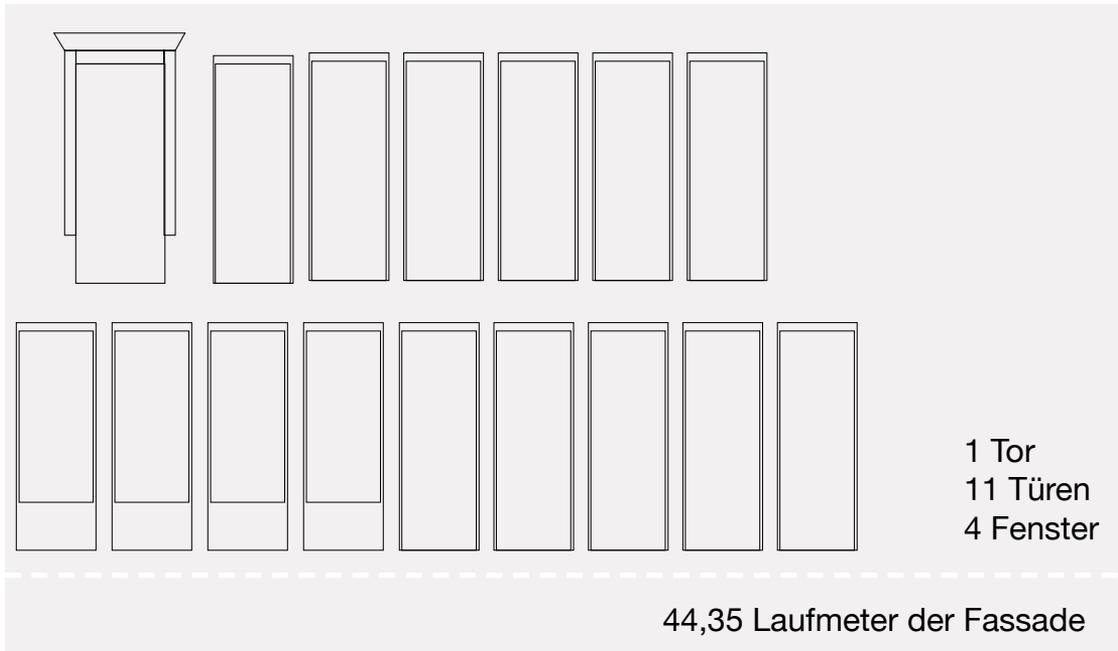


Abb.102 Fassade Gebäude Nr.7

Im heutigen Erdgeschoß befindet sich eine Nutzung in Form von einem öffentlichen Verein.

Die genutzten Räumlichkeiten sind verglast und einsichtig. Die restlichen Geschäftslokale sind straßenseitig geschlossen und uneinsichtig.



Abb.103 Foto Fassade Gebäude Nr.7

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 8

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

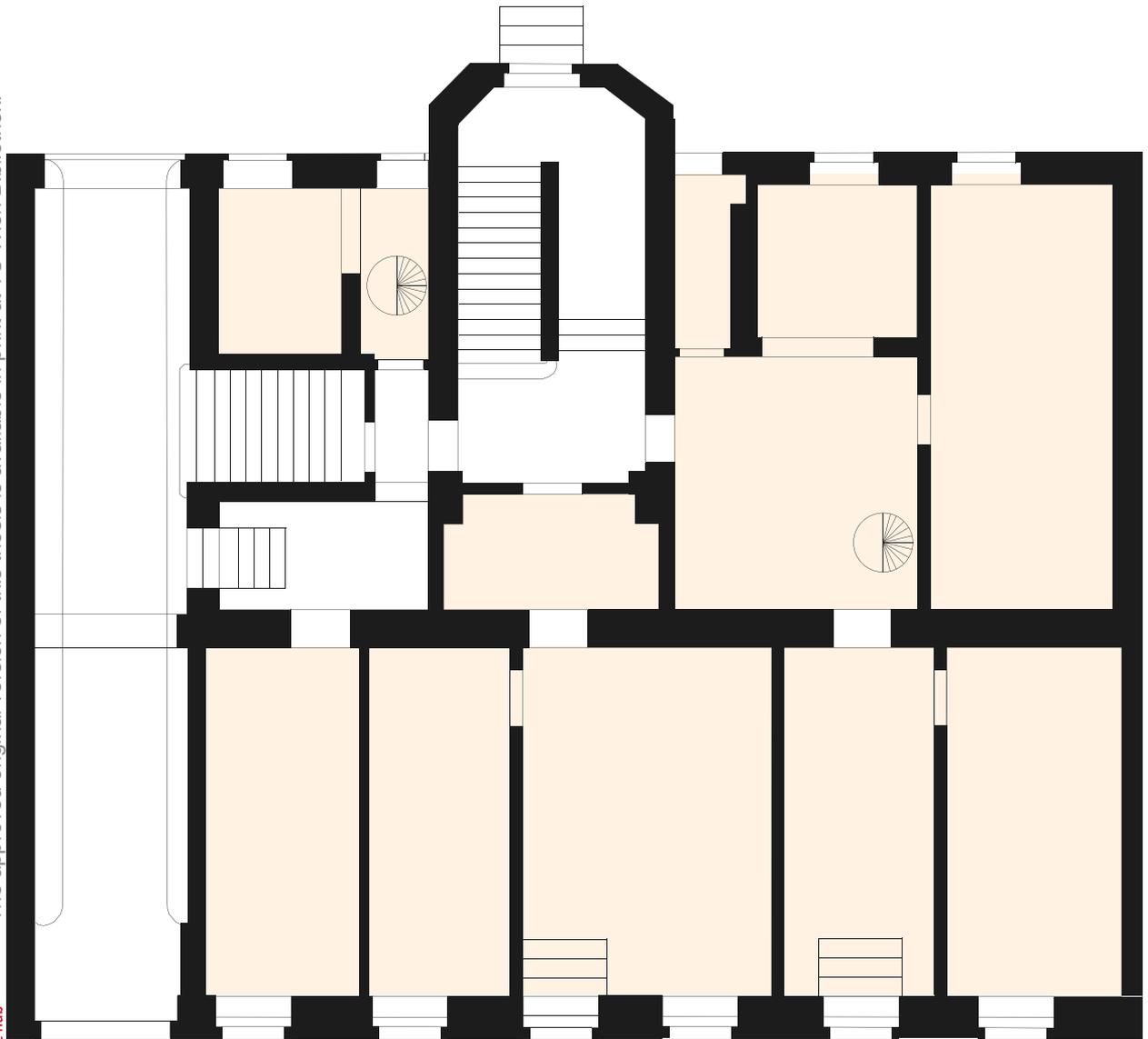


Abb.104 Grundriss Nr.8

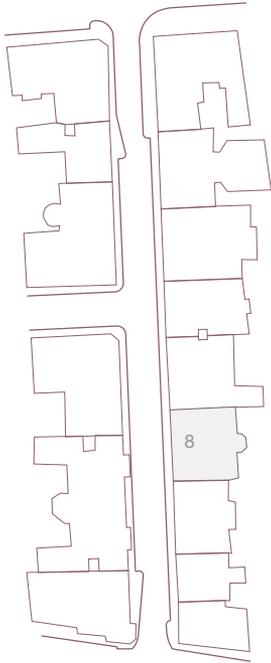


Abb.105 Lageplan Gebäude Nr.8

Der Grundriss Nr. 8 wurde im Jahr 1890, geplant. Damit ist das Gebäude der Spätgründerzeit zuzuordnen.

In der Stadtparterreebene, welche in dieser untersuchten Bauform im Tiefparterre gelegen ist, und durch drei Stufen von dem Gehsteig abgesetzt, liegt eine reine Wohnnutzung vor.

Die zwei Wohneinheiten sind durch die Straße erschlossen. Zusätzlich befindet sich noch eine Hausbesorger Wohnungseinheit in der Ebene.

Die Nutzung verändert sich jedoch in der Spätgründerzeit. Eine Tischlerei und dazugehörige Werkstattnutzung der Räume, ergab sich. Auch eine Änderung der Portalgestaltung liegt plandokumentarisch vor.

Der Keller ist als Abteilnutzung eingetragen. Der Hinterhof der direkt von der Haupterschließung zugänglich ist, wird als Garten genutzt.

Legende - Nutzung

Wohnnutzung

Gewerbe, Produktion, Büro, Werkstatt

Magazin, Lager, Müll-, Abstellraum

Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 8

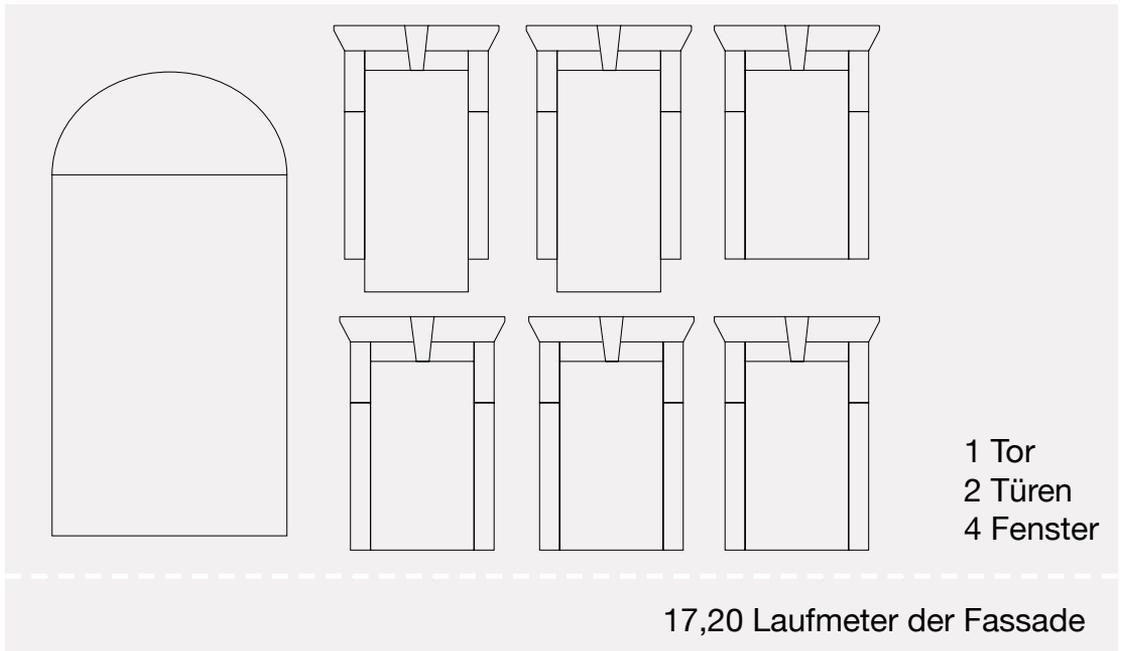


Abb.106 Fassade Gebäude Nr.8

Die Nutzung im heutigen Erdgeschoß ist ein Gewerbe in Form eines Beautysalons.

Die genutzten Räumlichkeiten sind verglast und einsichtig.



Abb.107 Foto Fassade Gebäude Nr.8

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 9

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

Bibliothek
Your knowledge hub

TU
WIEN



Abb.108 Grundriss Nr.9

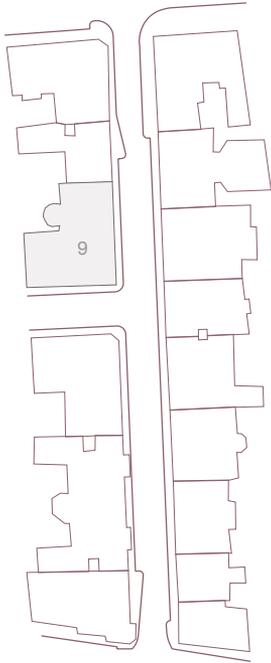


Abb.109 Lageplan Gebäude Nr.9

Der Grundriss Nr. 9 wurde im Jahr 1894, geplant. Damit ist das Gebäude der Spätgründerzeit zuzuordnen.

In der Stadtparterreebene, welche annähernd eben mit dem Parterre ist, liegt eine Wohn-, und Geschäftsnutzung vor.

In der Einreichung ist ein Gasthaus entlang des Fassadenzimmers bis zum Eckzimmer, für die Nutzung geplant.

Die Wohneinheiten sind durch die Haupterschließung zugänglich. Im Kernbereich liegt zusätzlich noch eine Lagernutzung vor.

Der Keller ist als Abteilnutzung eingetragen.

Der Hinterhof wird direkt von der Haupteerschließung erschlossen.

Legende - Nutzung



Wohnnutzung



Gewerbe, Produktion,
Büro, Werkstatt



Magazin, Lager, Müll-,
Abstellraum



Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 9

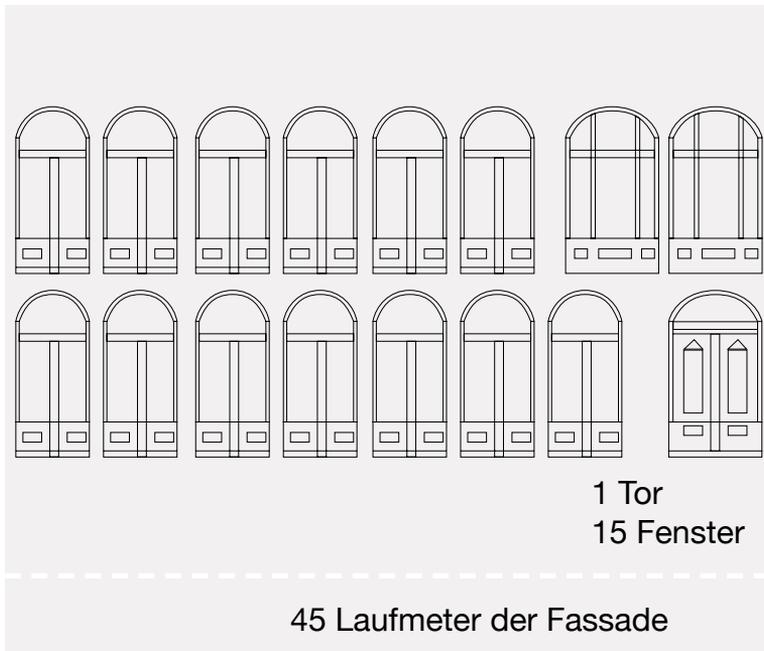


Abb.110 Fassade Gebäude Nr.9

Die Nutzung im heutigen Erdgeschoß ist ein Gewerbe in Form eines Restaurants und eines urbanen Hotels.

Die Gassenlokale wurden durch bauliche Veränderungen, in Form von Durchbrüchen, in ein Lokal zusammengelegt. Zudem wurden Erschließungen straßenseitig eingebaut.

Die genutzten Räumlichkeiten sind verglast und einsichtig.





Abb.111 Foto Fassade Gebäude Nr.9

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 10

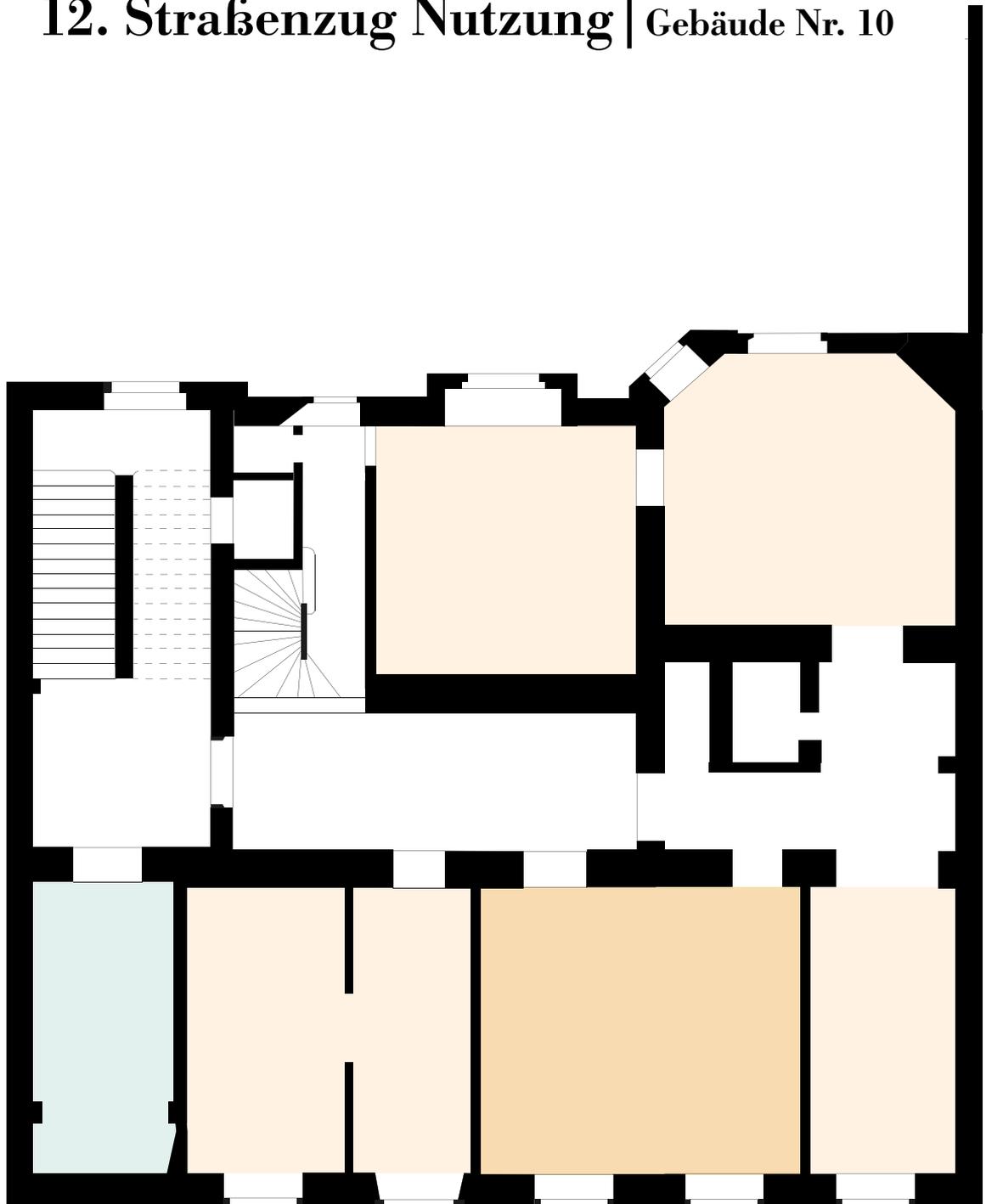


Abb.112 Grundriss Nr.10

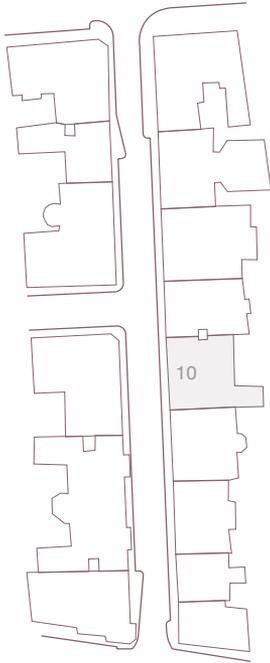


Abb.113 Lageplan Gebäude Nr.10

Das Gebäude stammt aus dem Jahr 1894 und ist somit Spätgründerzeit.

Das Hochparterre liegt über dem Straßenniveau. Das Tiefparterre befindet sich unter dem Straßenniveau. Es ist über die Hauptstiegen, die sich auf dem Niveau des Hochparterres befinden, erschlossen.

Die ursprüngliche Pläne des Gebäudes, sehen eine Wohnnutzung vor. Die Wohneinheiten sind durch die Haupteinschlüsse zugänglich. Im Tiefparterre liegt zusätzlich noch Lager-, und Werkstattnutzung vor.

Der Hinterhof wird als Garten genutzt und ist durch das Tiefparterre erschlossen.

Legende - Nutzung



Wohnnutzung



Magazin, Lager, Müll-,
Abstellraum



Gewerbe, Produktion,
Büro, Werkstatt



Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 10



Abb.114 Foto Fassade Gebäude Nr.10

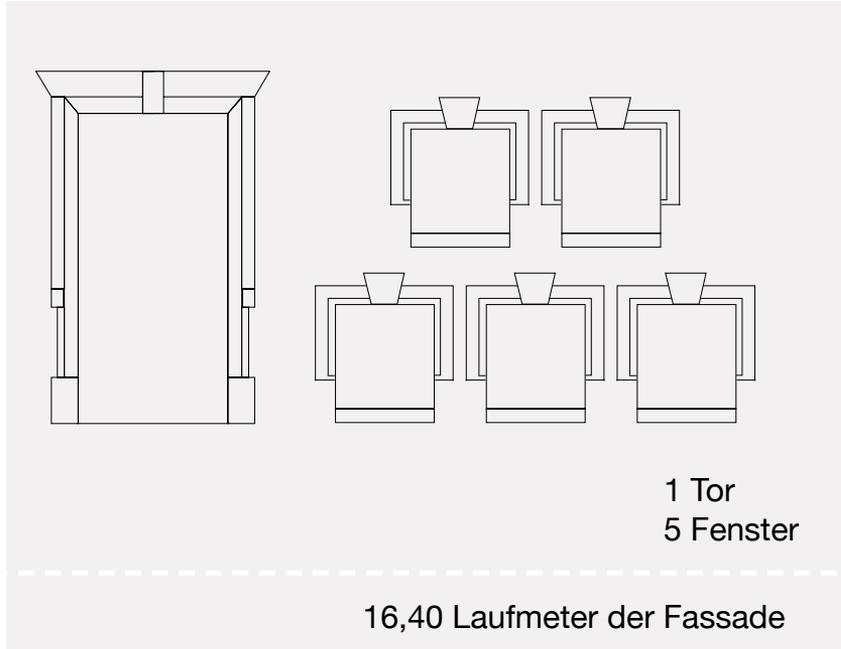


Abb.115 Fassade Gebäude Nr.10

Im heutigen Tiefparterre ist eine Wohnnutzung anzunehmen.

Die genutzten Räumlichkeiten sind verglast und einsichtig.

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 12

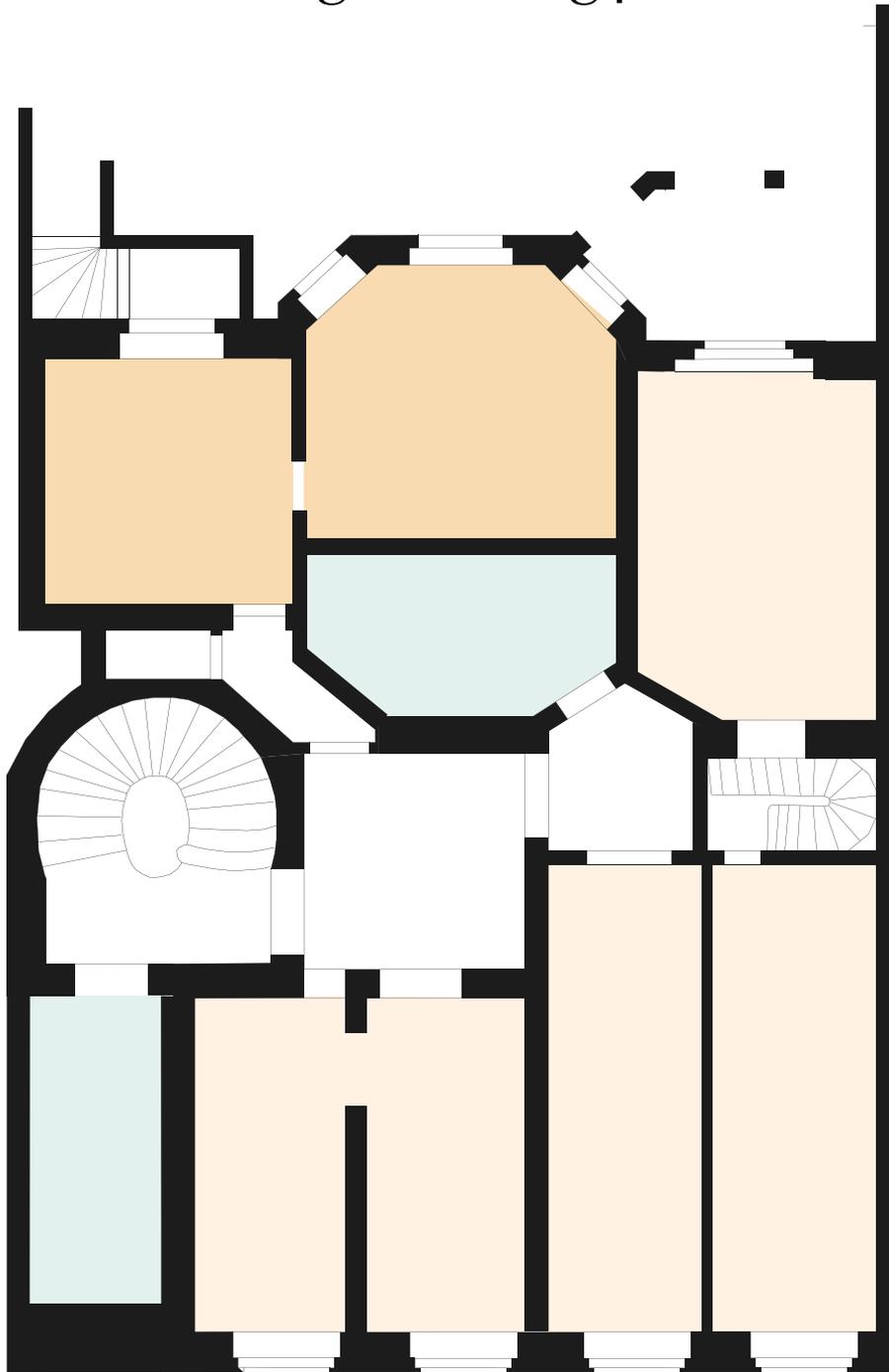


Abb.116 Grundriss Nr.12

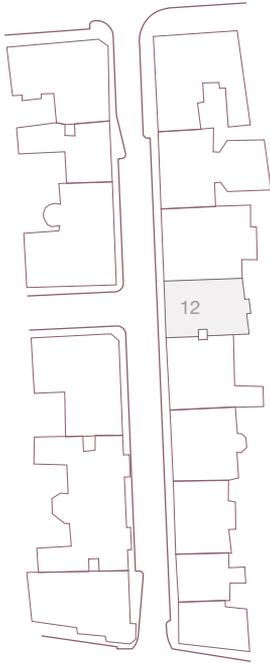


Abb.117 Lageplan Gebäude Nr.12

Das Gebäude stammt aus dem Jahr 1882 und ist somit Hochgründerzeit.

Das Hochparterre liegt über dem Straßenniveau. Das Tiefparterre befindet sich unter dem Straßenniveau. Es ist über die Hauptstiegen, die sich auf dem Niveau des Hochparterres befinden, erschlossen.

Die ursprünglichen Pläne des Gebäudes, sehen im Tiefparterre eine Wohnnutzung vor. Die Wohneinheiten sind durch die Haupterschließung zugänglich. Zusätzlich liegt noch Lager-, und Werkstattnutzung vor.

Der Hinterhof wird als Garten genutzt und ist durch das Tief- und Hochparterre erschlossen.

Legende - Nutzung

 Wohnnutzung	 Magazin, Lager, Müll-, Abstellraum
 Gewerbe, Produktion, Büro, Werkstatt	 Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 12

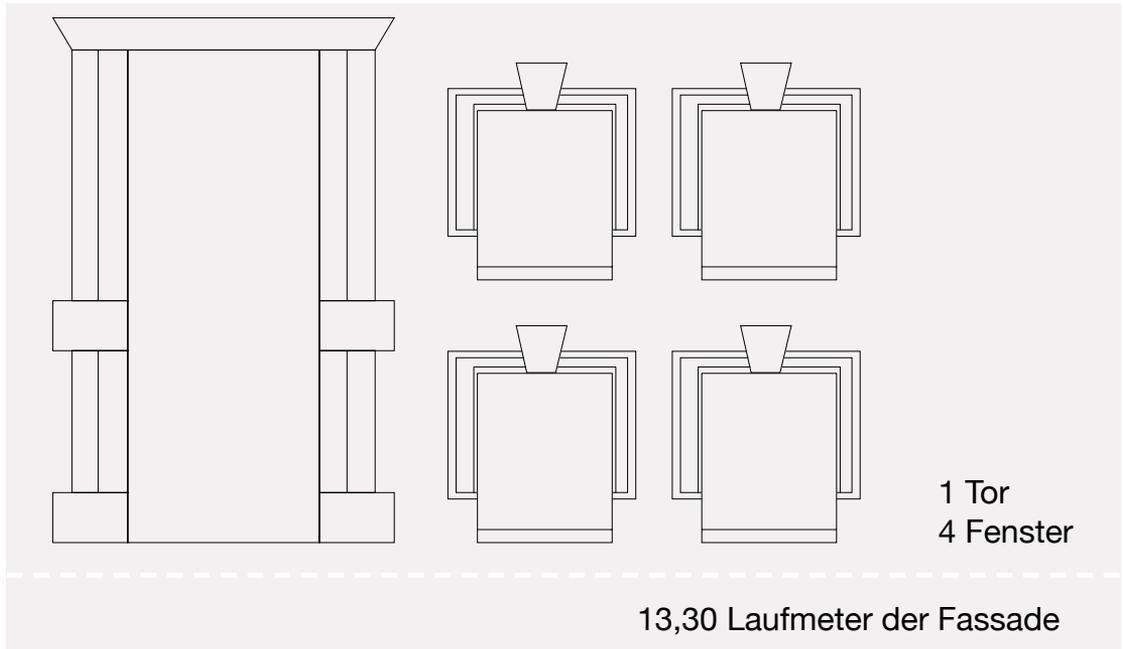


Abb.118 Fassade Gebäude Nr.12

Das heutige Tiefparterre ist als Wohnnutzung anzunehmen.

Die genutzten Räumlichkeiten sind verglast und einsichtig.



Abb.119 Foto Fassade Gebäude Nr.12

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 13

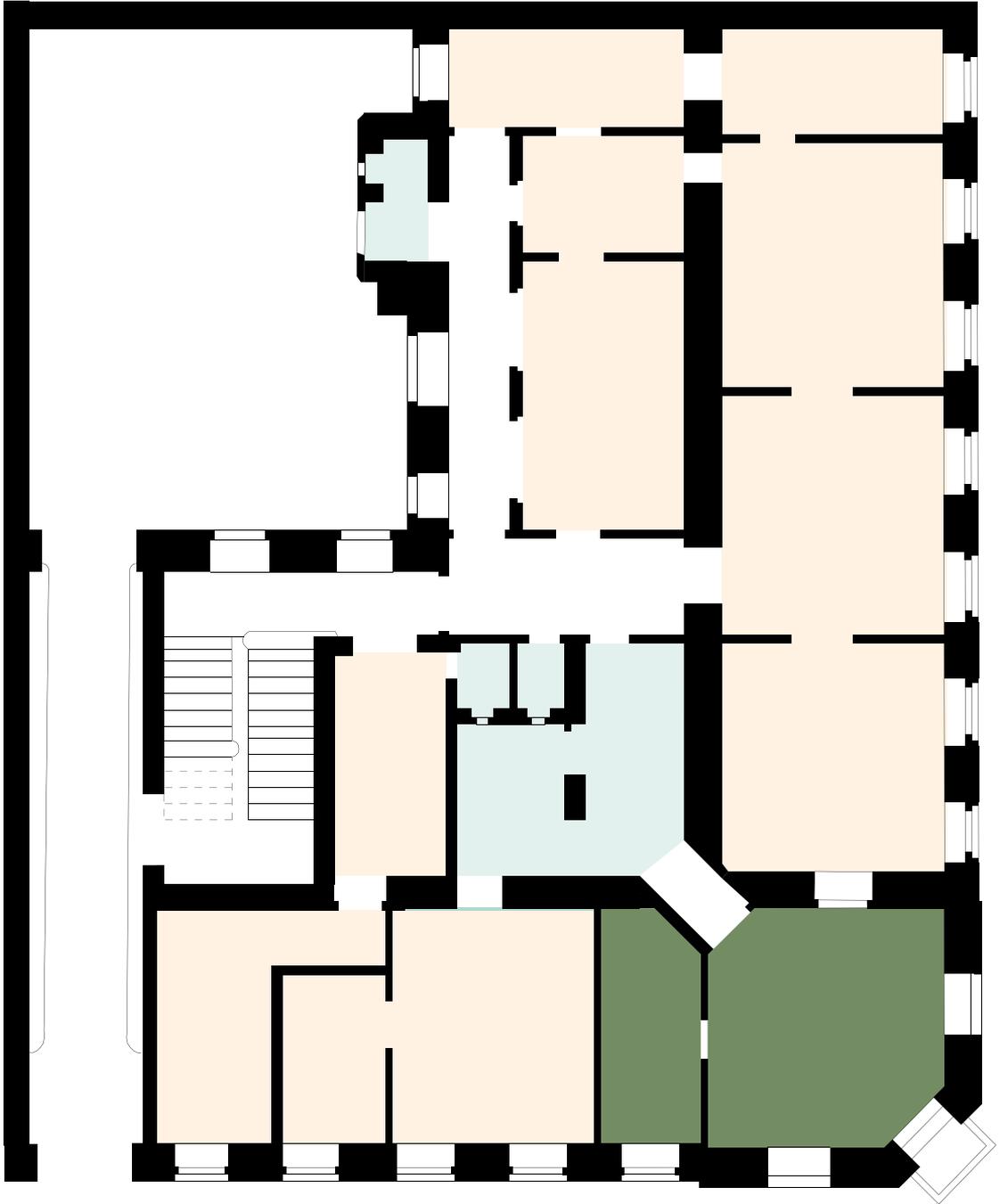


Abb.120 Grundriss Nr.13

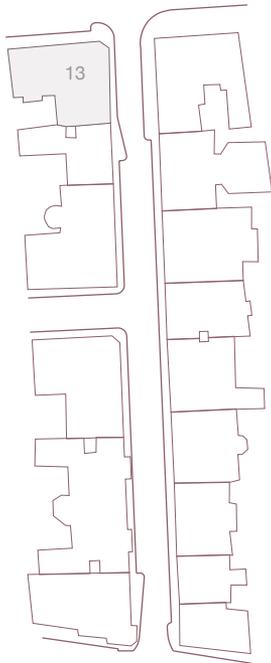


Abb.121 Lageplan Gebäude Nr.13

Das Gebäude stammt aus dem Jahr 1858 und ist somit Frühgründerzeit.

Das Parterre liegt eben mit dem Straßenniveau. Das Tiefparterre befindet sich unter dem Straßenniveau. Es ist über die Hauptstiegen, die sich auf dem Niveau des Hochparterres befinden, erschlossen.

Die ursprüngliche Pläne des Gebäudes, sehen eine Lager-, und Wohnnutzung vor. Die Wohneinheiten sind durch die Haupterschließung zugänglich. Zusätzlich ist auch eine Geschäftsnutzung vorgesehen die vom Straßenraum durch eine Tür erschlossen ist.

Der Hinterhof ist durch die Haupterschließung zugänglich.

Legende - Nutzung



Wohnnutzung



Magazin, Lager, Müll-,
Abstellraum



Gewerbe, Produktion,
Büro, Werkstatt



Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 13

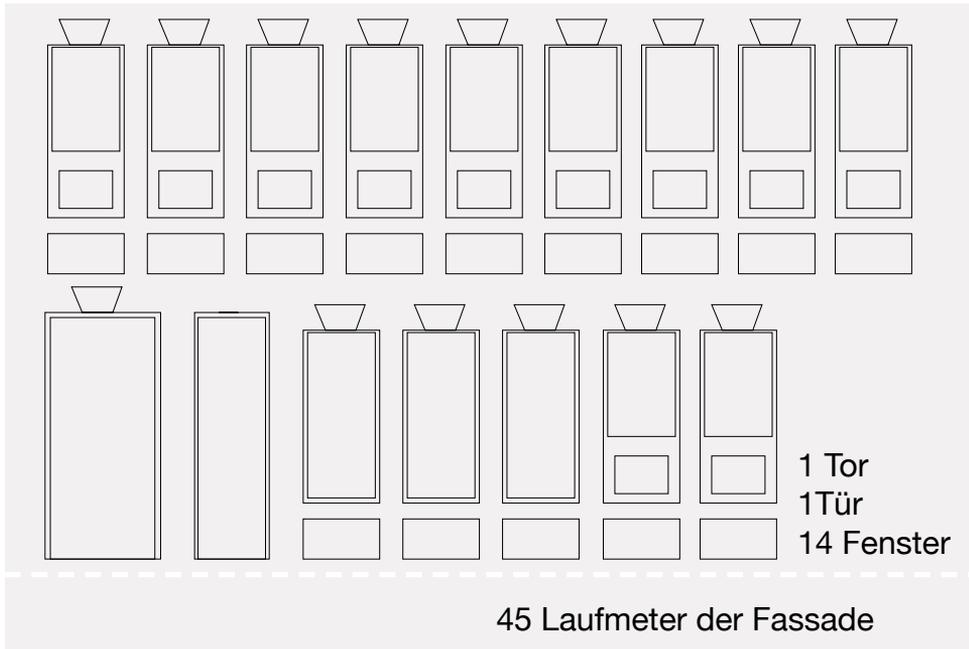


Abb.122 Fassade Gebäude Nr.13

Die Nutzung im heutigen Erdgeschoß ist ein Gewerbenutzung in Form von eines Restaurants.

Die Gassen- und Hochparterrelokale wurden durch bauliche Veränderungen in ein Lokal zusammengelegt.

Die genutzten Räumlichkeiten sind verglast und einsichtig.





Abb.123 Foto Fassade Gebäude Nr.13

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 14

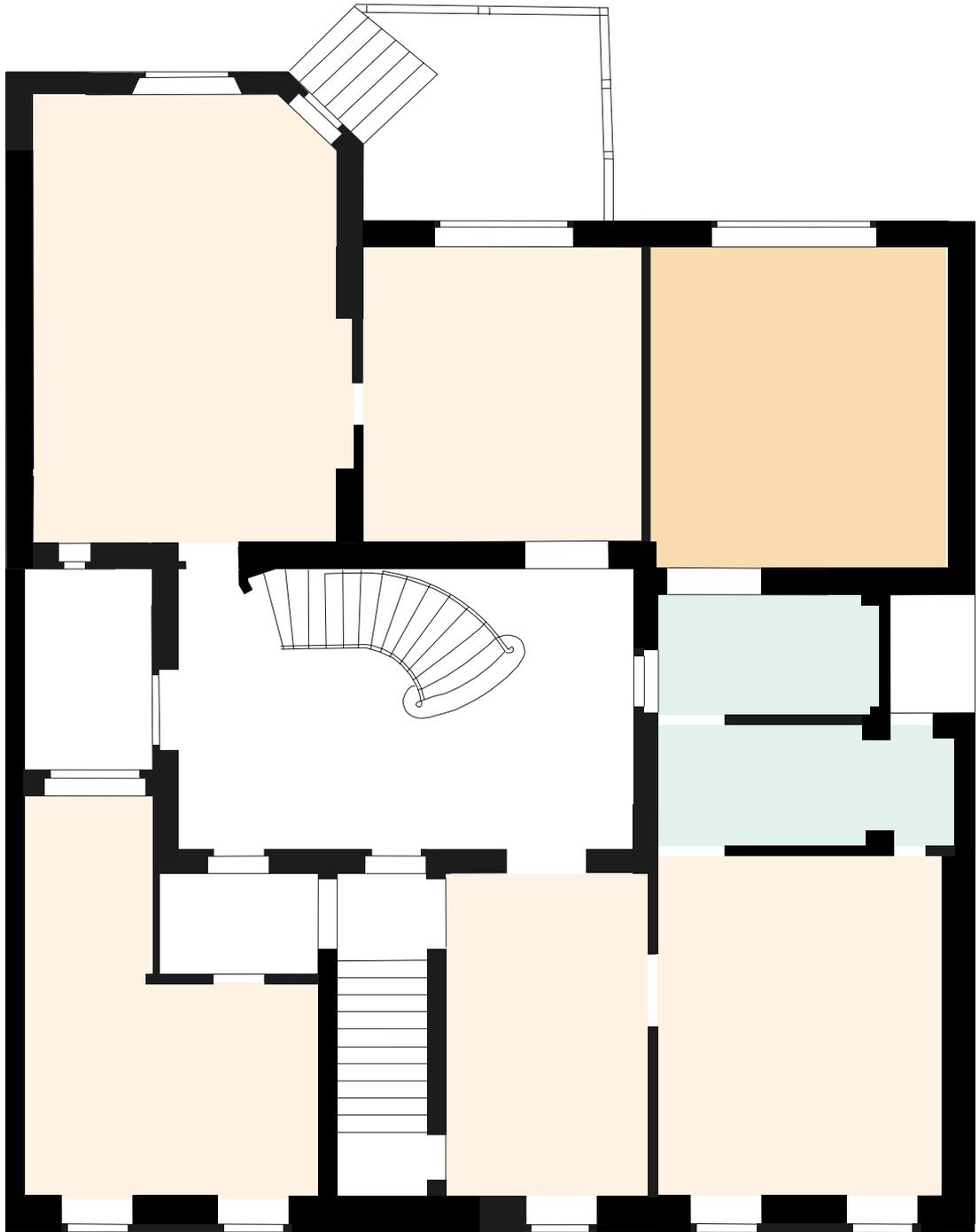


Abb.124 Grundriss Nr.14

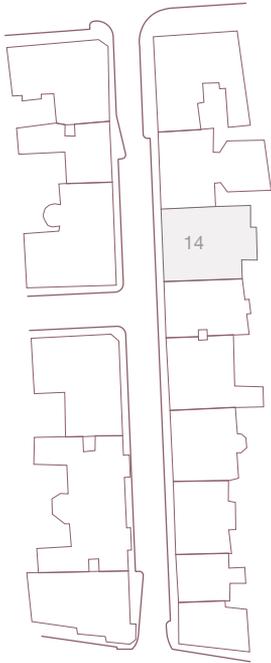


Abb.125 Lageplan Gebäude Nr.14

Das Gebäude stammt aus dem Jahr 1892 und ist somit Spätgründerzeit.

Das Tiefparterre befindet sich unter dem Straßenniveau. Es ist über die Hauptstiege, die sich auf dem Niveau des Hochparterres befinden, erschlossen.

Die ursprüngliche Pläne des Gebäudes, sehen eine Wohnnutzung vor. Die Wohneinheiten sind durch die Haupterschließung zugänglich. Zusätzlich ist auch eine Lager-, und Werkstattnutzung vorgesehen.

Der Hinterhof ist durch die Haupteerschließung zugänglich und als Garten genutzt.

Der Keller ist als Abteilmutzung vorgesehen.

Legende - Nutzung



Wohnnutzung



Magazin, Lager, Müll-,
Abstellraum



Gewerbe, Produktion,
Büro, Werkstatt



Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 14



Abb.126 Foto Fassade Gebäude Nr.14

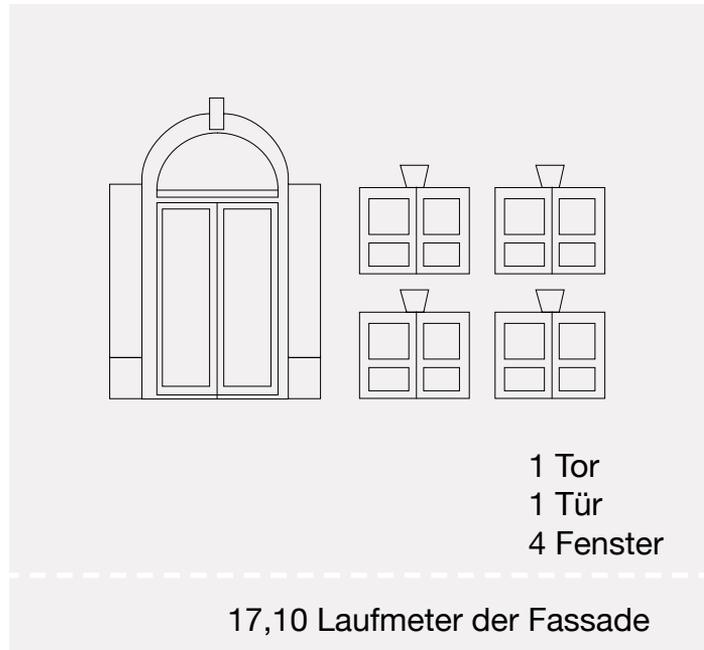


Abb.127 Fassade Gebäude Nr.14

Im heutigen Tiefparterre ist eine Wohnnutzung.

Die genutzten Räumlichkeiten sind verglast und einsichtig.

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 16

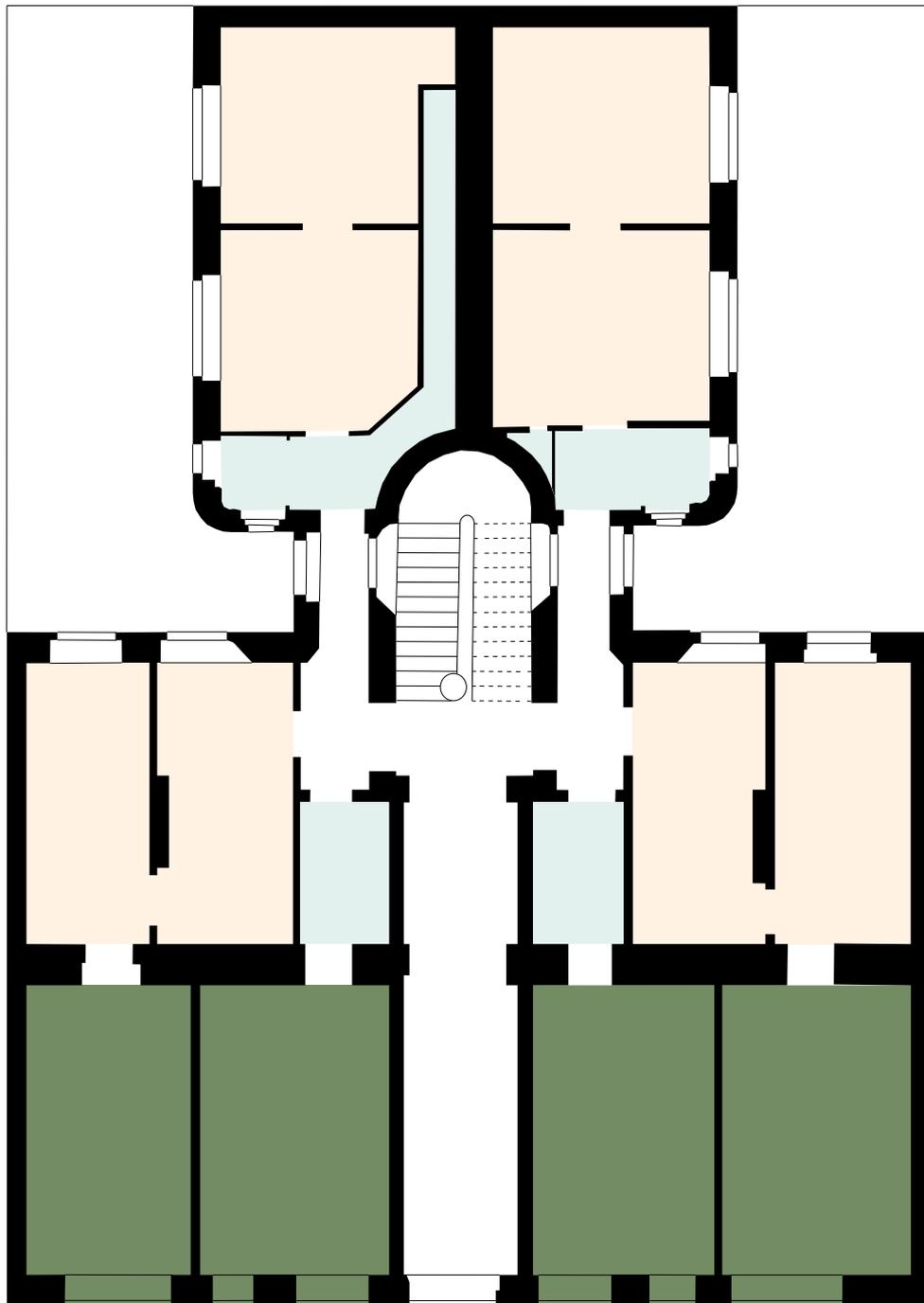


Abb.128 Grundriss Nr.16

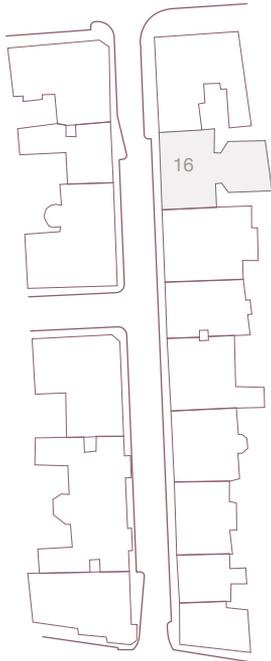


Abb.129 Lageplan Gebäude Nr.16

Das Gebäude wurde im dem Jahr 1900 erbaut und ist somit Spätgründerzeit.

Das Parterre befindet sich eben mit dem Straßenniveau. Die ursprüngliche Pläne des Gebäudes, sehen eine Wohnnutzung vor. Die Wohneinheiten sind durch die Haupterschließung zugänglich.

Zusätzlich ist auch eine Lager-, und Gewerbenutzung vorgesehen. Die Hinterhöfe sind durch die Haupterschließung zugänglich. Der Keller ist als Magazin- und Abteilmutzung vorgesehen.

Legende - Nutzung

 Wohnnutzung

 Gewerbe, Produktion, Büro, Werkstatt

 Magazin, Lager, Müll-, Abstellraum

 Gewerbe, Geschäfte

12. Straßenzug Nutzung | Gebäude Nr. 16



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

Bibliothek
Your knowledge

TU
WIEN

Abb.130 Foto Fassade Gebäude Nr.16, 2019, Gründerzeit

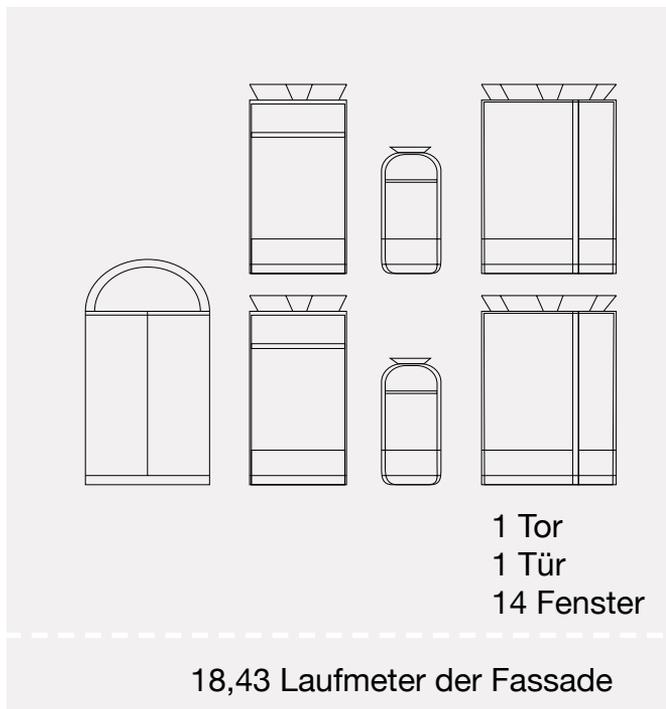


Abb.131 Fassade Gebäude Nr.16

Die Nutzung im heutigen Erdgeschoß ist eine Geschäftsnutzung und eine Garage.

Die genutzten Räumlichkeiten sind verglast und einsichtig.

12. Zusammenfassung | Gründerzeitnutzung

In der Zusammenführung der einzelnen untersuchten Baukörper des Straßenzuges der Forschungsstraße, bietet sich ein Überblick über die Nutzung der Gründerzeitperiode.

Die Bestandsaufnahme der Räumlichkeiten und deren Nutzung zeigt, dass die Wohnnutzung überwiegt, gefolgt von der halböffentlichen Gewerbe- und Geschäftsnutzung.

Nachgereiht ist die Magazin und Lagernutzungen, vorzufinden.

Die Gewerbe, Produktion und Werkstattnutzung der Räumlichkeiten ist die geringste vorkommenden Funktionszuweisung der Räumlichkeiten.

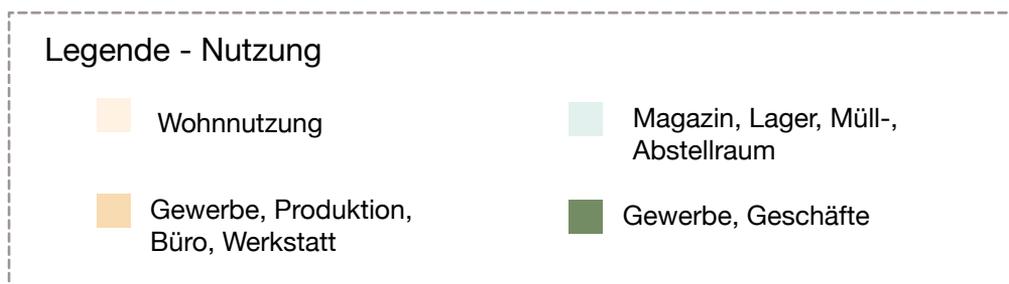


Abb.132
Gründerzeitnutzung



12. Zusammenfassung | Nutzung 2019

Ein Überblick über die Nutzung 2019 ergibt eine überwiegende halböffentlichen Gewerbe- und Geschäftsnutzung des StadtParterres :

- Drei Gastronomiebetriebe,
- Drei Gewerbefachhandel Betriebe
- Ein Verein
- Ein Hotel

Nachgereiht ist die Wohnnutzung, gefolgt vom Leerstand der Gassenlokale. Ein Gassenlokal wurde zu einer Garagennutzung umgestaltet.

Legende - Nutzung 2019

 Wohnnutzung	 Magazin, Lager, Müll-, Abstellraum	 Leerstand
 Gewerbe, Produktion, Büro, Werkstatt	 Gewerbe, Geschäfte	 Garage

Abb.133
Nutzung 2019



12. Zusammenfassung | Nutzungsvergleich

Gründerzeit , Gesamt m² :

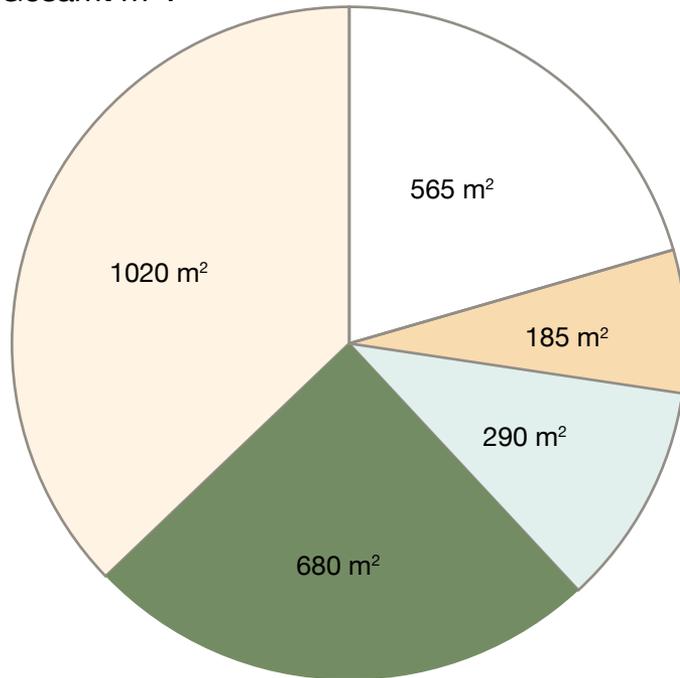


Abb.134 Tortendiagramm Gründerzeitnutzung



Laut Erhebung der Nutzungsquadratmeter zeigt das Gründerzeit StadtPartere eine Nutzungsdiversität auf. Die Nutzungsdaten beruhen auf dem bei der Baupolizei ausgehoben Planmaterial.

2019, Gesamt m²:

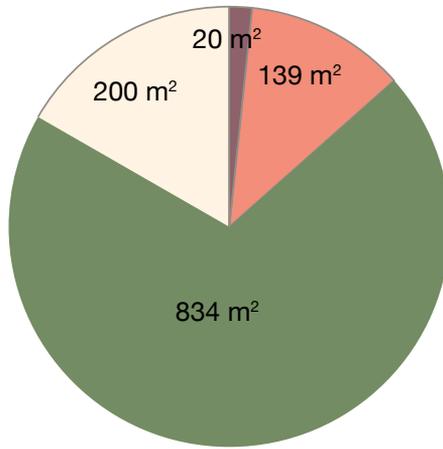


Abb.135 Tortendiagramm Nutzung 2019

Legende - Nutzung

Wohnnutzung	Magazin, Lager, Müll-, Abstellraum	Leerstand
Gewerbe, Produktion, Büro, Werkstatt	Gewerbe, Geschäfte	Garage

2019 ist die Nutzung, vom Straßenraum aus, durch die Fassadenbetrachtung, evaluiert worden, ein Leerstand und eine Verminderung der Nutzung ist hervorzuheben.

12. Zusammenfassung | Nutzung 2019

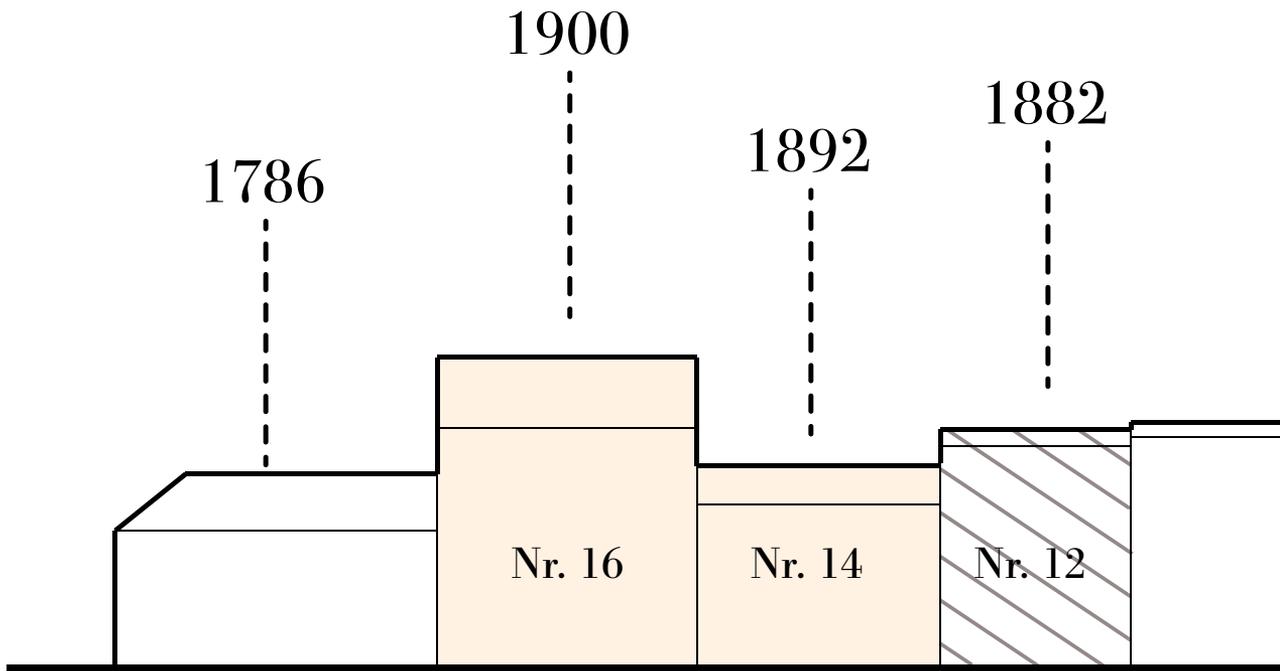
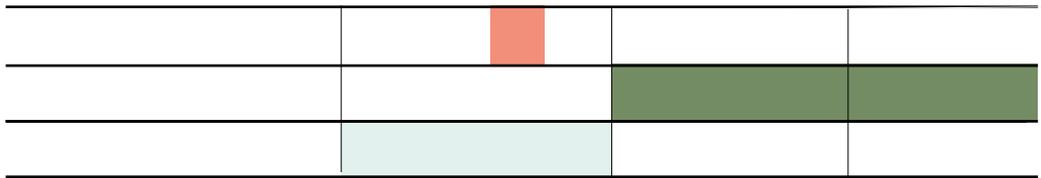
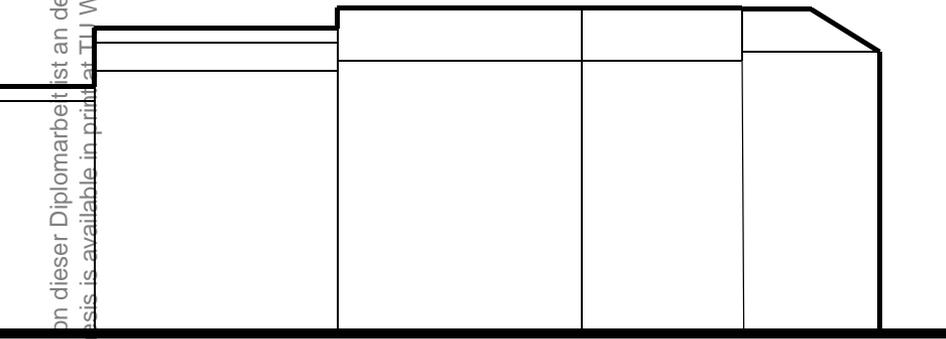


Abb.136 Nutzung 2019



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



Die plangrafischen Fassadendarstellung gibt einen Überblick der Gebäudehöhen, der heutigen StadtParterrenutzung der Hinterhöfe und hebt den Leerstand der Gassenlokale hervor. Berücksichtigt werden die Gebäude der Gründerzeit.

Legende - Nutzung 2019

Frühgründerzeit		Hof	
Hochgründerzeit		Garten	
Spätgründerzeit		Leerstand	

12. Zusammenfassung | Nutzung 2019

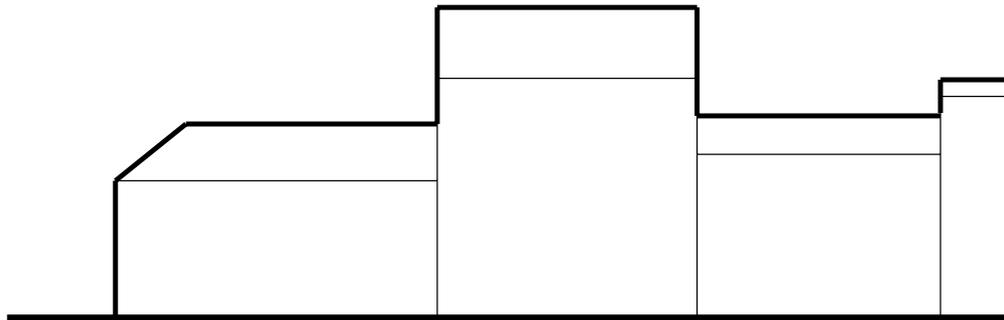
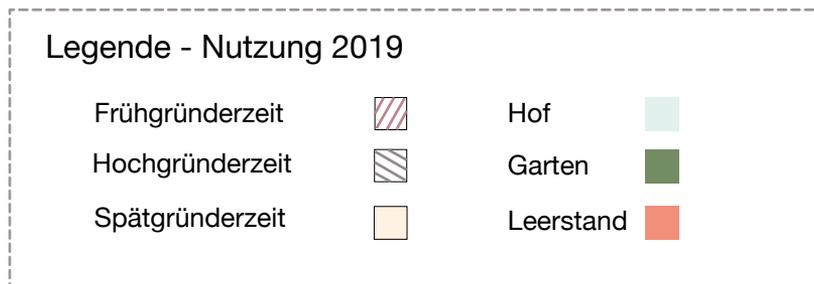
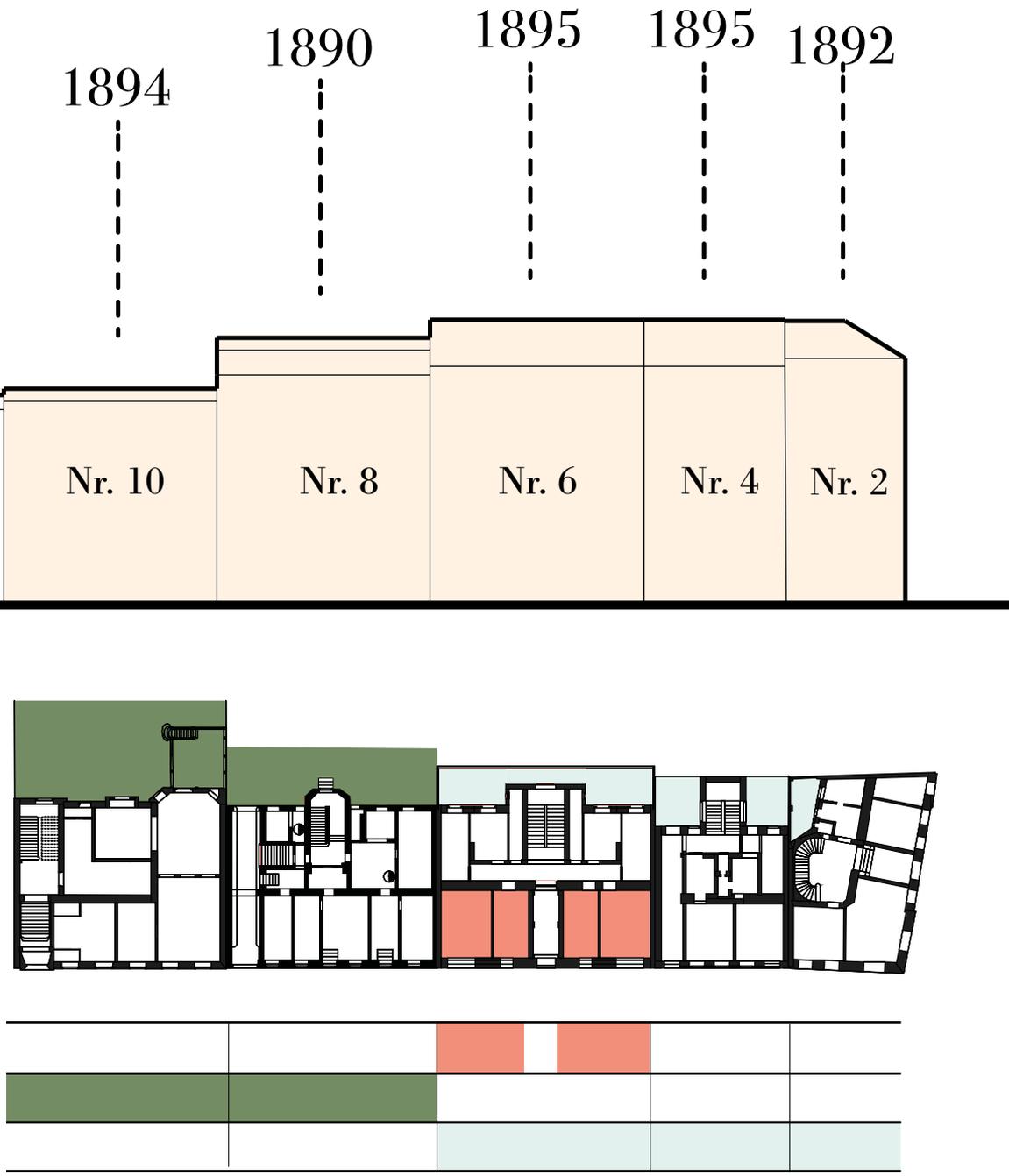


Abb.137 Nutzung 2019

In der Zusammenfassung wird ersichtlich dass von zwölf Gebäuden, drei im StadtParterre ungenutzt sind. Ein Gebäude hat Teile des Erdgeschoßes in eine Garage umgewidmet. Die restlichen Nutzung des StadtParterres ergibt ein Bild aus Gewerbe, Geschäfts- und Wohnnutzung, jedoch keine Büro- und Werkstättennutzungen.





12. Zusammenfassung | Nutzung 2019

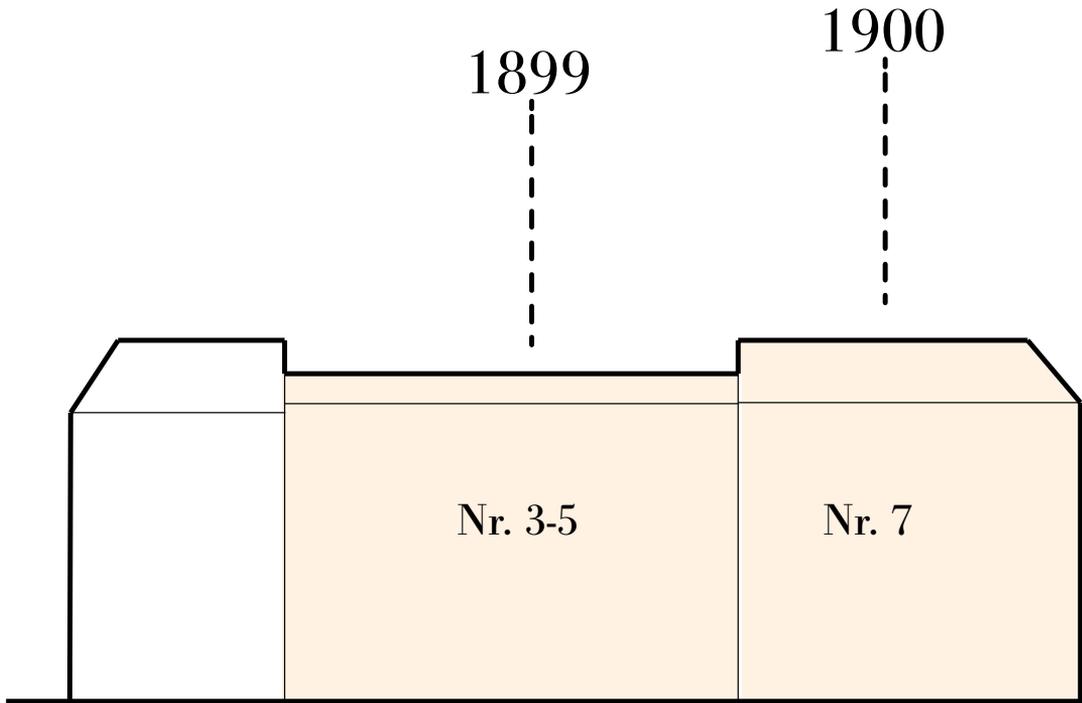
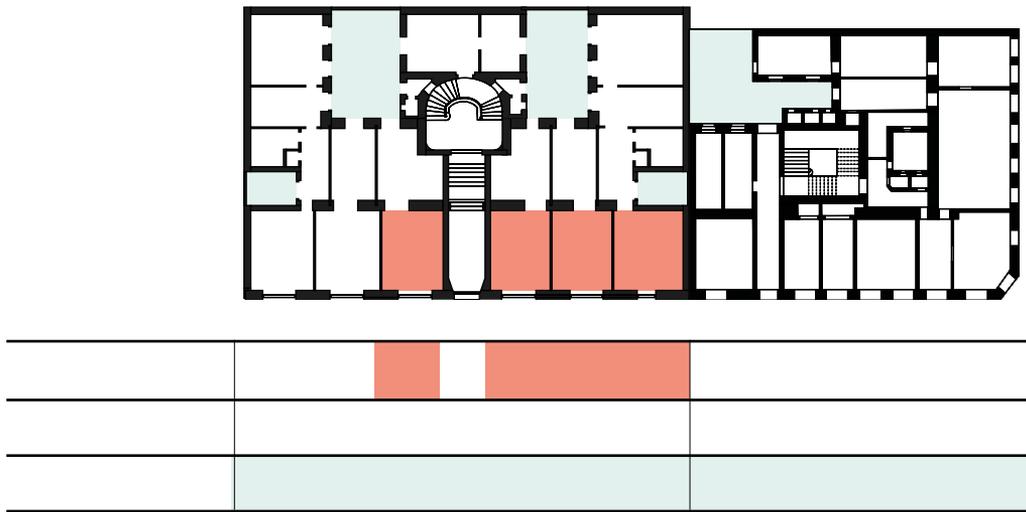
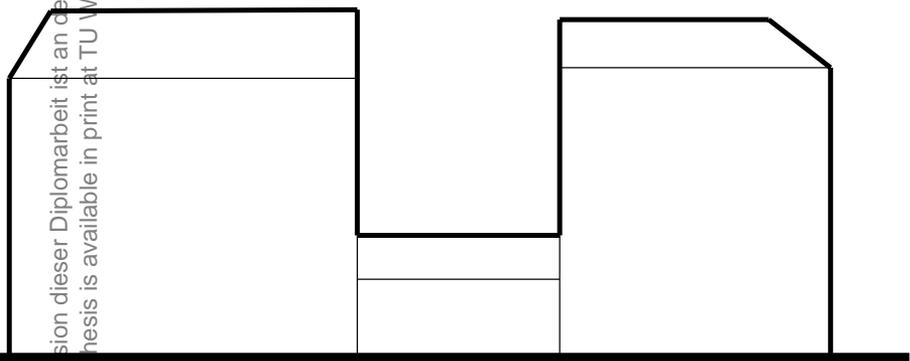


Abb.138 Nutzung 2019





Die Raumwidmungen für die Gasthausnutzung ist bis heute erhalten geblieben, zudem ist auch ein neues urbanes Hotel vorzufinden. Acht Gebäude haben einen Hof bei welchem anzunehmen ist, dass er als Müll- und Radabstellplatz genutzt wird. Bei vier Gebäude befindet sich ein Garten, im hinteren Bereich, des Grundstücks.

Legende - Nutzung 2019

Frühgründerzeit		Hof	
Hochgründerzeit		Garten	
Spätgründerzeit		Leerstand	

12. Zusammenfassung | Nutzung 2019

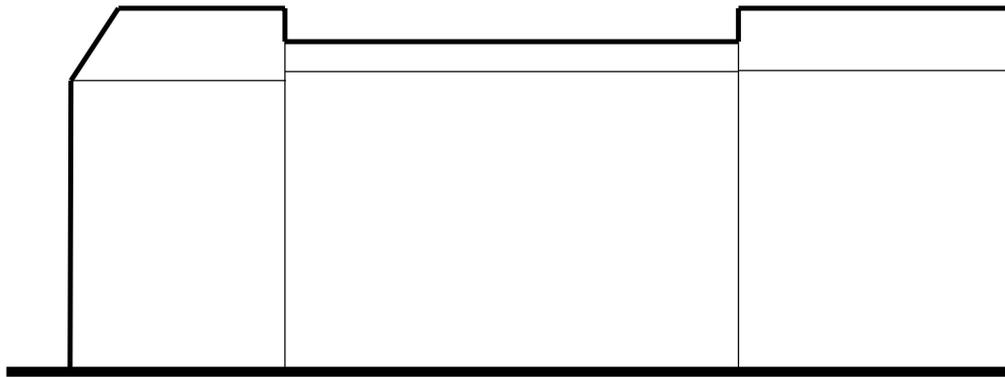
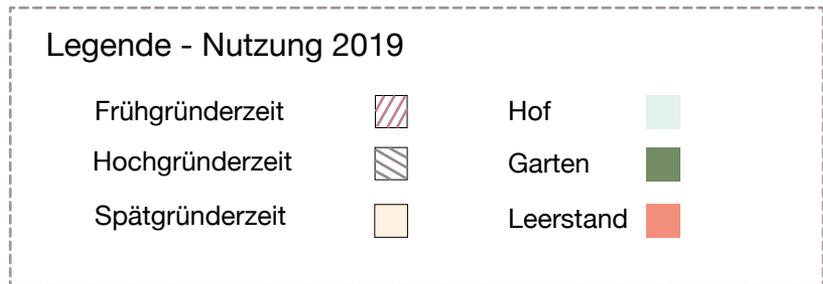
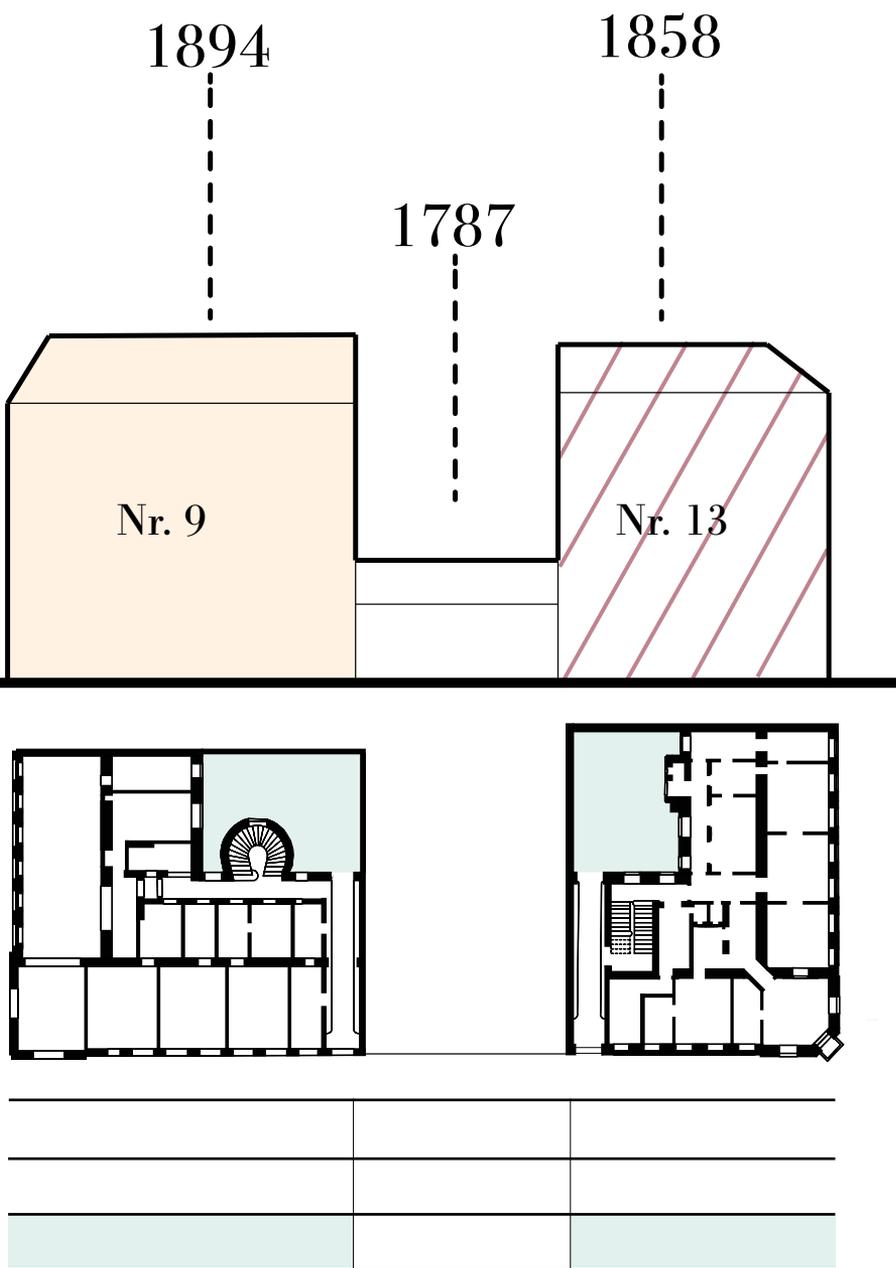


Abb.139 Nutzung 2019





13. Fassaden des StadtParterre





13. Fassaden des StadtParterre

Auf folgenden Seiten wird ein Bild der Fassaden, der Forschungsstraße, geboten. Fassadendarstellungen des StadtParterres mit einer Kurzbeschreibung der **Sockelzone** des jeweiligen Gebäudes.

Die Gründerzeit lässt sich zeitlich in drei Abschnitte aufteilen.

Die **Frühgründerzeit** die sich von 1849 bis 1859 eingrenzen lässt, die **Hochgründerzeit** die sich zeitlich von 1860 bis 1883 gliedert und die **Spätgründerzeit** die von 1884 bis 1918 den Abschluss der Zeitperiode einleitet.

Unter Anderem eingeleitet durch die Erbauung der Ringstraße und deren großbürgerliche Mietshäuser, beginnt die Gründerzeit mit Fassadengestaltungen, die stark geschmückt und verziert sind.

Durch die Eingliederung der Vorstädte zu Wien, werden gründerzeitlichen Häusern erbaut, die sich diese großbürgerlichen Mietshäuser als Vorbild nehmen, jedoch sind deren Fassade weniger prunkvoll.

 1858
 

 1882
 

Nr. 13

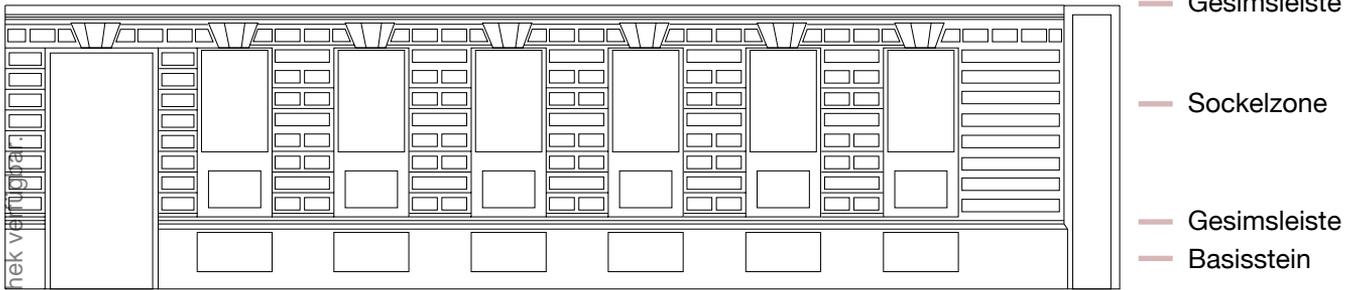


Abb. 140 Fassade Nr.13

Die StadtParterre Fassade gliedert sich in eine Sockelzone, die im oberen Bereich von einer Gesimsleiste, als auch im unteren Bereich, begrenzt wird. Innerhalb dieser befinden sich die Hochparterre Fenster sowie das Eingangstor. Die Tiefparterrefenster befinden sich im Bereich des Basissteins. Die Fassade ist mit Rustikamauerwerk gestaltet. Oberhalb der Fenster schließen - dreiteilig - vertikale Schlusssteine ab.

Nr. 12

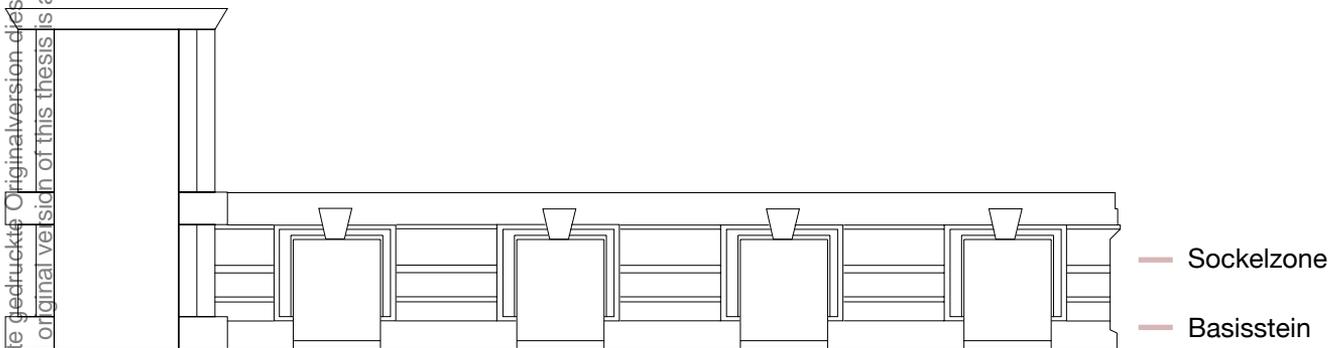


Abb. 141 Fassade Nr.12

In der Sockelzone der Nr. 12, befinden sich die Tiefparterrefenster, die horizontal durch die Fassadenteilung, gegliedert sind. Das Tor als auch die Fenster sind durch Fassadensteine ummantelt.

13. Fassaden des StadtParterre

1890

Nr. 2

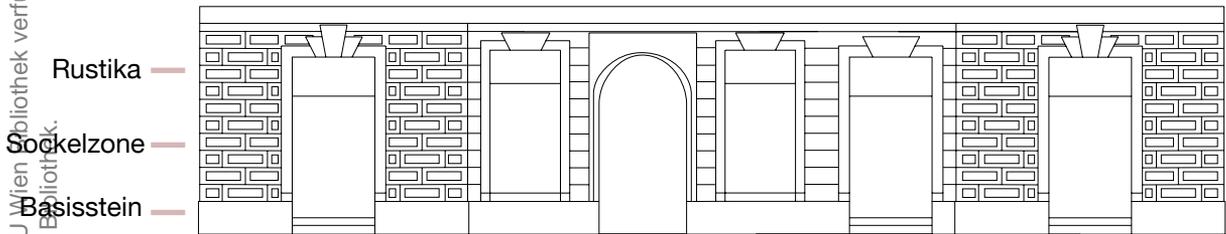


Abb.142 Fassade Nr.2

1892

Die Fassade der Nr. 2 beginnt mit einem Basisstein, welcher in ein Rustikamauerwerk übergeht und von einer Gesimsleiste begrenzt wird. Die Bänderung ändert sich innerhalb der Fassade von ausgeprägten Quadersteinen, zu vertikalen Schnitten im Verputz. Die Fenster und Türen sind ummantelt und im oberen Bereich durch einen Schlussstein, der drei- und einteilig ist, abgeschlossen.

1892

Nr. 9

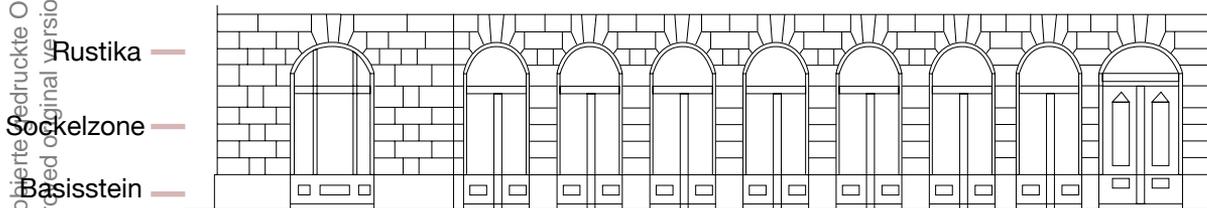


Abb.143 Fassade Nr.9

1894

Die Nr. 9 welche im Rustikamauerwerk ausgeführt ist, und von einer Gesimsleiste begrenzt wird, beginnt mit einem Basisstein. Die Fenster und Türen sind mit Bögen und im oberen Bereich durch fünfteilige Schlusssteine begrenzt.

Nr. 8

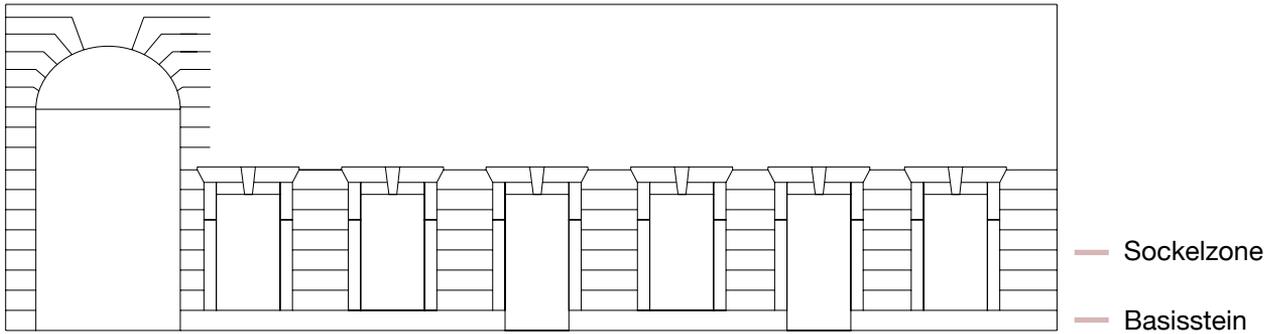


Abb.144 Fassade Nr.8

Die Sockelzone der Nr. 8 wird im unteren Bereich durch einen Basisstein begrenzt. Die Bänderung der Fassade ist mit einem Fugenschnitt, im Putz, versehen. Die Fenster und Türen des Tiefparterres sind mit Portalsteinen ummantelt.

Nr. 14

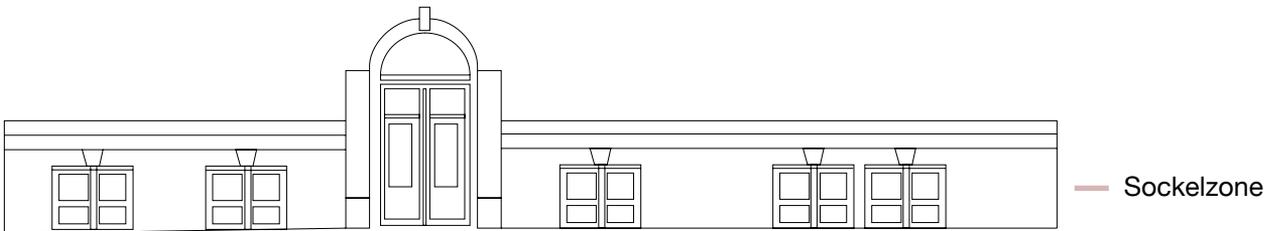


Abb.145 Fassade Nr.14

Die Nr. 14 ist im oberen Bereich der Sockelzone durch vertikale Fugenschnitte im Verputz begrenzt. Die Tiefparterrefensterreihe ist durch einen Schlussstein abgeschlossen. Das Portal ist mit einem Bogen ummantelt und mit seitlichen Elementen beendet.

13. Fassaden des StadtParterre

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

1894

Nr. 4

Lockelzone
Basisstein

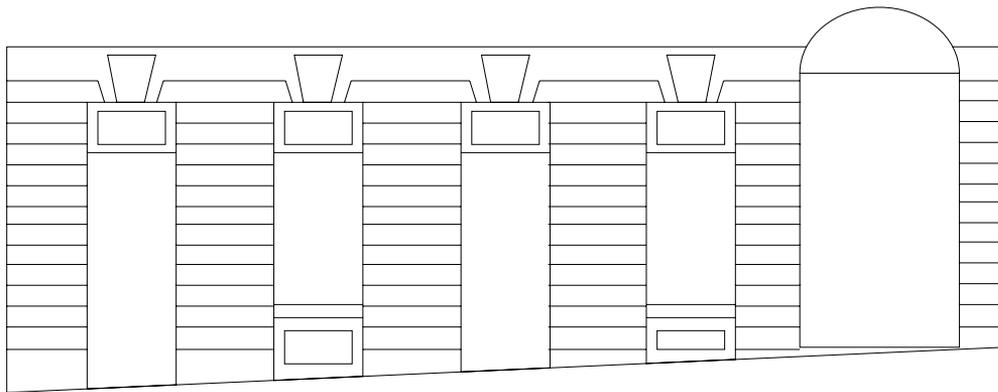


Abb.146 Fassade Nr.4

1895

Die Fassade des Gebäudes mit der Nr. 4 ist mit vertikal gebänder-ten Verputzschnitten ausgeführt und in der unteren Zone von einem Basisstein, begrenzt. Die Fenster und Türen sind im oberen Bereich durch Schlusssteine, beendet. Das Tor ist mit einem Bogen abge-schlossen.

1895

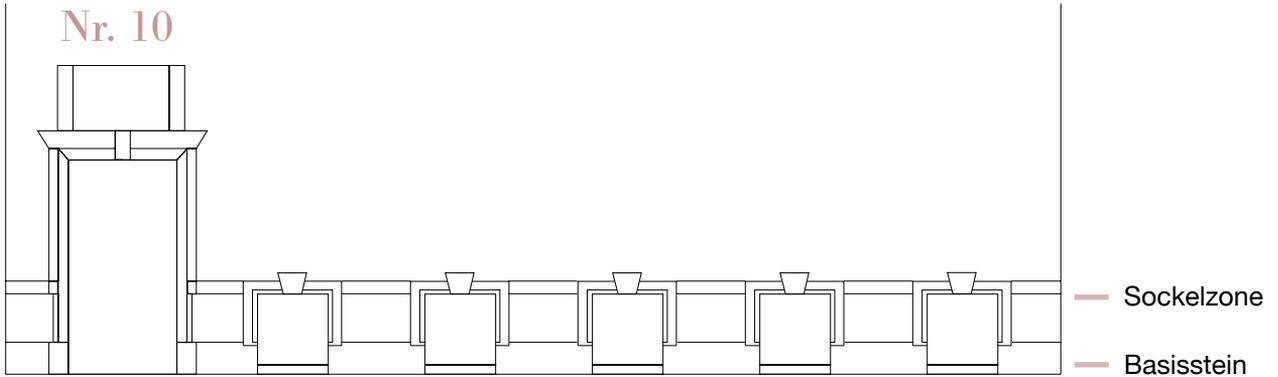


Abb.147 Fassade Nr.10

Die Sockelzone der Nr. 10 wird im unteren Bereich durch einen Basisstein begrenzt. Die Fassade im Stadtparterre ist glatt verputzt und endet im oberen Bereich durch vertikale Schnitte im Verputz. Die Tiefparterrefenster sind mit Portalsteinen ummantelt.

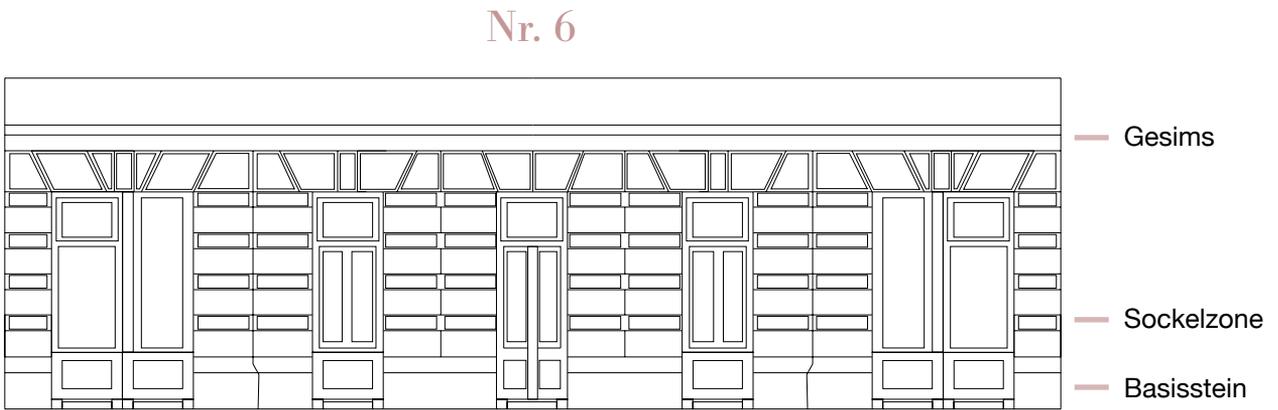


Abb.148 Fassade Nr.6

Die Nr. 6 ist im Sockelbereich durch einen Basisstein begrenzt. Die Fassade im Stadtparterre ist mit Rustikamauerwerk verputzt und im oberen Bereich durch eine Gesimsleiste begrenzt. Die Fenster und Türen sind mit aufgefächerten Schlusssteinen, im oberen Bereich, ausgeführt.

13. Fassaden des StadtParterre

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

1899

Nr. 16

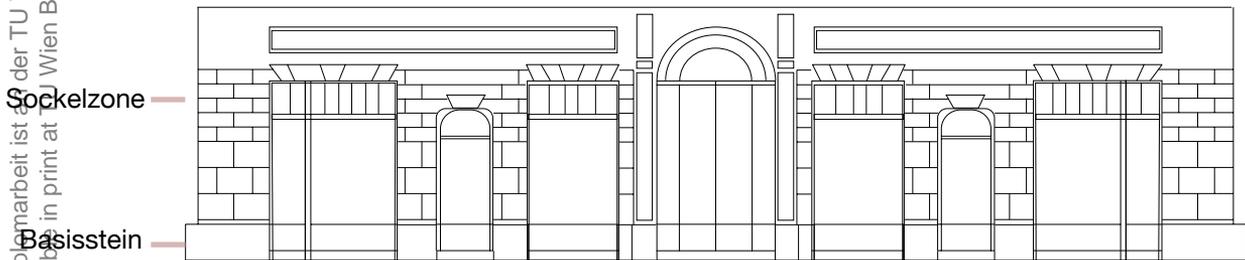


Abb.149 Fassade Nr.16

1900

Die Fassade des Gebäudes mit der Nr. 16 ist mit sich nach oben hin verkleinerndem Rustikamauerwerk ausgeführt. In der unteren Zone von einem Basisstein begrenzt, die Fenster und Türen, im oberen Bereich durch fünfteilige und einteilige Schlusssteine abgeschlossen. Das Tor ist mit einem Bogen und seitlich durch Säulenelemente, versehen.

1900

Nr. 3-5

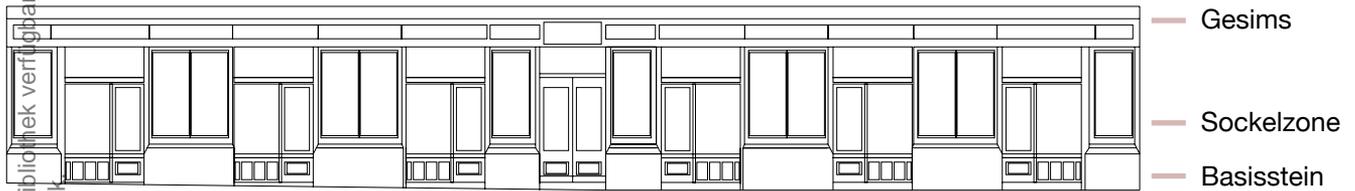


Abb.150 Fassade Nr.3-5

Die Nr. 3-5 ist im Sockelbereich durch einen Basisstein begrenzt. Die Fassade im StadtParterre ist mit breiten rechteckigen Säulenelemente, zwischen den Fenstern und Türen, vertikal gegliedert. Diese Elemente sind mit tafelartigen Platten versehen. Im oberen Bereich, wird die Fassade durch eine Gesimsleiste, ausgeführt.

Nr. 7

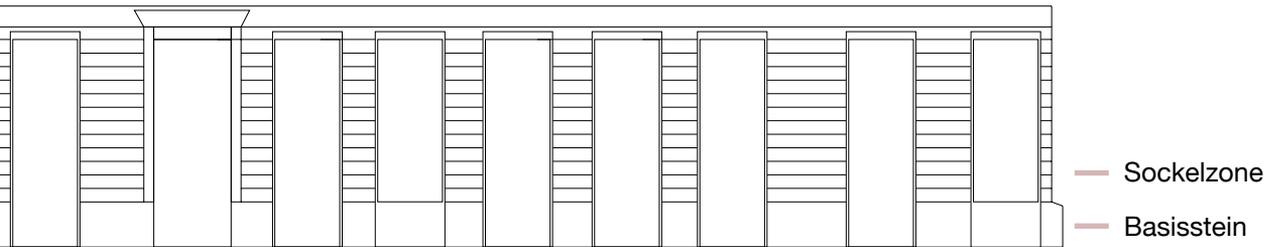


Abb.151 Fassade Nr.7

Die StadtParterre Fassade von der Nr. 7 ist im Sockelbereich durch einen Basisstein begrenzt. Die Fassade ist durch vertikale Schnitte im Verputz gegliedert, ausgeführt und nur die Tür ist mit ein Schlussstein versehen.

13. Fassaden des StadtParterre

Aufgrund der Ansichten des Planmaterials, wird ersichtlich dass die Höhen des Erdgeschoßes, an der Fassadengestaltung abzulesen sind (Gesimsleiste). Auch die Türen und Fenster zum Straßenraum sind, in ihrer Dimensionierung, passend deren geplanter Nutzung, entworfen. (Abb. 146, 147)

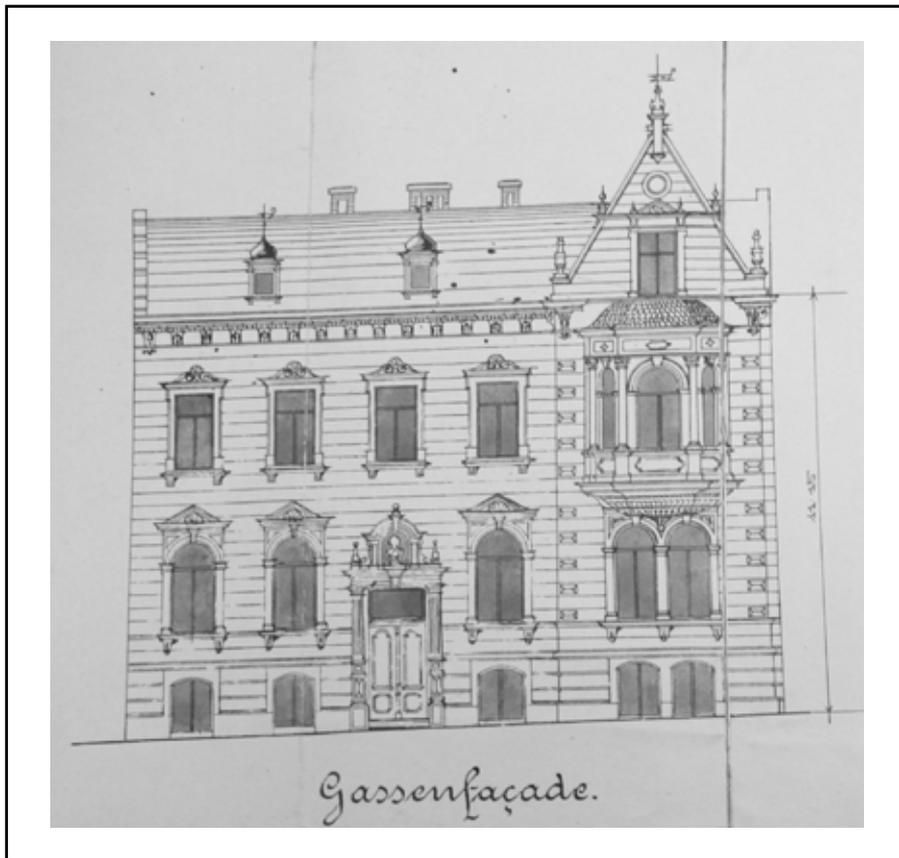


Abb.152 Fassade Baumappe

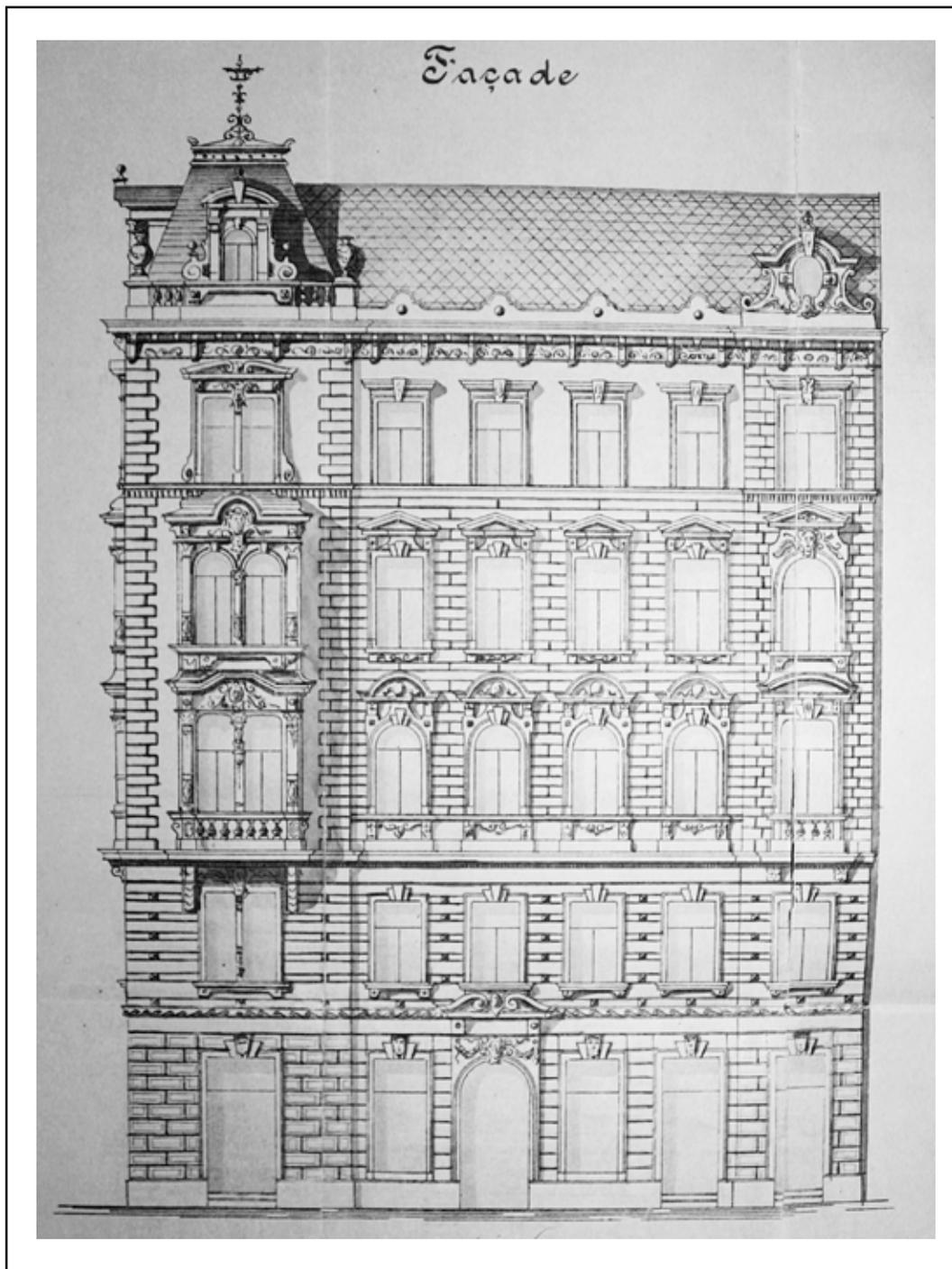


Abb.153 Fassade Baumappe

13. Fassaden | Geschäftsportalbau

In einigen Baumappen der Gebäude, befinden sich Portalgestaltungen die für Gewerbelokale geplant wurden. Diese in der Gründerzeit entworfenen Geschäftsportale, greifen vorwiegend in die Fassadengestaltung ein und sind als Einheit, zu betrachten. Die Biedermeier Gebäudefassaden wurden offener gestaltet.

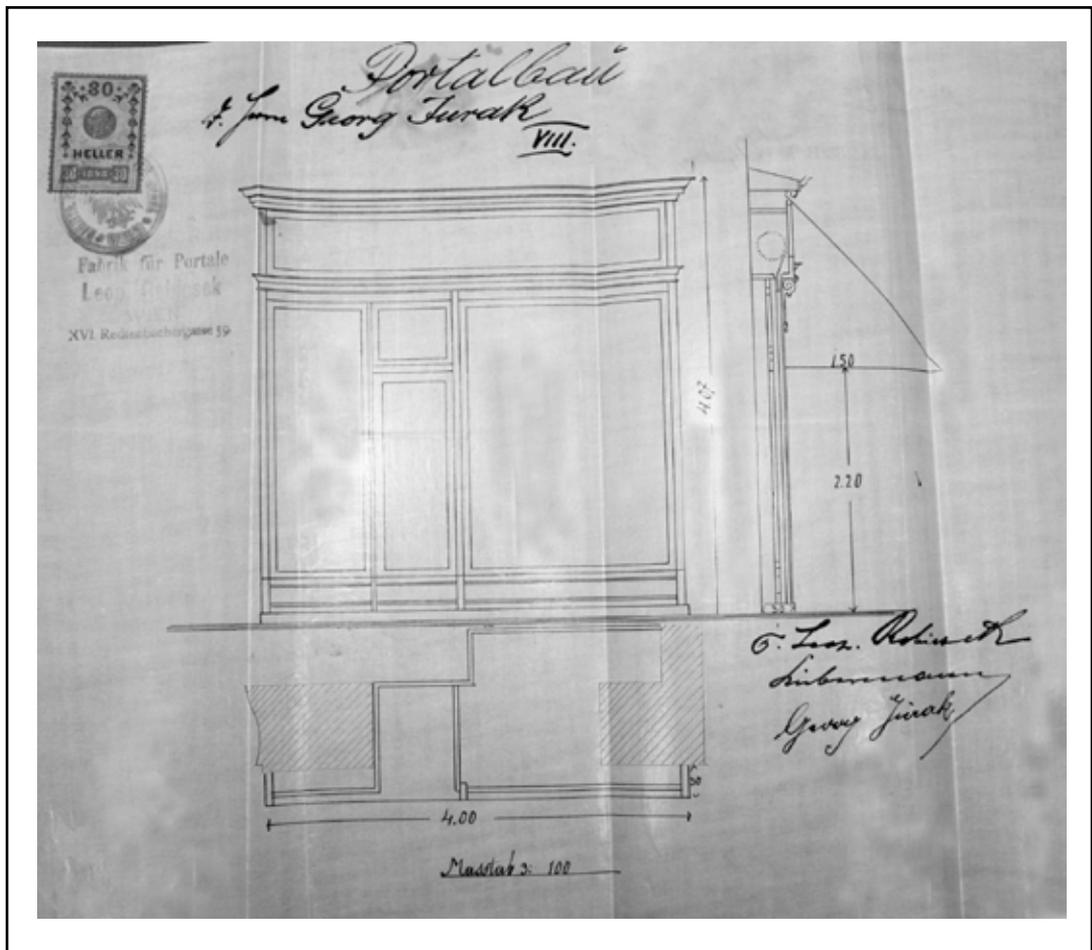


Abb.154 Fassade Baumappe

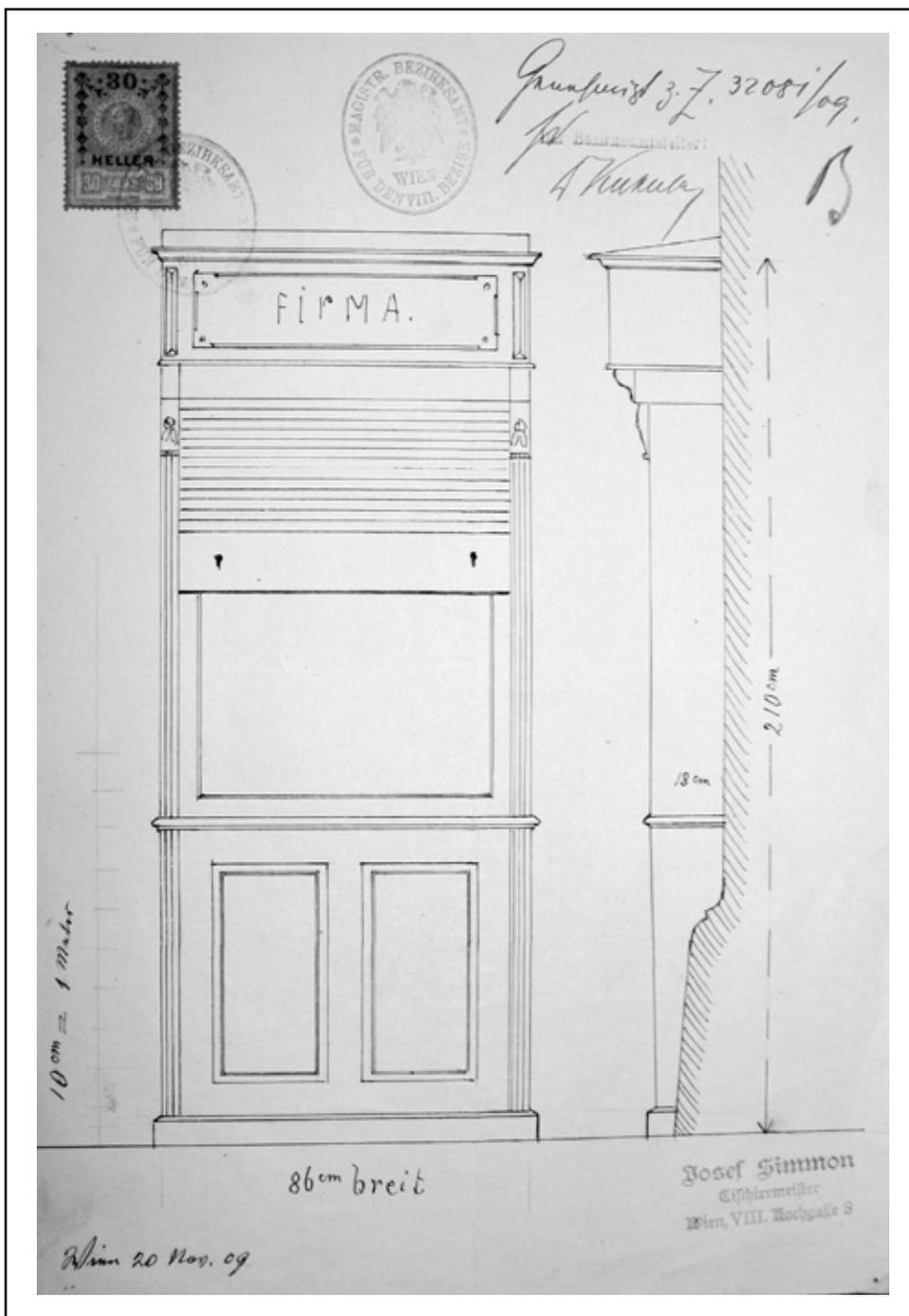


Abb.155 Fassade Baumappe

13. Fassaden | Schilder

Wohingegen bei der Geschäftsgestaltung im 20. Jahrhundert, die Fassaden weniger verändert wurden. Geschäftsschilder wurden waagrecht, in den Straßenraum reichend, angebracht.

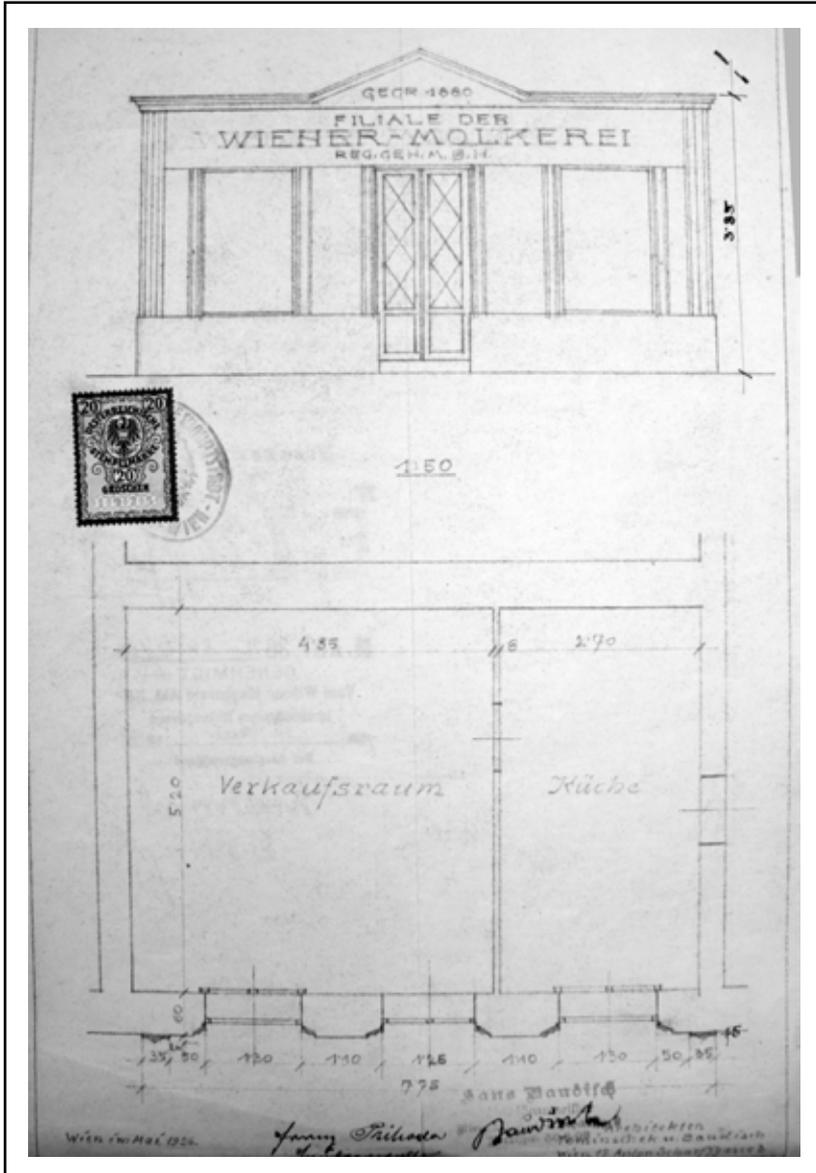


Abb.156 Fassade Portal

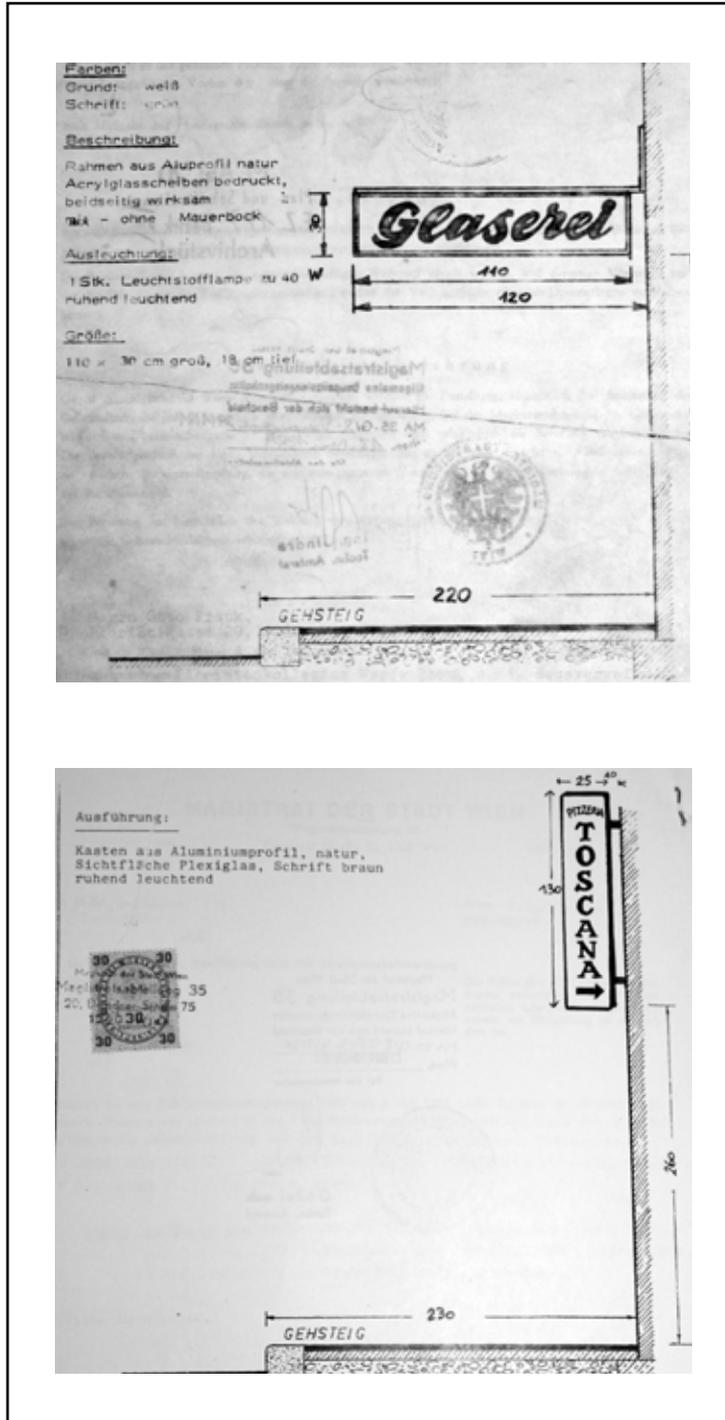


Abb.157 Fassade Schilder

14. Straße





14. Straße | Öffentlicher Raum

Giovanni Battista Nolli zeichnete den ersten Plan Roms, der die Perspektive der Menschen und deren Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum zeigt. In Anlehnung an den Nolli Plan wird in Abb. 158 der öffentliche Raum, der gewerbliche Raum, die Erschließung und die Freiräume als durchlässig, in weiß, dargestellt. Hingegen Baustruktur und Privatnutzung schwarz eingefärbt, um die Abgrenzung zwischen öffentlichen und privaten Raum, darzustellen.

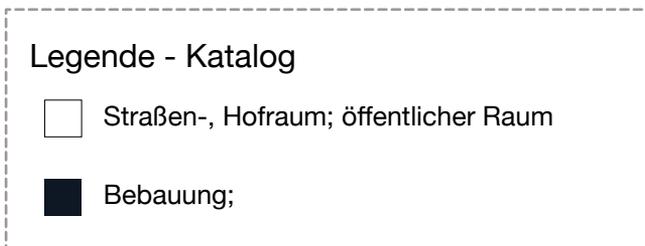


Abb.158 Öffentlicher Raum

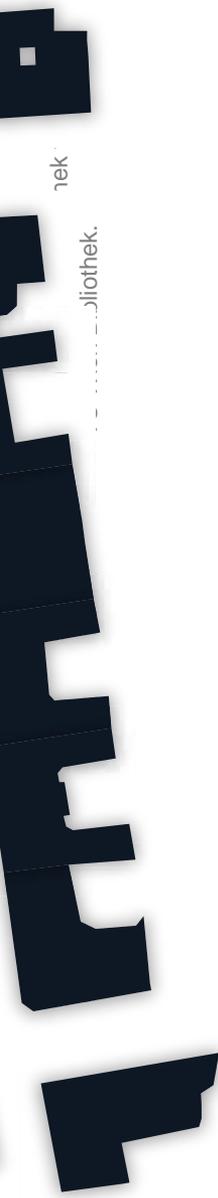


14. Straße | Lageplan

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



Abb.159 Lageplan Forschungsstraße

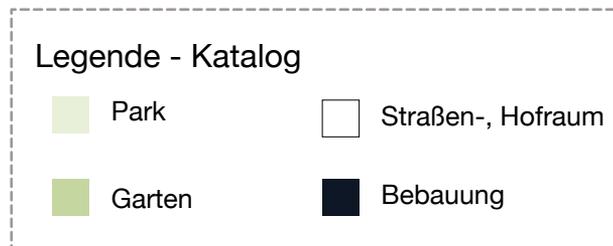


tek

liothek.

Dieser genordnete Lageplan, des Straßenzuges, gibt eine Übersicht über die Bebauung und den Grünraum, der näheren Umgebung. Die Gebiete der Vorstädte wurden in der Gründerzeit, neu parzelliert und in Form von Rastergrundrissen mit gleichmäßigen Straßenbreiten geplant. Bei Betrachtung des Gesamtbildes, wird ein Bezug zu den Straßendimensionen zueinander ersichtlich. Es entsteht ein gleichmäßiges Rastermuster, welches sich durch breitere Hauptachsen und schmalere Nebenstraßen auszeichnet. Einige der Grundstücke weisen, im hinteren Bereich, eine Gartennutzung auf. Anschließend liegt im hinteren Bereich des Straßenblockes, der Hausnummern 2-16, ein Park.

Da die gründerzeitliche Straßengestaltung der Vorstädte, breite Hauptstraßen im Verhältnis zu schmälere Nebenstraßen aufweist, lässt sich der Rückschluss ziehen, dass es sich bei der Forschungsstraße um eine Straße in Nebenlage handelt.



14. Straße | Lageplan

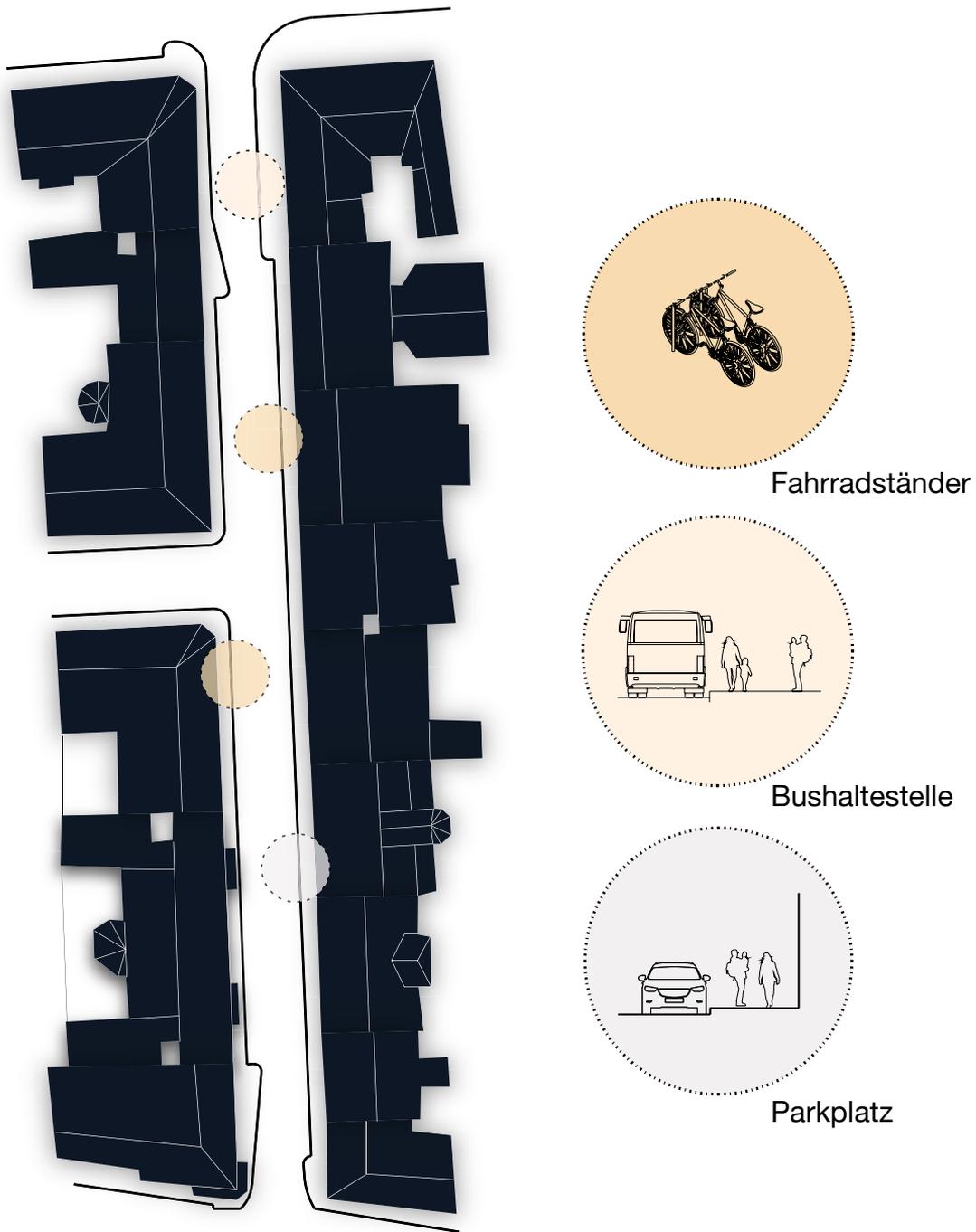


Abb.160 Lageplan Forschungsstraße

Die nähere Betrachtung des Straßenraumes zeigt eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, der sich von der Gründerzeit bis heute ergibt. Bereits in der Gründerzeit fuhr und hielt eine Straßenbahnlinie, in der Forschungsstraße. Heute fährt eine Buslinie in der Straße. Der Straßenraum in seiner Dimension erhalten geblieben, wie in der Wiener Bauordnung beschrieben mit einem 1/6 des Trottoir der gesamten Straßenbreite. Die Nutzung der Straße ist hauptsächlich die der Parknutzung, für private PKWs und Fahrräder. Die individuelle Massenmobilität ist unter anderem, durch die Suburbanisierung von Zentrenfunktionen, im Zuge des Stadtwachstums Wiens, mitgewachsen.²³ Im Vergleich zur Gründerzeit ist das eine Einschränkung des Aufenthaltsraums der Menschen im Straßebereich. Die Gehsteige sind der einzige vorgesehene Bereich, für die Menschen, die jedoch nicht zum Verweilen einladen. Im gesamten Verlauf der Untersuchungsstraße bietet sich daher kaum Aufenthaltsqualität für die Menschen. Bepflanzungen in Form von Bäume oder Grünflächen sind auch nicht existent.

14. Straße | Schnitt

Die Straße setzt sich, zu beiden Häuserfronten aus Gehsteigen und einer Fahrbahn, zusammen.

Die Gehsteige weisen im Straßendurchschnitt eine Breite von 2m auf und variieren zwischen 1,7m - 3,2m.

Der befahrbare Straßenbereich ist im Durchschnitt 7,6m breit. Und beinhaltet insgesamt zwei Parkstreifen zu jeder Häuserfront hin und eine einspurige Fahrbahn in Richtung Norden.

Die Hinterhöfe bieten ebenfalls kaum nutzbaren Mehrwert für die Menschen.

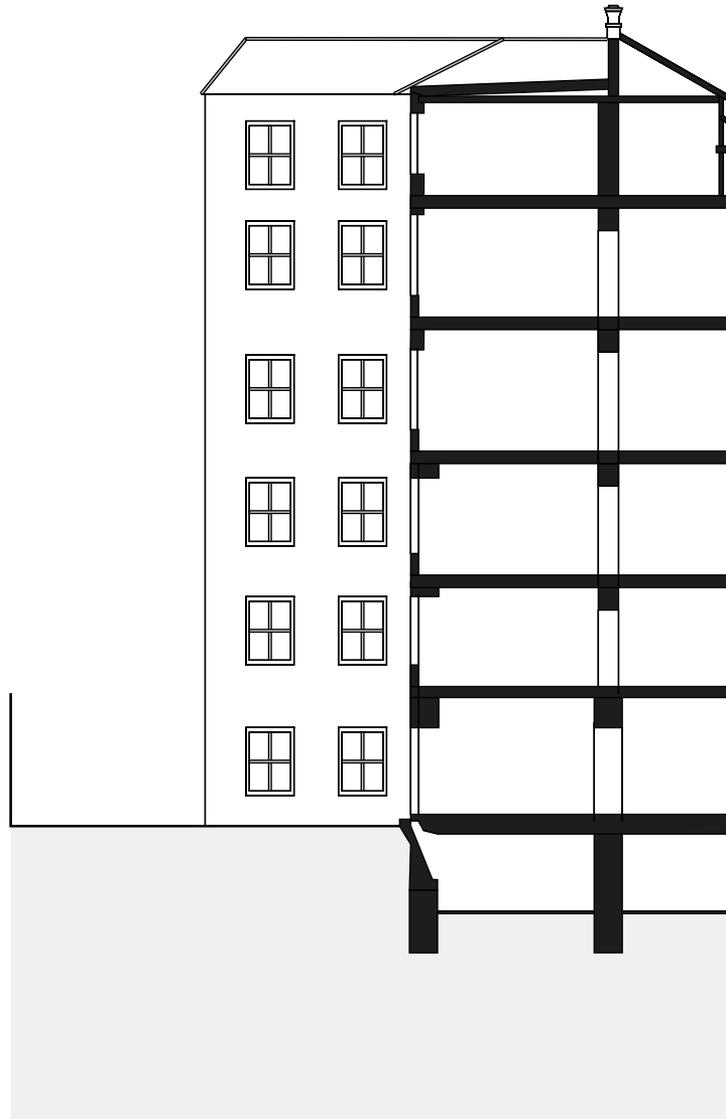
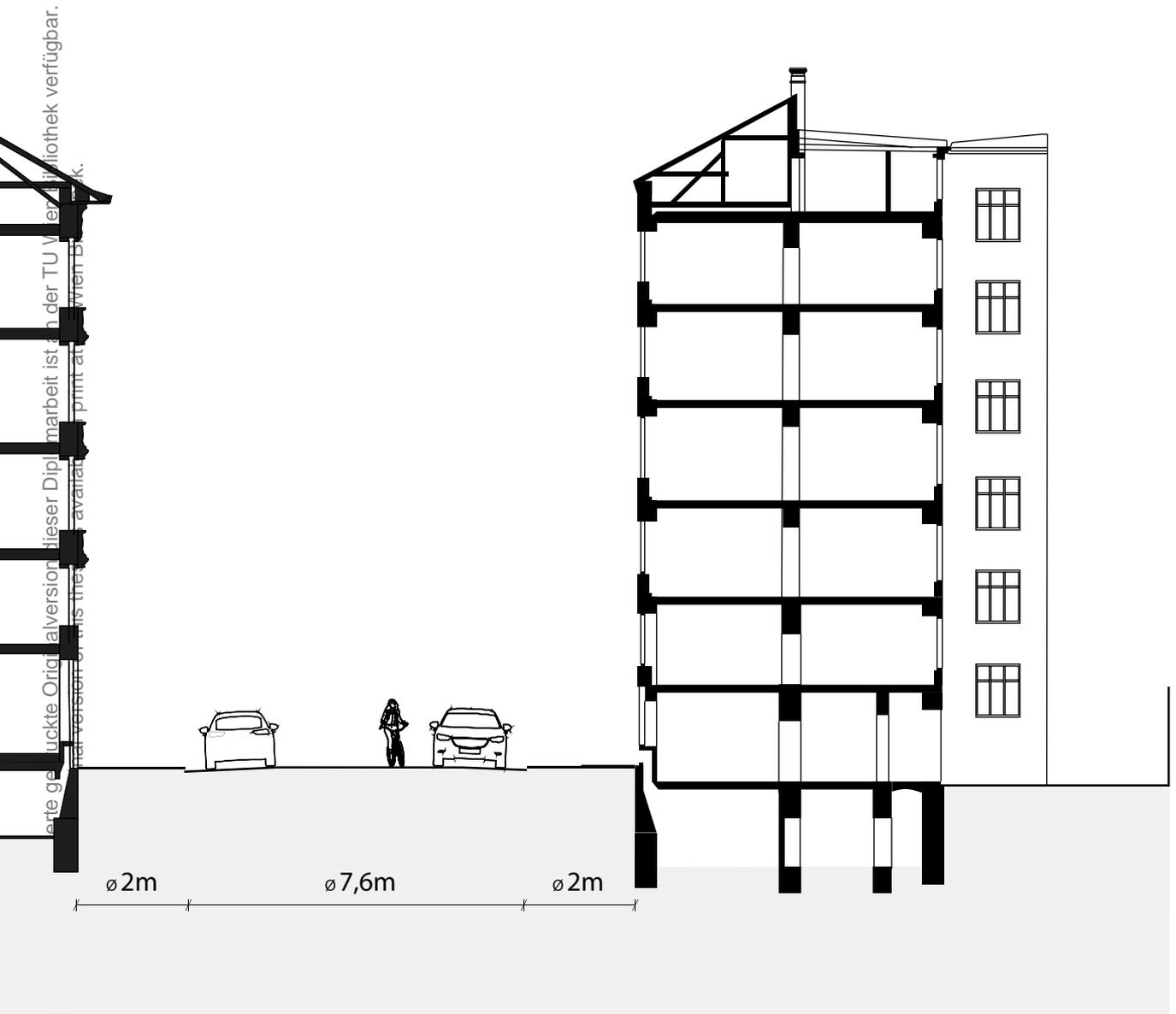


Abb.161 Schnitt Forschungsstraße



erte geuckte Originalversion dieser Diplmarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
This version of this thesis is available at the TU Wien Bibliothek.

14. Straße | Belichtung

Die Forschungsstraße orientiert sich in Nordsüdrichtung. Diese Ausrichtung der Straße ergibt je nach Sonnenstand im Tagesverlauf eine ostseitige und eine westseitige Beschattung.

Jedoch ist durch die Gebäudehöhen und verhältnismäßig schmalen Straßenbreiten in den Stadtparterrezenonen weniger direkte Sonneneinstrahlung, vorhanden.

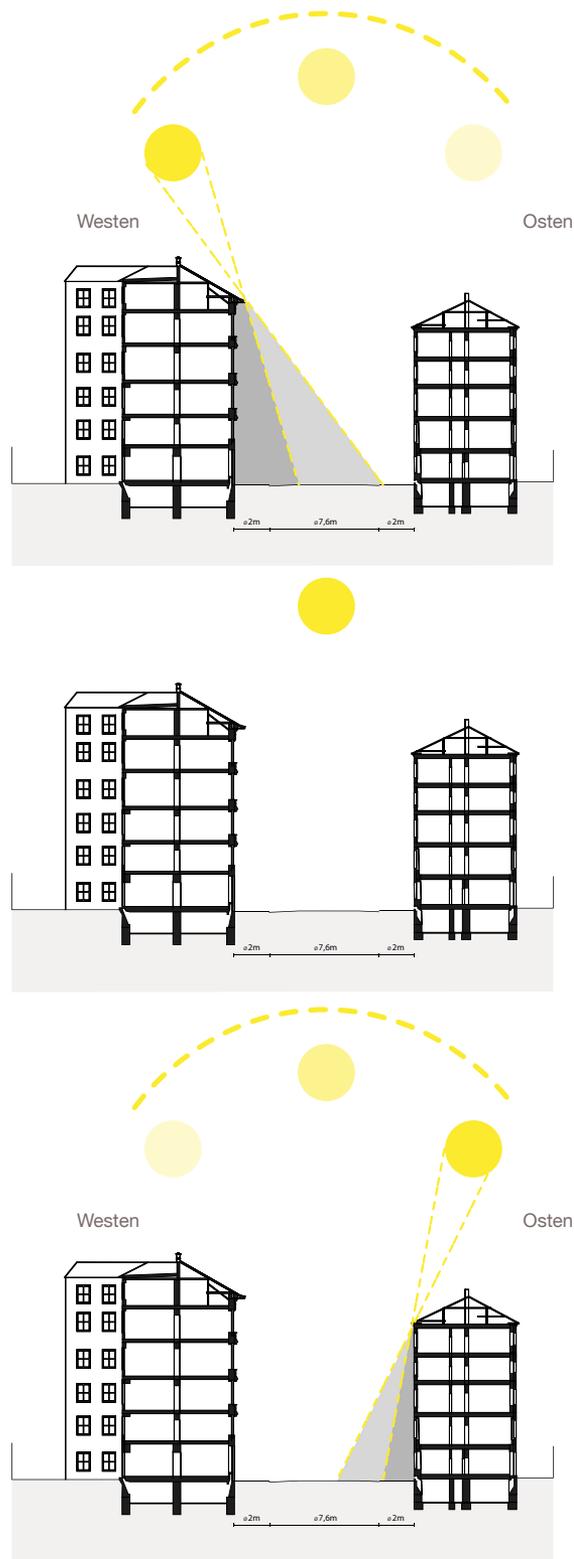


Abb.162 Sonnenstudie Forschungsstraße

14. Straße | Straßenverkehrsordnung

Während die gründerzeitlichen Gesetzgebung, der Gehsteigbreite mit noch min. ein Drittel der Straßenbreite vorgab, hat sich zeitgeschichtlich eine Verschmälerung der Gehsteigbreiten bis zur 1,25m entwickelt.²⁴ Ein Zusammenhang mit der fortschreitenden Mobilität der Einzelnen und die damit verbundene Parkverstellung des Straßenraumes ist evident.

24 Angelika Psenner, Mission Mikrourbanismus

Eine Einschränkung der Fußgänger im Straßenraum ist auch in der heutigen STVO (§ 78.) abzulesen. Fußgängern wird vorgeschrieben, dass ein unbegründetes Stehenbleiben auf Gehsteigen untersagt ist, weil es den fließenden Fußgängerverkehr behindert.

§ 78. Verhalten auf Gehsteigen und Gehwegen in Ortsgebieten.

*c) den Fußgängerverkehr insbesondere durch den Verkauf oder die Verteilung von Programmen oder Eintrittskarten vor Theatern und Vergnügungsstätten, durch das Verstellen des Weges, durch das Tragen von Reklametafeln sowie durch den Verkauf von Druckschriften, durch das Mitführen von Tieren oder **durch unbegründetes Stehenbleiben zu behindern.***



Abb.163 Foto Forschungsstraße, <http://www.alservorstadt.at>

14. Straße | Resümee

Betrachtet man die Forschungsstraße im Ganzen, ist die Dominanz der parkenden Autos ersichtlich. Dadurch entsteht eine enorme Einschränkung für die Protagonisten des Straßenraumes. Wie in vielen Wiener Gassen und Straßen wird auch in der untersuchten Straße den RadfahrerInnen keine eigene Fahrbahn zugeschrieben. Die Funktion der Straße als Lebensraum ist nicht gegeben.

Diese Einschränkung beeinflusst das Stadt-Parterre in seiner Gesamtheit. Die Gehsteige sind in der Forschungsstraße zwar noch in ihrer Funktion als Verkehrsfläche nutzbar jedoch ist kein Verweilen wegen mangelnder Aufenthaltsqualität, möglich.

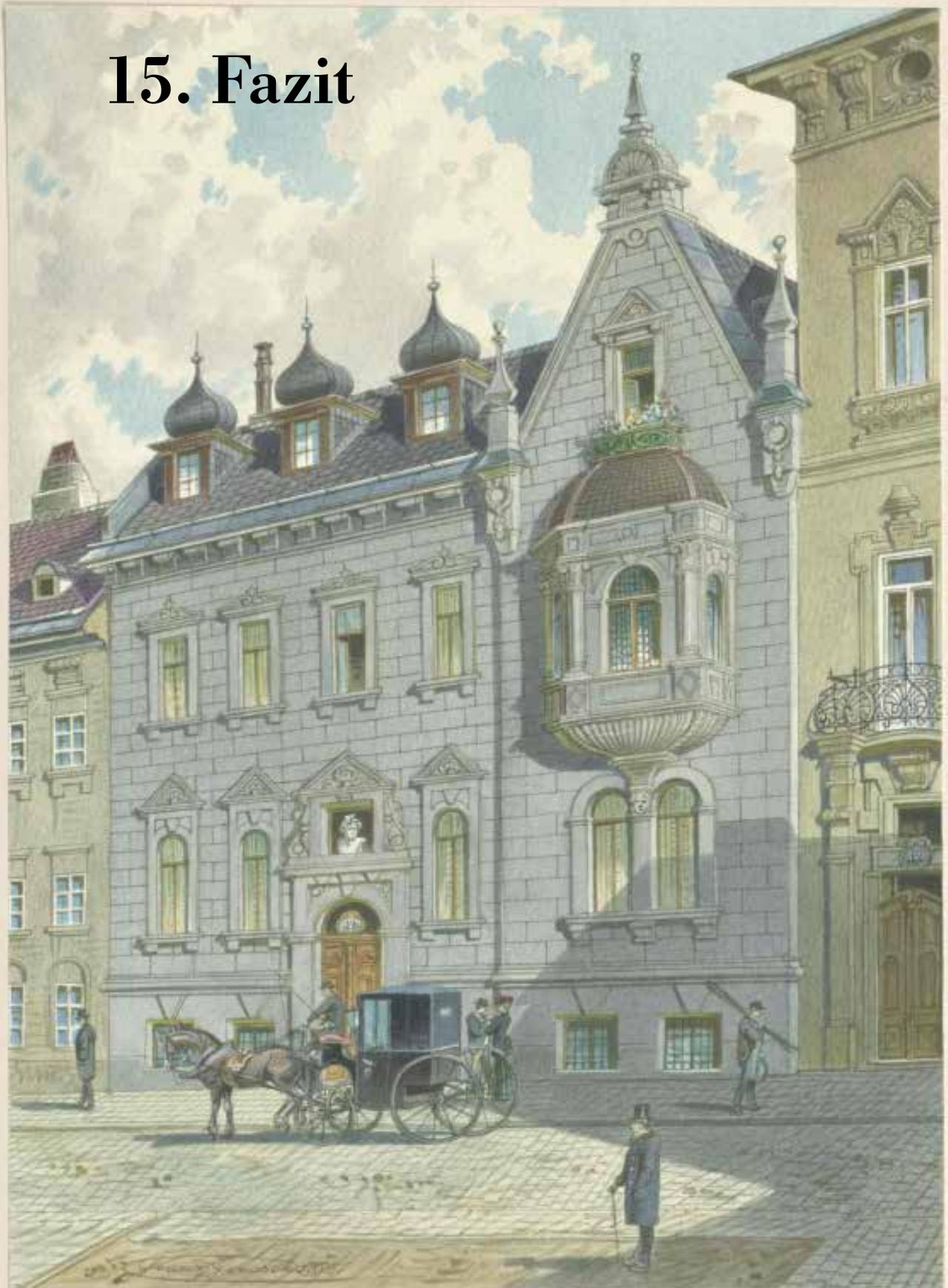
Durch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, mit einer Buslinie ist eine gute Verkehrsinfrastruktur vorhanden. Diese erleichtert den Anrainern, Mobilität ohne den PKW.

Die Forschungsstraße weist keinerlei Grünflächen und Bäume im öffentlichen Raum, auf. Zugang zu Grünflächen in Form von Gärten und begrünten Hinterhöfen sind nur den Gebäuden mit den Nummern 8, 10,12 und 14 gegeben. Angrenzend an die Forschungsstraße befindet sich ein öffentlicher Park, der die Lebensqualität der Anrainer erhöht.



Abb.164 Foto Forschungsstraße, <http://www.alservorstadt.at>

15. Fazit





15. Fazit

Die vorliegende Arbeit vergleicht die Funktion und Nutzung des StadtParterre von 2019 in der Forschungsstraße, mit dem des gründerzeitlichen Stadtparterre. Im Fokus der Arbeit steht auch die zeitliche Veränderung der baulichen Strukturen und der Nutzungsvielfalt. Aufgrund von gründerzeitlichen Baunormen, einen Bezug zu den Proportionen und Dimensionen des StadtParterre, herzustellen.

Dies war wiederum möglich anhand der Analyse und Datensammlung eines gründerzeitlichen Straßenzuges und deren Bebauungsstruktur. Die Ergebnisse der Abhandlung stützen sich auf zwei detaillierte Studienkataloge und einer Straßenraumuntersuchung.

Der erste analytische Katalog beruht auf Untersuchungen der einzelnen gründerzeitlichen Gebäude und deren Baufeld. Diese Studie beinhaltet eine detaillierte Abhandlung der Gebäude hinsichtlich Baukörper Typologien, Hofstrukturen und dem Niveauanschluss des Baukörpers an das StadtParterre. Der Abschluss des Kataloges gibt einen zusammenfassende Überblick, aus der in dem Katalog entstandenen, Datensammlungen.

Der zweite Nutzungskatalog gründet sich auf Beobachtungen und Revisionen der Bebauungsstrukturen.

Die Gebäude wurden hinsichtlich ihrer ursprünglich geplanten Nutzungen mit der Nutzung 2019, betrachtet.

Der Straßenraum wurde sowohl der Proportionen und Dimensionen des StadtParterres untersucht, als auch hinsichtlich der Infrastruktur, Verkehrssituation und Nutzungsmöglichkeiten.

Welche gesetzlichen Vorgaben beeinflussen die Art der Bebauungsstrukturen der Gründerzeit?

Durch den gesetzlichen Beschluss, der Aufhebung des Bauverbotes im Glacis, und infolgedessen des Bebauungsbeginns der Ringstraßen, wird die gründerzeitliche Architekturperiode eingeleitet. Das heutige Wien ist zu Beginn der Gründerzeit in drei Teile geteilt - Altstadt, Vorstädte und Vororte. 1850 wurde der Zusammenschluss des damaligen ersten Bezirkes und der 34 Vorstädte erwirkt. Nur ein Jahr später traten acht Bezirke an die Stelle der bisherigen Vorstädte. Die Vororte werden bis 1892 erstmals Teil des Wiener Stadtgebietes. Mit dieser Eingliederung beginnt ein vermehrter Um- und Neubau in Wien. Und der Anteil von Mittel- und Großwohnungen nimmt zu. In den Vorstädte wohnten vermehrt Angehörige der Mittelschicht. Wohingegen in den Vororte eine Masse an Mietskasernen entstand, mit Kleinwohnungen für Arbeiter.

Essentiell für das architektonisch gestaltete Stadtbild Wiens, waren die Bauordnungen. Mit der Entstehung der ersten gesammelten Baunormen für Wien 1829, wird die Architektur hinsichtlich den Gebäudehöhen, sowie Straßenbreiten (min. 9,48m), geregelt. Für das StadtParterre wesentlich ist die Regelung der Erhöhung des Gebäudeniveaus zum Straßenraum von mindesten 15,8cm. In der dritten Bauordnung der Gründerzeit, wird eine funktional zonierte Stadt beschrieben. Das Trottoir musste 1/6 der Straßenbreiten ausmachen, auch die Beschaffenheit der Materialien wird bestimmt. Weiters werden geradlinige Straßen mit geringsten Gefälle vorgeschrieben. Die vierten Bauordnung (1883), gibt die Vorgabe der fünf Geschosse, wobei Erdgeschoß und allfälliges Mezzanin einzurechnen sind.

In der Evaluierung des Analyse kataloges wurden verschiedene Niveaugliederungen festgestellt. Daraus lassen sich zwei Gebäudetypen ableiten, Hoch- und Tiefparterreebenen und ebene Parterre mit Kellern.

Einen direkter Anschluss an das öffentliche StadtParterre hat das ebene Parterre. Das Hoch- und Tiefparterre haben keinen unmittelbaren Zugang zum öffentlichen StadtParterre. Diese sind über zusätzliche Stiegen erschlossen. Die Hofzugänglichkeit ist somit auch von der Situation der Niveautypologie abhängig.

Man kann also zum Schluss kommen dass, die zeitliche Einordnung in Früh-, Hoch-, und Spätgründerzeit, der Gebäude Rückschlüsse über die Stadtparterrebenen, ergeben. Der Niveautypus der Hoch- und Tiefparterre-geschoße sind in der Hoch- und Spätgrün-derzeit vertreten.

Der Niveautypus des ebenen Parterre mit Unterkellerung lassen sich, in die Spätgrün-derzeit, einordnen. Aufgrund der Vierten Wiener Bauordnung 1883, wird ein Rückgang die Unterteilung der Geschoße, in Tief- und Hochparterre ersichtlich(Siehe Kapitel Wiener Bauordnung).

Wie haben sich die Nutzung und Bebauungsstrukturen der Forschungsstraße, über den beobachteten Zeitraum der Gründerzeit (1840-1918) bis 2019, verändert?

Der Großteil der Gebäudestruktur ist im Ursprungszustand erhalten geblieben. Die Ergebnisse zeigen, dass im zeitlichen Vergleich Gebäudetypologien, Hofstrukturen und der Anschluss an das Stadtparterre meist unverändert sind.

Die vorhandene Gebäudestruktur gliedert sich in drei verschiedene Grundtypen; den Ecktyp, den Straßentrakt-einhüftig und den Straßentrakt-zweihüftig, die sich zu jeweils 1/3 im Straßenzug abbilden.

In den Grundrisswidmungen der Gebäude, wird eine Diversität der Nutzung, in der Gründerzeit deutlich lesbar. Die Nutzungen reichen von Wohnen zu halböffentlichen Gewerben, Geschäften, Lager sowie Werkstätten und Produktionsbetrieben. Die dargestellten Ergebnisse rechtfertigen die Aussage, dass der Straßenzug, eine hohe Nutzungsdiversität aufwies.

Anhand der Feldforschung lässt sich zusammenfassend sagen, dass im 21. Jahrhundert ein Rückgang der Nutzungsvielfalt vorhanden ist. Die noch vorhandene Nutzung setzt sich aus verschiedenen Gewerbe, Geschäfts- und Wohnnutzungen zusammen.

Der vorherrschende Leerstand und die Unternutzung der Gassenlokale, muss nachdrücklich bemerkt werden.

Hier sei noch einmal hervorgehoben dass die Produktionsbetriebe und Werkstätten, aus dem StadtParterre, verschwunden sind. Den Hinterhöfen kommt kein öffentlicher Nutzungswert zu, sie sind zu Müll- und Rad-abstellplatz geworden.

Herausstellen kann man, dass sich auf den Grundstücken von vier Häusern, Gärten befinden, die den BewohnerInnen der Gebäude eine höhere Lebensqualität bieten.

Die Betrachtung des Straßenraumes zeigt eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, der sich von der Gründerzeit bis heute erhalten hat. Ferner ist der Straßenraum in seinen Dimensionen ebenso erhalten geblieben. Die Nutzung der Straße ist großteils die der Parknutzung. Betrachtet man die Forschungsstraße im Ganzen, ist die Dominanz der parkenden Autos deutlich. Dadurch entsteht eine Einschränkung für die NutzerInnen des Straßenraumes. Wie in vielen Wiener Gassen und Straßen wird auch in der untersuchten Straße, den RadfahrerInnen keine eigene Fahrbahn zugeschrieben. Die Funktion der Straße als sozialer Lebensraum ist nicht gegeben.

Diese Einschränkung beeinflusst das Stadt-Parterre in seiner Gesamtheit. Die Gehsteige sind in der Forschungsstraße zwar noch in ihrer Funktion als Verkehrsfläche nutzbar jedoch ist kein Verweilen wegen mangelnder Aufenthaltsqualität, möglich.

Welches Potenzial hat das Stadt-Parterre der Forschungsstraße?

Die Gründerzeit Bebauungsstruktur des StadtParterres zeichnet sich, durch offene Grundrisse sowie durch enorme Raumhöhen aus, die eine Anpassung an Veränderungen der soziale und wirtschaftliche Gesellschaftsbedürfnisse gewährleisten können. Die Nutzung der Erdgeschoßzonen der Gebäude haben einen großen Einfluss auf die Raumwahrnehmung des Öffentlichen Straßenraumes. Insofern kann eine Straße belebt oder unbelebt wirken.

Auch die Permeabilität der Erdgeschoßzone ist somit relevant für die Raumwahrnehmung. In der Forschungsstraße zeichnen sich die Fassaden der Gebäude, durch ein wesentliche Permeabilität im Erdgeschoßbereich aus. Die Gebäude weisen baustrukturell eine hohen Anzahl an Öffnungen zur Straße hin, auf. Es befinden insgesamt 107 Öffnungen, in der StadtParterre Zone der Forschungsstraße. Tore, Türen und Fenster erstrecken sich auf 303,8 Laufmeter Fassadenlänge der Gebäude. Auf der östlichen Straßenseite, über die 186,52 Laufmeter, befindet sich eine Anzahl von 63 Öffnungen im StadtParterre. Die westliche Straßenseite weist 44 Öffnungen über 117,28 Laufmeter, auf. Ein weiteres Potenzial ergibt sich durch die Raumhöhen bis zu 4m, in den Gassenlokalen der Gebäude. Die größtenteils erhaltenen Historismusfassaden sind ebenfalls eine geschichtliche Bereicherung und tragen zur Raumwahrnehmung der Forschungsstraße bei.

Eine weiteres interessantes baustrukturelles Merkmal der Gründerzeit, sind die Aufgliederung des Stadtparterres in vier Niveautypen: Hoch-, Tiefparterre, Parterre und Keller.

Durch die typische Blockrandbebauung mit Hinterhöfen, eröffnet sich (diese sind in der Forschungsstraße mit einer Fläche von 1283,35 m² vorhanden) eine Lebensqualität erhöhende Nutzungsmöglichkeit.

Somit ist auch der Leerstand in den Gassenlokalen, im StadtParterre 2019 eine ungenutzte Raumressource, die neue Perspektiven der Nutzung eröffnen können.

Ergebnisse

Im Fokus der Überlegungen stand das StadtParterre, anhand einer gründerzeitlichen Forschungsstraße zu untersuchen.

Im Zuge des Stadtwachstums Wiens, und der dadurch entstanden Suburbanisierung von Zentrenfunktionen, ist auch die individuelle Massenmobilität mitgewachsen.

Aufgrund der Untersuchungen der Arbeit, komme ich zu dem Schluss dass dieser gesteigerte Mobilitätsanspruch, nicht nur negative Auswirkungen auf die Nutzung einer Nebenstraße hat, sondern auch den Lebensraums des StadtParterre räumlich einschränkt.

In der Gründerzeit war die Kontaktaufnahme in der Straße noch leicht möglich, wohingegen heute die PKWs nicht nur die Sicht, sondern auch die Dimensionen des Straßenraums stark reduzieren. Des weiteren schränken auch die Niveaugliederungen (Gehsteighöhe; Straßen liegen tiefer) des öffentlichen StadtParterres, die Gleichrangigkeit der StraßennutzerInnen ein. Letztendlich ist die StVO ebenfalls an der Einengung der NutzerInnen beteiligt, indem sie ein Verweilen auf der Straße untersagt. Daraus lässt sich folgern dass ein sozialer Austausch innerhalb des Straßenraumes kaum mehr möglich ist.

In dieser Arbeit wurde zudem nachgewiesen, dass eine Unternutzung der Gassenlokale des StadtParterre vorliegt. Diese Unternutzung ist meiner Meinung nach, ebenfalls darauf zurückzuführen, dass der soziale Straßenraum sich nach der Gründerzeit, in seiner Funktion immer mehr zu einer reinen Parkzone entwickelt hat. Durch die Aufschlüsselung des vorhandenen Nutzungsraumes im StadtParterre zeigt sich eine Durchmischung von Arbeits- Wohn, und Versorgungsstruktur in der Gründerzeit. Diese funktionale Dichte gewährleistete eine Stadtstruktur „der kurzen Wege“ (Vgl.: Städtebauliches Leitbild). Dieses verfügbare Potenzial des StadtParterre wird nach heutigen Anforderungen eingeschränkt genutzt und es entsteht eine „Stadt der langen Wege“.

Die dargestellten Ergebnisse rechtfertigen die Aussage dass diese Forschungsstraße in Nebenlage, ein semi-belebtes Beispiel einer gründerzeitlichen Straßenstruktur ist, die eine eingeschränkte soziale, funktionale und wirtschaftliche Nutzung des Straßenraumes für die Menschen in heutiger Zeit vorsieht.

16. Zukunftsperspektiven

„Ob eine Stadt zivilisiert ist, hängt nicht von der Zahl ihrer Autobahnen und Schnellstraßen ab, sondern davon, ob ein Kind auf dem Dreirad unbeschwert und sicher überall hinkommt.“ Enrique Peñalosa, Olaf Krohn: „Mobilität. Wege aus dem Chaos“, zitiert in: „mobil. Das Magazin der Deutschen Bahn AG“, Nr. 08, 2008, ISSN 0949-586X, S. 66-74 <https://de.wikiquote.org/wiki/Stadt>

Für die Zukunft der Stadt Wien und auch die der Forschungsstraße möchte ich Anregungen aufzeigen.

An dieser Stelle muss man besonders betonen, dass eine Nutzungsvielfalt dem StadtParterre, wieder zugeführt werden sollte, um die Lebensqualität der NutzerInnen zu erhöhen. Die gründerzeitliche Fassadenstruktur der Forschungsstraße, umfasst im StadtParterre eine Permeabilität, die sich durch 107 Öffnung ersichtlich macht. Daraus kann man folgern, dass ein Austausch zwischen Straßen- und Erdgeschoßraum vorhanden ist, der eine Gestaltung von Nutzungsvielfalt zulässt. Man darf auch nicht unerwähnt lassen, dass die Architektur der gründerzeitlichen Bebauungsstruktur, bereits die Möglichkeit der Nutzungsvielfalt, gewährleistet. Neuere Modelle von Nutzungskonzepten, die der heutigen Zeit entsprechen, könnten eine Wiederbelebung präsentieren.

Eine Möglichkeit wäre es die Straßenräume des StadtParterre mit mehr Lebens-, Aufenthaltsqualität aufzuwerten und Begegnungszonen für die Menschen zu planen.

Die Begegnungszone ist per Definition eine verkehrsberuhigende Maßnahme, die sich bereits in einigen europäischen Ländern und auch in Wien, durchgesetzt hat. Durch das Anheben des Straßenbereiches wird eine Niveauangleichung durchgeführt, welche die Gleichrangigkeit der Fußgänger mit dem KFZ- Verkehr symbolisiert. Die Wohn- und Gewerbenutzung überwiegt der Verkehrsnutzung. Hier sei noch einmal hervorgehoben, durch die Gestaltung einer Begegnungszone wird der Straßenraum ein freier Bereich, der auch an Attraktivität für die NutzerInnen gewinnt und die Aufenthaltsqualität erhöht.

Fixe Aufenthaltsmöbel und begrünte Freiräume innerhalb des Straßenraumes können den Begegnungsraum wiederbeleben. Es eröffnet sich ein Straßenraum für das Miteinander der BenützerInnen, dass durch temporäre Straßenmärkte, Straßenfeste aktiviert werden kann.

In methodischer Anlehnung an das „Mannerhattenkonzept - space sharing“, könnten die Leerstandsflächen geteilt werden um den sozialen Austausch der NutzerInnen zu stärken.

16. Zukunftsperspektiven | Konzept

„Auch Räume wie Höfe, Gärten, Stiegenhäuser, Parks etc. werden geteilt. Beispielsweise kann das gemeinsame Nutzen eines Hinterhofs als Sharing verstanden werden. Menschen, die sich selbständig machen, teilen sich ein Büro mit anderen (vgl. MA 23, 2016). Auch schließen sich Menschen zusammen und planen gemeinsam ein Wohnhaus mit vielen Gemeinschaftsräumen(= Baugruppe).“,
POCKET-MANNERHATTEN-HANDBUCH, Seite 4

Zielsetzung wäre es die Interaktionen der Bewohner zu fördern indem die Flächen der Höfe mit dem Konzept „space sharing“ geteilt werden. Diese neu entstandenen Flächen, könnten mit einem Raumgestaltungskonzept revitalisiert werden.



Abb.165 Westansicht Forschungsstraße

Abb.166 Lageplan
Forschungsstraße



16. Zukunftsperspektiven | Konzept

Für die Neugestaltung des StadtParterre sind konzeptuelle Maßnahmen notwendig. Die Anhebung der Straße auf ein Niveau, schafft eine verkehrsberuhigende Begegnungszone. Die Zufahrt für PKW-Verkehr wird erhalten jedoch auf eine 20kmh Geschwindigkeit vermindert. Die in der Straßenmitte einmündende Gasse, wird zur Sackgasse umgewidmet. Die Bushaltestelle bleibt erhalten. Die vorhandenen Radständer werden erhalten und neu positioniert.

Parkplätze sind in reduzierter Form vorhanden. Eine neue attraktive Pflasterung (85cmx160cm; Sandfarbenen Betonstein) kennzeichnet die Straßenraumgestaltung. Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang, Grünflächen und Baumpflanzungen, werten die Aufenthaltsqualität auf.

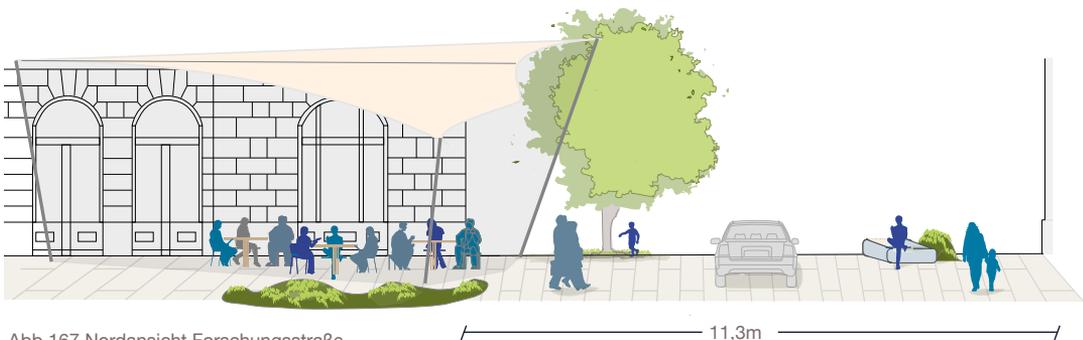


Abb.167 Nordansicht Forschungsstraße

11,3m

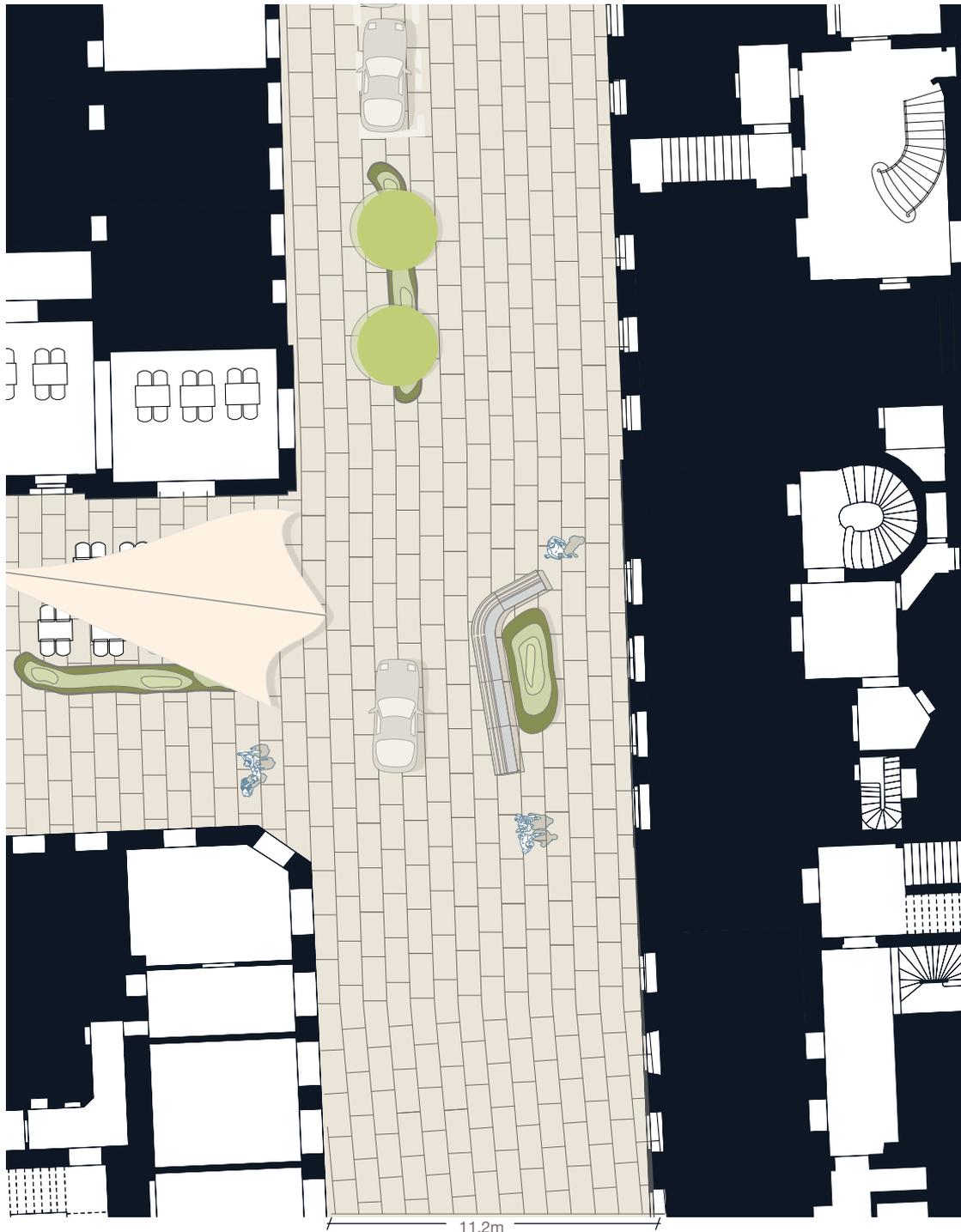


Abb.168 Lageplan Detailansicht Forschungsstraße

11,2m

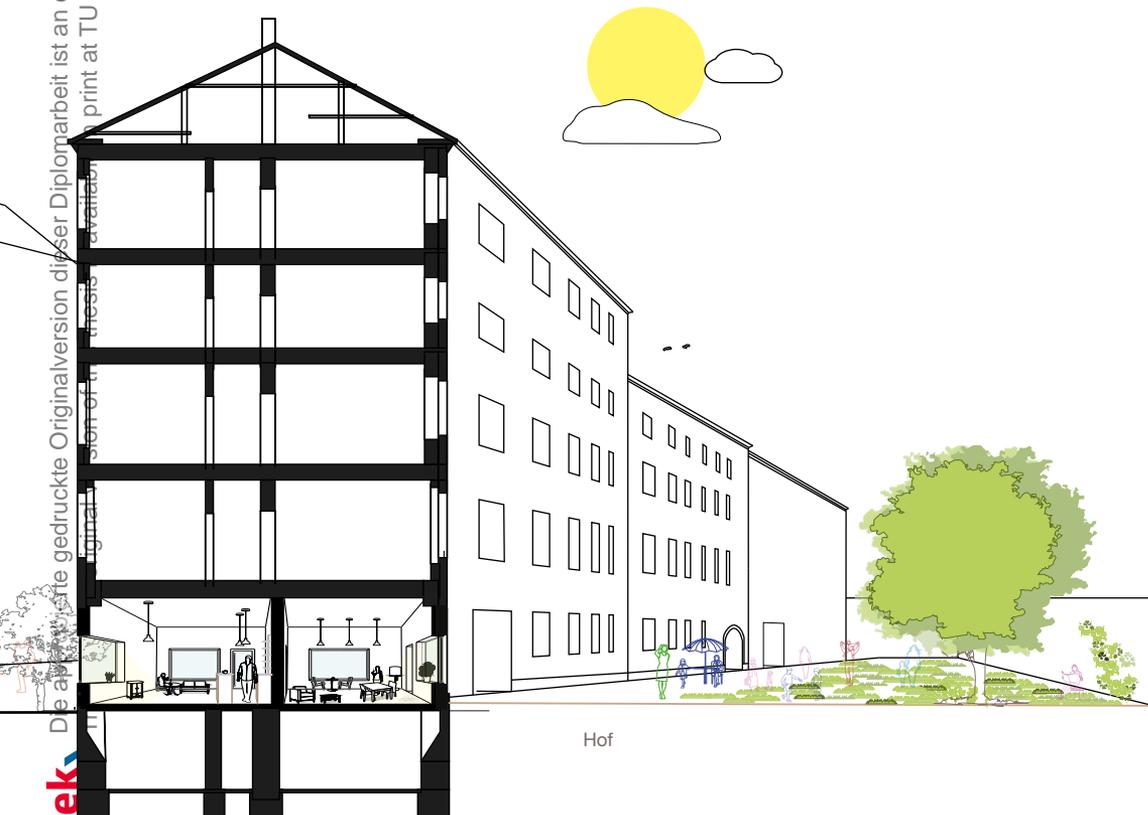
16. Zukunftsperspektiven | Schnittansicht

„Auch Räume wie Höfe, Gärten, Stiegehäuser, Parks etc. werden geteilt. Beispielsweise kann das gemeinsame Nutzen eines Hinterhofs als Sharing verstanden werden. ...“ POCKET-MANNERHATTEN-HANDBUCH, SEITE 4, Räume und Flächen



Abb.169 Schnittansicht
Forschungsstraße

Grünräume fördern das Wohlbefinden und die Erholung der BewohnerInnen, sie wirken gegen Überhitzung und Lärm, verbessern die Luftqualität und sind Lebensraum für Tiere und Pflanzen. POCKET-MANNERHATTEN-HANDBUCH, Seite 36 DIE IDEE,



Hof

16. Zukunftsperspektiven

Der Begriff StadtParterre umfasst ein Zusammenspiel verschiedener städtischer Ebenen. Es besteht aus der Verkehrsebene der Straße, die sich als ein Netz aus Wegstrukturen im Stadtgefüge einbettet.

Die Wegstrukturen werfen die Frage auf, ob die ständige Durchfahrt durch eine Wohnstraße in Nebenlage überhaupt eine Prämisse sein muss. Durch die andauernde Befahrung des Straßenraumes, verliert der Straßenbereich an Interaktionsmöglichkeit für deren BewohnerInnen.

Die Stadt Wien hat mit ihren Step 25, Smart City und weiteren Konzepten bereits die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsnetz erweitert und fördert den nachhaltigen Verkehr der E-mobilität. Die Förderung der Verkehrsberuhigenden Maßnahme, der Begegnungszonen sind eine weitere positive Entwicklung.

Die Ergebnisse der Forschungsarbeit rechtfertigen die Aussage, dass das StadtParterre der Forschungsstraße, in seiner Gesamtheit aufgewertet werden muss. Alle AkteurInnen der Stadtplanung müssen gemeinsam mit den BenutzerInnen des öffentlichen Raumes, Rahmenbedingungen schaffen, in der das StadtParterre eine Begegnungszone wird.

Weitere Schritte zur Entwicklung der Begegnungszone sind:

- Mittels einer Umfrage muss das Einverständnis der Neugestaltung von allen BewohnerInnen und allen AkteurInnen der Stadtplanung und des Bezirks eingeholt werden,
- um ein Finanzierungsmodell und Entwicklungskonzept erstellen zu können.

In Zukunft müssen mehr kollektive Lösungen entwickelt werden, um die Aufwertung des gründerzeitlichen StadtParterre voranzutreiben.

Danke

...meiner Masterarbeitsbetreuerin Angelika Psenner, dass ich an ihrem Forschungsprojekt teilnehmen durfte und für die Betreuung,

...Franz Karner für die Betreuung und die konstruktive Kritik,

...meiner Familie und meinen Freunden für die Unterstützung,

...besonders meiner lieben Schwester Judith, die mich mit grafischer Beratung unterstützt hat und natürlich auch für das Korrekturlesen,

...und auch besonders meinen Eltern,
meiner Mutter die immer für mich da war und mich mit vielen Gesprächen über die Thematik unterstützt hat, wie auch meinem Vater der mich mit Korrekturlesen und mit seinem Wissen beratend, unterstützt hat.

Bilderverzeichnis

- Abb.1 Zeitlinie ©EM
Abb.2 Zeitlinie ©EM
Abb.3 Wien, Bebauung, 1858
Abb. 4 Das k.k. Reichsratsgebäude (heute Parlament) an der Wiener Ringstraße um 1900, aufgenommen vom Burgtheater aus; rechts der Rathauspark.
Abb. 5, Wien, Bebauung, 1887 ©EM
Abb. 6 Wien und seine Vorstädte, 1861, schematische Darstellung ©EM
Abb. 7, Wien Städtebau ©EM
Abb. 8, Wien Tramwayplan, G. Freytag's Tramwayplan von Wien : Darstellung des Wiener Staßenbahnnetzes, <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/content/titleinfo/1825275>
Abb. 9, Balkendiagramm ©EM
Abb. 10, Balkendiagramm ©EM
Abb. 11 Zeitlinie ©EM
Abb. 12 Baugesetzsammlung ©EM
Abb. 13 Grafik Bauordnung ©EM
Abb. 14 Grafik Bauordnung ©EM
Abb. 15 Grafik Bauordnung ©EM
Abb. 16 Grafik Bauordnung ©EM
Abb. 17 Grafik Bauordnung ©EM
Abb. 18 Forschungsstraße, Lageplan ©EM
Abb. 19 Grundriss Nr.2 ©EM
Abb. 20 Schnitt Nr.2 ©EM
Abb. 21 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 22 Lageplan Gebäude Nr.2 ©EM
Abb. 23 Niveauanbindung ©EM
Abb. 24 Grundriss Nr.3-5 ©EM
Abb. 25 Schnitt Nr.3-5 ©EM
Abb. 26 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 27 Lageplan Gebäude Nr.3-5 ©EM
Abb. 28 Niveauanbindung ©EM
Abb. 29 Grundriss Nr.4 ©EM
Abb. 30 Schnitt Nr.4 ©EM
Abb. 31 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 32 Lageplan Gebäude Nr.4 ©EM
Abb. 33 Niveauanbindung ©EM
Abb. 34 Grundriss Nr.6 ©EM
Abb. 35 Schnitt Nr.6 ©EM
Abb. 36 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 37 Lageplan Gebäude Nr.6 ©EM
Abb. 38 Niveauanbindung ©EM
Abb. 39 Grundriss Nr.7 ©EM
Abb. 40 Schnitt Nr.7 ©EM
Abb. 41 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 42 Lageplan Gebäude Nr.7 ©EM
Abb. 43 Niveauanbindung ©EM
Abb. 44 Grundriss Nr.8 ©EM
Abb. 45 Schnitt Nr.8 ©EM
Abb. 46 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 47 Lageplan Gebäude Nr.8 ©EM
Abb. 48 Niveauanbindung ©EM
Abb. 49 Grundriss Nr.9 ©EM
Abb. 50 Schnitt Nr.9 ©EM
Abb. 51 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 52 Lageplan Gebäude Nr.9 ©EM
Abb. 53 Niveauanbindung ©EM
Abb. 54 Grundriss Nr.10 ©EM
Abb. 55 Schnitt Nr.10 ©EM
Abb. 56 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 57 Lageplan Gebäude Nr.10 ©EM
Abb. 58 Niveauanbindung ©EM
Abb. 59 Grundriss Nr.12 ©EM
Abb. 60 Schnitt Nr.12 ©EM
Abb. 61 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 62 Lageplan Gebäude Nr.12 ©EM
Abb. 63 Niveauanbindung ©EM
Abb. 64 Grundriss Nr.13 ©EM
Abb. 65 Schnitt Nr.13 ©EM
Abb. 66 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 67 Lageplan Gebäude Nr.13 ©EM
Abb. 68 Niveauanbindung ©EM
Abb. 69 Grundriss Nr.14 ©EM
Abb. 70 Schnitt Nr.14 ©EM
Abb. 72 Lageplan Gebäude Nr.14 ©EM
Abb. 73 Niveauanbindung ©EM
Abb. 74 Grundriss Nr.16 ©EM
Abb. 75 Schnitt Nr.16 ©EM
Abb. 76 Baukörpertypologie ©EM
Abb. 77 Lageplan Gebäude Nr.16 ©EM
Abb. 78 Niveauanbindung ©EM
Abb. 79 Forschungsstraße, Lageplan ©EM
Abb. 80 Baukörper Typologie ©EM
Abb. 81 Stadtparterre Ebenen ©EM
Abb. 82 Schnitte Typologie ©EM
Abb. 83 Schnitte Gründerzeit ©EM
Abb. 84 Grundriss Nr.2 ©EM
Abb. 85 Lageplan Gebäude Nr.2 ©EM
Abb. 86 Fassade Gebäude Nr.2 ©EM
Abb. 87 Foto Fassade Gebäude Nr.2 ©EM
Abb. 88 Grundriss Nr.3-5 ©EM
Abb. 89 Lageplan Gebäude Nr.3-5 ©EM
Abb. 90 Fassade Gebäude Nr.3-5 ©EM
Abb. 91 Foto Fassade Gebäude Nr.3-5 ©EM
Abb. 92 Grundriss Nr.4 ©EM
Abb. 93 Lageplan Gebäude Nr.4 ©EM
Abb. 94 Foto Fassade Gebäude Nr.4 ©EM
Abb. 95 Fassade Gebäude Nr.4 ©EM
Abb. 96 Grundriss Nr.6 ©EM
Abb. 97 Lageplan Gebäude Nr.6 ©EM
Abb. 98 Fassade Gebäude Nr.6 ©EM
Abb. 99 Foto Fassade Gebäude Nr.6 ©EM
Abb.100 Grundriss Nr.7 ©EM
Abb.101 Lageplan Gebäude Nr.7 ©EM
Abb.102 Fassade Gebäude Nr.7 ©EM
Abb.103 Foto Fassade Gebäude Nr.7 ©EM
Abb.104 Grundriss Nr.8 ©EM
Abb.105 Lageplan Gebäude Nr.8 ©EM
Abb.106 Fassade Gebäude Nr.8 ©EM
Abb.107 Foto Fassade Gebäude Nr.8 ©EM
Abb.108 Grundriss Nr.9 ©EM
Abb.109 Lageplan Gebäude Nr.9 ©EM

Abb.110 Fassade Gebäude Nr.9 ©EM
 Abb.111 Foto Fassade Gebäude Nr.9 ©EM
 Abb.112 Grundriss Nr.10 ©EM
 Abb.113 Lageplan Gebäude Nr.10 ©EM
 Abb.114 Foto Fassade Gebäude Nr.10 ©EM
 Abb.115 Fassade Gebäude Nr.10 ©EM
 Abb.116 Grundriss Nr.12 ©EM
 Abb.117 Lageplan Gebäude Nr.12 ©EM
 Abb.118 Fassade Gebäude Nr.12 ©EM
 Abb.119 Foto Fassade Gebäude Nr.12 ©EM
 Abb.120 Grundriss Nr.13 ©EM
 Abb.121 Lageplan Gebäude Nr.13 ©EM
 Abb.122 Fassade Gebäude Nr.13 ©EM
 Abb.123 Foto Fassade Gebäude Nr.13 ©EM
 Abb.124 Grundriss Nr.14 ©EM
 Abb.125 Lageplan Gebäude Nr.14 ©EM
 Abb.126 Foto Fassade Gebäude Nr.14 ©EM
 Abb.127 Fassade Gebäude Nr.14 ©EM
 Abb.128 Grundriss Nr.16 ©EM
 Abb.129 Lageplan Gebäude Nr.165 ©EM
 Abb.130 Foto Fassade Gebäude Nr.16, 2019, Gründerzeit
<http://www.alservorstadt.at>
 Abb.131 Fassade Gebäude Nr.16 ©EM
 Abb.132 Gründerzeitnutzung ©EM
 Abb.133 Nutzung 2019 ©EM
 Abb.134 Tortendiagramm Gründerzeitnutzung ©EM
 Abb.135 Tortendiagramm Nutzung 2019 ©EM
 Abb.136 Nutzung 2019 ©EM
 Abb.137 Nutzung 2019 ©EM
 Abb.138 Nutzung 2019 ©EM
 Abb.139 Nutzung 2019 ©EM
 Abb.140 Fassade Nr.13 ©EM
 Abb.141 Fassade Nr.12 ©EM
 Abb.142 Fassade Nr.2 ©EM
 Abb.143 Fassade Nr.9 ©EM
 Abb.144 Fassade Nr.8 ©EM
 Abb.145 Fassade Nr.14 ©EM
 Abb.146 Fassade Nr.4 ©EM
 Abb.147 Fassade Nr.10 ©EM
 Abb.148 Fassade Nr.6 ©EM
 Abb.149 Fassade Nr.16 ©EM
 Abb.150 Fassade Nr.3-5 ©EM
 Abb.151 Fassade Nr.7 ©EM
 Abb.152 Fassade Baumappte ©EM
 Abb.153 Fassade Baumappte ©EM
 Abb.154 Fassade Baumappte ©EM
 Abb.155 Fassade Baumappte ©EM
 Abb.156 Fassade Portal ©EM
 Abb.157 Fassade Schilder ©EM
 Abb.158 Öffentlicher Raum ©EM
 Abb.159 Lageplan Forschungsstraße ©EM
 Abb.160 Lageplan Forschungsstraße ©EM
 Abb.161 Schnitt Forschungsstraße ©EM
 Abb.162 Sonnenstudie Forschungsstraße ©EM

Abb.163 Foto Forschungsstraße,
<http://www.alservorstadt.at>
 Abb.164 Foto Forschungsstraße,
<http://www.alservorstadt.at>
 Abb.165 Westansicht Forschungsstraße ©EM
 Abb.167 Lageplan Forschungsstraße ©EM
 Abb.167 Nordansicht Forschungsstraße ©EM
 Abb.168 Lageplan Detailansicht Forschungsstraße ©EM
 Abb.169 Schnittansicht Forschungsstraße ©EM

Illustrationen Deckblätter

Gründerzeit Seite 14-15:
<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/12997860.jpg>
 Straßenzug Seite 50-51: Foto Forschungstraße ©EM
 Straßenzug Seite 90-91: Foto Forschungstraße ©EM
 Fassaden Seite 156-157: Bild Fassade ©EM
 Straße Seite 172-173: Fotos Forschungstraße ©EM
 Fazit Seite 186-187: Fotos Forschungstraße ©EM und
 Aquarell http://www.bildarchivaustria.at/Pages/Image-Detail.aspx?p_iBildID=14598412

©EM : copyright Elaine Mang

Literaturverzeichnis

Angelika Psenner, Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil., Das Wiener Gründerzeit-Parterre-eine analytische Bestandsaufnahme, Pilotstudie – Abschlussbericht, 2012

Angelika Psenner, Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil., Integrative Diversität zu ebener Erd‘? Das Entwicklungspotentiale der Stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit Parterre, SWS rundschau, Offenes Heft, 2011

Angelika Psenner, Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil., Mixed Building use Promotes Mixed Urbanity: Insights from Historical Use-neutral Architecture, 2012

Angelika Psenner, Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil., A Smart Researching and Planning Tool for the Neuralgic Urban Zone: 3D-ZPA, 2014

Bundesdenkmalamt [Hg.]: Dehio-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs. Wien. II. bis IX. und XX. Bezirk. Wien 1993, S. 353

Bobeck; Lichtenberger: Wien Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, 1966

Caroline JÄGER-KLEIN, Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn., Ringvorlesung: LVA. 251.684, BAUTECHNIKGESCHICHTE GRÜNDERZEIT IN ÖSTERREICH, Architekturgeschichte I Technische Universität Wien,

Christine Klusacek / Kurt Stimmer: Josefstadt. Beiseln, Bühnen, Beamte. Wien: Mohl 1991, S. 226

Cristian Abrihan, Univ.Lektor Architekt Dipl.-Ing. Mag., Wien, dekorative Fassadenelemente in der Gründerzeit zwischen 1840 und 1918,

Eggert, Klaus: Der Wohnbau der Wiener Ringstraße im Historismus 1855 und 1896, Franz Steiner Verlag GmbH, Wiesbaden, 1976

ELISABETH HOFSTETTER, Betreuung Angelika Psenner, Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil., Diplomarbeit STRAßENRÄUME WIEN, BARCELONA,

Felix Czeike: VIII. Josefstadt. Wien [u.a.]: Jugend & Volk 1980 (Wiener Bezirkskulturführer, 8), S. 39 f.

Hans Rotter: Die Josefstadt. Geschichte des 8. Wiener Gemeindebezirkes. Wien: Selbstverlag 1918, S. 248 ff

Harald Stühlinger, Der Einfluss der Bauordnungen des 19. Jahrhunderts auf die Stadtgestalt von Wien, Wien 2004,

Hermann Czech, Andreas Vaas, Vittorio Gregotti, Paolo Vitali, Manfred Russo, Ulrich Huhs, Angelika Psenner, Betül Brettschneider, Jörg Lamster, Umbau 29,

Ingo Warnke, Beatrix Buss, Place-making in urbanen diskursen, 2014

katharina conrad, hlava, kleedorfer, Mittringer, rießland . MA 18 der stadt Wien, hofkirchner . MA 19 der stadt Wien, Birkeli, gartner, scheuven, schütz . ifoer tU Wien, denk, Meindl . Arge denk&Meindl, Andel, krajasits . Oir-Projekthaus, Sonderedition Werkstattberichte - Perspektive Erdgeschoß,

Katharina Fohringer, unter der Leitung von Univ. Prof. Dipl.-Arch. Christoph Luchsinger und Dipl.-Ing. Dr. techn. Angelika Psenner, DIPLOMARBEIT, HINTER DER AUSLAGE, Wohnen in Gassenlokalen in Wien, 2012

Masterplan Gründerzeit, MA 21, STEK(A) 12.06.2018

Mehrwert-Architektur, Programmheft zu Wissenschaftstagen 2012,

Peter Eigner / Herbert Matis Herbert / Andreas Resch, Sozialer Wohnbau in Wien, Eine historische Bestandsaufnahme, Jahrbuch des Vereins für die Geschichte der Stadt Wien 1999, hg. vom Verein für Geschichte der Stadt Wien, Wien, 1999, S. 49-100

POCKET MANNERHATTEN HANDBUCH- eine Anleitung zum räumlichen Tauschen und Teilen, POCKET MANNERHATTEN tatwort Nachhaltige Projekte

Rudolf Geyer: Handbuch der Wiener Matriken. Ein Hilfswerk für Matrikenführer und Familienforscher. Wien: Verlag des Österreichischen Instituts für Genealogie, Familienrecht und Wappenkunde, 1929

Stadt Wien, Wien im Querschnitt der Zeit, Statistik Journal 2/2015

Stadt Wien, Wien: polyzentral, Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens
TU Wien ifoer – Fachbereich örtliche Raumplanung im Auftrag der MA 18, gefördert durch die MA 7

Stephanie Drlik, Betreuung: Hon. Prof. DI Dr. Hermann Reining, Grünraumpolitik, IN WIEN UM 1900, Diplomarbeit,

StudioVlaY Bernd Vlay & Lina Streeruwitz, Mitarbeit: Tortosa, Ruera, Figuerola, Danner, Koerdt, Petkova, Bayandin, Brotzge, Eberstaller, Singer, traffix Verkehrsplanung GmbH, Käfer, Horvath, Wagner, Grasz, Bava, Schomakers, Stadler, MA 21, Madreiter, Silvestri, MA 20, Geier, MA 18, Homeier, Hartmann, HANDBUCH zum städtebaulichen Leitbild nordbahnhof, Wiener Umweltanwaltschaft, Raimund, 2015

Timon Jakli, Die Migration nach Wien in der Gründerzeit im Lichte von Stadtplanung, Wohnverhältnissen und Familienstrukturen

Literaturverzeichnis | Bauordnung

Schmid, Hugo (1935): Die Baugesetzgebung für Wien. Wien,

Anna Hagen, Wiener Bauordnungen und Planungsinstrument im 19. Jahrhundert, MATERIALIEN ZUR UMWELTGESCHICHTE ÖSTERREICHS, 2015

Circularre der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns. Wien 1829, in: Wiener BauVorschriften, k. k. Hof- und Staatsdruckerei, 1845,

Entwurf einer Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien (76 Paragraphen), Wien 1865.

Landesgesetz vom 2. December 1868, womit eine Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien erlassen wird. Enthalten im: Landesgesetz- und Verordnungsblatt für das Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns, 1868,

Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien: Gesetz vom 17. Jänner 1883, L.- G.- Bl. Nr. 35, am selben Tag wurde mit L.- G.- Bl. Nr. 36 die Bauordnung für das Erzherzogthum unter der Enns außer Wien beschlossen.

Bauordnung, Gesetz vom 17. Jänner 1883, Niederösterreichisches Landesgesetzblatt 35, § 71.

Onlinequellen

<https://derive.at/texte/der-anstrich-des-gebauedes-muss-den-augen-unschadlich-seyn-die-bauordnung-des-19-jahrhunderts-und-ihre-auswirkungen-auf-stadtbild-und-stadtgestalt-von-wien/>

<https://www.parlament.gv.at/PERK/HIS/MON/1848/index.shtml>

<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Vorstaedte>

<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Bevoelkerungsgeschichte>

<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gewerbe>

<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Mittelalter>

<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Glaxis>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Glaxis_\(Festungsbau\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Glaxis_(Festungsbau))

https://de.wikipedia.org/wiki/Gruenderzeit#Architektur_und_Design

<https://tram.at/stadtverkehrsgeschichte-wien/>

https://austria-forum.org/af/Wissenssammlungen/ABC_zur_Volkskunde_Oesterreichs/Stadtentwicklung_Wien

<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/periodical/structure/2152877>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008182.pdf>

<https://blog.zeit.de/schueler/2014/01/23/industrialisierung-geschichte-revolution/>

<https://www.diepresse.com/3817277/schmelztiegel-wien-stubenmadchen-rastlbinder-ziegelbohm>

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

<http://www.alservorstadt.at/ansichten>

<https://www.tramwayforum.at/index.php?topic=28.msg117#msg117>

<https://www.johannes-strommer.com/eisenbahn-im-maßstab-1-1/karte-von-ehemaligen-straßenbahnen-in-wien/>

<https://www.digital.wienbibliothek.at>

<https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>

<https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/wien-quer-sj-2-15.pdf>