

HISTORISCHES
JAHRBUCH
DER
STADT LINZ

1996

Linz 1997

Archiv der Stadt Linz

INHALT

Seite

Impressum	4
Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen	7
Vorwort	9
† Josef Fröhler (Linz): Das Linzer Jesuitendrama 1608–1773. Stoffe und Motive	11
Ursula Lengauer (Wien): Massenwohnbau. Alltagsgeschichte der Baukultur am Beispiel des Arbeiterwohnbaus der franzisko-josephinischen Zeit im Linzer Raum	73
Konstantin Putz (St. Florian): „Elektrisch in die Provinz“ Geschichte der Lokalbahn Ebelsberg–St. Florian	269
Hanns Kreczi (Linz): Altkatholischer Vikar in Linz. Rückblick auf einen Lebensabschnitt	361
Georg Wachha (Linz): Die Fadingerschule und Architekt Karl Bundsmann (1871–1921)	393
Harry Slapnicka (Linz): Um die Gauleiter-Posten der „Ostmark“. Wie Goebbels mitmischte – Personalpolitik im Schatten des Krieges	401
Buchbesprechungen	411

sprechend zweigeteilt: Straßenseitig springt das dreiachsige Querhaus vor, hofseitig finden sich vier weitere Fensterachsen.

Die Fensterordnung folgt dem System, das bei Objekt B und C Anwendung findet: dreiachsige Fenster für die Zimmer, zweiachsige für die Küchen und Kabinette. An den Seitenfronten entspricht die Achsengliederung, jeweils von den Außenkanten her gesehen, den dahinter liegenden beiden Wohnungen: ein schmales, ein breites und ein schmales Fenster markieren so gesehen die Räume in ihrer Reihenfolge Kabinett–Zimmer–Küche. Die mittlere, sozusagen überzählige Fensterachse in der Seitenfront kommt, wie bereits bei Objekt A beschrieben, durch das Nebeneinanderlegen der Speisekammern zustande. Der eine Fensterflügel gehört also zur vorderen, der andere zur hinteren Wohnung.

Der Baudekor bezieht sich einestails auf die Grundordnung, die in der ganzen Siedlung zur Ausführung gelangte: das Erdgeschoß ist als Sockelgeschoß durch Rauhputz hervorgehoben und im Querhaus durch ein plastisch abgestuftes Traufgesims hervorgehoben, das hofseitig auch die Seitenwand des Vorsprungs umfaßt, straßenseitig den Abschluß eines leicht vorspringenden Putz Pfeilers bildet. Der erste Stock ist rund um das gesamte Gebäude durch breite horizontale Putzbänder dem Sockel angeschlossen. Ein schmales, horizontal gerilltes Putzband läuft im unteren Drittel der Fensterzone im zweiten Stock sowie im oberen Drittel der Fensterzone im dritten Stock.

Die Eingangsfront folgt derselben Ordnung. Statt der Fenster finden sich hier mehrfach abgestufte Putzfelder in den Zwischenräumen, die bereits den zweiten Ansatz des Dekors andeuten, nämlich eine pseudobarocke Gestaltung. Der Mittelrisalit zeigt die Bänderung über dem Sockel bis zum dritten Halbstock und an den Eckpfeilern der Balkone. Die oberen beiden Fenster liegen in einem gemeinsamen, mehrfach abgestuften Putzfeld, das über dem letzten Fenster geschwungen ist und in der Mitte einen stilisierten Schlußstein trägt. Die Eingangstür ist – ungeachtet ihrer geringen Größe – von einer fast portalartigen Rahmung umgeben.

Ein weiteres pseudobarockes Element, das nun wirklich den Namen „Versatzstück“ verdient, findet sich an den Seitenfassaden. Eine breite, plastisch kräftig hervorgehobene Fensterrahmung zierte die Zimmerfenster des zweiten Stockwerks. Mit seiner geschwungenen Bekrönung macht dieses Motiv den Eindruck, es sei schlichtweg aufgeklebt.

So machten vor der Renovierung die beiden Einzelhäuser D und E einen ganz anderen Eindruck als die Großobjekte A, B und C, die durch die Blendfachwerke und Giebellandschaften eine eher rustikale Atmosphäre ausstrahlten. Die Einzelhäuser wirkten dagegen sehr großstädtisch und typisch gründerzeitlich. Die Renovierung hat jedoch diesen Kontrapunkt ersatzlos nivelliert.

Zusammenfassende Bemerkungen

Die Siedlung der k. k. Staatsbahnwerkstätten ist formal eine urbane Großsiedlung. Die Randverbauung im geschlossenen Bausystem war ja seinerzeit eine typische Form des Massenwohnbaus im Stadterweiterungsgebiet. Speziell für diese Siedlung war aber zur Bauzeit, daß sie sozusagen auf dem freien Land errichtet worden ist. Und darin liegt – wie mir scheint – der Grund für die großzügige Öffnung der Randverbauung. Das Bauprotokoll¹⁶⁹ vermerkt mit Beschluß vom 22. 9. 1909 nämlich die *Feststellung des geschlossenen Bausystems mit ausnahmsweiser Genehmigung von Zwischenräumen*.

Diese Ausnahme konnte wohl gemacht werden, weil einerseits die Staatsbahnen auf dem Grundstück nicht mehr Wohnungen unterbringen mußten, andererseits *die einzige Anrainerin Gemeinde Linz* laut Protokoll „keine Einwände“ gegen diese Ausnahme erhebt¹⁷⁰. In der Folge wurde eine Großwohnsiedlung errichtet, die – sozusagen im Baukastensystem – offene mit geschlossener Verbauung verbindet, was recht ungewöhnlich ist für jene Zeit.

Zwei Grundriß-Prototypen und ihre Variationen bilden im Grund genommen die „Bausteine“:

- der schmale T-förmige Grundriß, bei dem sich die vier Wohnungen symmetrisch um die Längsachse spiegeln;
- der „klassische“ Arbeiterhaus-Grundriß mit dem hofseitigen Verteilerblock in der Mittelachse – ebenfalls mit vier Wohnungen, die zur Querachse symmetrisch liegen. Zu diesem Grundmotiv gibt es zwei Variationen, die bei der jeweiligen Ecklösung zum Einsatz kommen: Beide haben gemeinsam, daß sie auf nur drei Wohnungen aufgeteilt sind und deshalb, sowie wegen der Ecksituation, ein Teil des Baukörpers und das Treppenhaus aus der Symmetrie verschoben werden.

Dazu kommen die beiden „Einzelbausteine“, die die langen Flügel der Objekte A und C verbinden:

- der V-förmige Grundriß im 60-Grad-Winkel von Objekt A mit vier Wohnungen, zwei im Bug – zwei in den Flügeln;
- im Grundriß von Objekt C der „Corps de logis“ mit dem vom Hof zur Straßenseite durchlaufenden Treppenhaus, das spiegelgleich zwei Wohnungen erschließt.

Ebenso systematisch wurden die Fassaden durchgestaltet: Behandlung des Parterres als Sockelgeschoß, Fensterordnung nach Größe der Räume, Fach-

¹⁶⁹ AStL, Bauakt Lustenau 328.

¹⁷⁰ Bis heute zeichnet den Linzer Massenwohnbau übrigens eine vergleichsweise geringe Bebauungsdichte aus. Die für eine Industriestadt relativ hohe Wohnzufriedenheit der Bevölkerung mag ausschlaggebend auf dieses Kriterium zurückzuführen sein.

werk in der Oberzone der Risalite, hohe, bewegte Dachlandschaft, genaue Abstimmung der Schmuckmotive (z. B. Fachwerk/Balkongeländer) und Putzgliederung bilden den roten Faden. Den Kontrapunkt dazu setzt die „barocke“ Akzentuierung der beiden Einzelhauser (D, E) und des „Corps de logis“ (C/IV). Diese drei Elemente nehmen auch im Siedlungsgrundriß das Dreiecksmotiv der Gesamtanlage auf.

Dieses Grundsystem im Baudekor ist jedoch nicht stereotyp gleichartig, sondern trägt in jedem der Großobjekte (A, B, C) individuelle Züge. Etwa in der Gestaltung des Fachwerks, der Zwerchdachformen, der Fassadengliederung durch Putzbänder.

Heute würde man eine solche Ausführung als „durchgestylt“, wenn nicht „verspielt“ bezeichnen. Damals war es wohl ein Zeichen für die Freude der Zunft über die Möglichkeiten, mit denen die industrielle Fertigung und die neuen Bautechniken solche Eskapaden erleichterten, indem sie keinen zusätzlichen Zeitaufwand am Bau in Anspruch nahmen. Laut Bauprotokoll muß der Baubeginn im Oktober 1909 erfolgt sein. Schon ein Jahr später, am 18. Oktober 1910 langt das Ansuchen um Benützungsbewilligung der fertiggestellten Häuser ein. Die letzten Wohnungen wurden im Frühjahr 1911 zum Bezug freigegeben.

Bewertung der Siedlung der Zentralwerkstätten der Staatsbahnen

Wie bereits erwähnt, ist die Siedlung der Staatsbahnen wahrscheinlich das erste Massenwohnbauprojekt¹⁷¹ in Linz, das diesen Namen im wahrsten Sinn des Wortes verdient: 244 Wohnungen bei einem geschätzten Durchschnittsbeleg von fünf bis acht Personen pro Haushalt¹⁷² machen die Siedlung zu einer frühen Satellitenstadt mit 1200 bis 2000 Einwohnern.

Die Anlage wurde nach neuesten Standards errichtet. Es gibt pro Wohnung einen eigenen Abort, Fließwasser in jeder Wohnung (Küche), elektrisches Licht in den Treppenhäusern und die Möglichkeit für alle Parteien, auch in der Wohnung elektrisches Licht anzuschließen. Durch die großzügige Anlage im Hof und die Randlage des Grundstücks zu Straßen und Bö-

¹⁷¹ Siehe dazu auch Kepplinger, Arbeiterwohnbau (wie Anm. 41), 26.

¹⁷² Untervermietung war nach Rücksprache mit der Hausverwaltung erlaubt (Vorschrift für die Verwaltung der Gebäude des Provisions-Institutes für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. Staatsbahnen), die Grundrisse der größeren Wohnungen luden mit dem direkt vom Vorraum begehbaren Wohnraum förmlich dazu ein. Zur Belagsdichte siehe auch Kepplinger, Arbeiterwohnbau (wie Anm. 41), 29.

schung wird die natürliche Belichtung in den Räumen auch heutigen Ansprüchen noch gerecht.

Die Infrastruktur wie Badeanstalt, Kantine, Konsumverein oder Betriebsarzt war örtlich mehr mit dem Werkstätten- als mit dem Siedlungsgelände verbunden. Die Entfernungen zwischen beiden Arealen sind nicht gerade klein, aber gangbar (ca. 2 bis 3 km). Eine gewisse ländliche Infrastruktur im ehemaligen Gemeindegebiet von Lustenau und dem nahegelegenen St. Peter darf vorausgesetzt werden. Ebenso ist anzunehmen, daß Gartenland in der Umgebung zur Verfügung stand. Geflügelhaltung in den Wohnungen oder auf dem Dachboden allerdings war untersagt, wie die Hausordnung zu verstehen gibt.

Architektonisch ist die Siedlung in ihrer Gesamtanlage bemerkenswert: Einerseits trug das Grundstück mit seiner unregelmäßigen Form erheblich dazu bei, daß die Baulinien einen interessanten Verlauf nehmen, andererseits taten die Planer das ihrige dazu, im Siedlungsgrundriß diese Unregelmäßigkeiten zu verschärfen. Durch die Unterbrechungen der Randverbauung und durch die Platzierung der beiden Einzelobjekte eröffnen sich von jedem Standpunkt aus andere, erstaunliche Perspektiven – eine Qualität, die dem Massenwohnbau nicht in jedem Fall zugesprochen werden kann.

Zur sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Bewertung

Für diese Siedlung ist glücklicherweise auch die „Vorschrift für die Verwaltung der Gebäude des Provisions-Institutes für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. Staatsbahnen in Linz“ vollständig erhalten. Die Vorschrift gibt detailliert darüber Auskunft, wie die Häuser zu verwalten und instandzuhalten waren.

Mietverträge sowie Formblätter, mit denen man um den Anschluß des elektrischen Stroms für die Wohnung nachsuchen konnte, Empfehlungen, welche Art Glühbirnen gegebenenfalls zu verwenden seien und bei welchem Installateur man sie tunlichst beziehen sollte, die Haus- und Waschküchenordnung, oder die Ausführungen darüber, was der Hausbesorger zu tun hatte, geben ein lebendiges Bild davon, wie das Leben der Mieter in der Siedlung und ihre Beziehungen zu Hausbesorgern und Verwaltung ausgesehen haben mag. Ebenso wird daran deutlich, wie man an die relativ neue Aufgabe heranging, solche riesigen Mietobjekte technisch und finanziell zu verwalten.

DIE SIEDLUNG DER LINZER SCHIFFSWERFT

Die Siedlung der Schiffswerft, beziehungsweise die zehn Einfamilienhäuser, die noch erhalten sind, liegen in einem Teil von Linz, der eigentlich nicht vornehmlich mit einem Wohngebiet assoziiert wird. Heute heißt die Gegend auch im Volksmund schon Industriegebiet oder Industriezone.

Es handelt sich dabei um den Stadtteil, der östlich der heutigen Nord-Süd-Verbindung liegt, also zwischen dem Stadtabschnitt der Mühlkreisautobahn und der Donau. Die Häuser liegen an der quer dazu verlaufenden Hafenstraße, die die Verlängerung der Unteren Donaulände nach Osten bildet. Sie führt – wie ihr Name sagt – zum Hafen, der am Donauknie mit dem Winterhafen beginnt. In diesem Bereich liegt auch die Schiffswerft.

Die Siedlung lag von der Werft aus gesehen wenige hundert Meter stadteinwärts an der Südseite der Hafenstraße und bildete im Grundriß annähernd ein Siedlungsrechteck, das werftseitig von einem Fahrweg, stadtseitig von der Schiffbaustraße begrenzt wurde. Die Schiffbaustraße biegt nach zirka hundert Metern fast rechtwinklig nach Osten ab und verläuft ab hier parallel zur Hafenstraße. Das umbaute Areal hat damit etwa die Maße von zweihundert Metern Länge und hundert Metern Tiefe.

Die zehn sogenannten Meisterhäuser aus den Jahren 1911/12 bestimmten die Hauptansicht der Siedlung an der Hafenstraße. Es sind ebenerdige Einfamilienhäuser mit hohen, ausgebauten Dächern. Sie entsprechen einem Normtyp. Die zwei Variationen betreffen hauptsächlich den Bereich des Dachausbaus. Die beiden Haustypen sind abwechselnd eingesetzt. Sie liegen leicht von der Straße zurückversetzt in kleinen Ziergärten und haben bei etwa acht Metern Breite sieben Meter Abstand voneinander. Die Straßenfront ist damit auf hundertfünfzig Meter eng und auffallend rhythmisiert.

Gleichzeitig mit den Meisterhäusern wurde ein langgestrecktes Kantinengebäude an der Hafenstraße errichtet, das die Linie der Einfamilienhäuser jenseits der Einmündung der Schiffbaustraße in Richtung Stadt fortsetzte und im Siedlungsgrundriß wie ein Blinddarm wirkt. Leider sind davon keine Pläne und Ansichten erhalten. Der Bauakt vermerkt, daß es nach dem System „Hygiene“ errichtet worden sei. Möglicherweise war es der in Berndorf 1889 errichteten langen Speisehalle der dortigen Kruppschen Metallwarenfabrik¹⁷³ sehr ähnlich.

An der Schiffbaustraße und am Fahrweg entstanden ab 1914 vier weitere Wohnhäuser, diesmal für Arbeiter. Es waren größere, einstöckige Objekte mit

¹⁷³ Leopold Josef Pobeschin, Eine Industriegeschichte des Triestingtales. Die Gründung des Kruppwerkes BMF und der Aufstieg Berndorfs. St. Pölten 1989, 95.

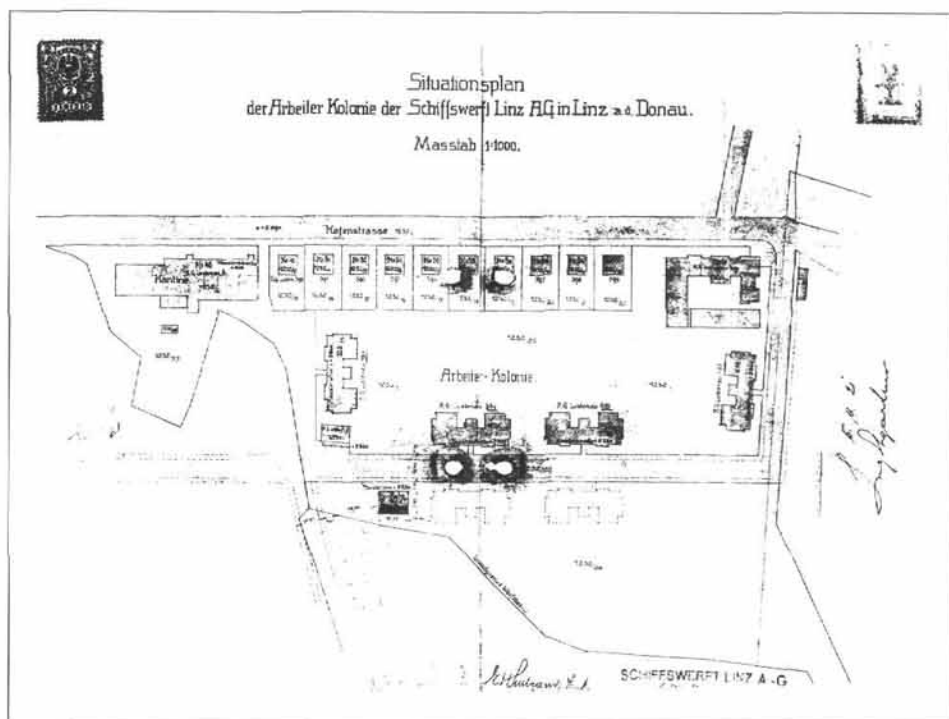


Abb. 52: Schiffswerft, Lageplan der Siedlung, 1921 (ASTL).

je zwölf Wohnungen pro Haus. Auch hier kam ein Typenhaus zum Einsatz. Der Prototyp wurde allerdings ohne Varianten viermal ausgeführt.

Von den Arbeiterhäusern ist heute keines mehr erhalten. Zwei von ihnen lagen – parallel zur Zeile der Meisterhäuser – an der Schiffbaustraße, je eines schloß das Siedlungsrechteck an seinen kürzeren Seiten. Einem Lageplan von 1921 ist zu entnehmen, daß jenseits der Schiffbaustraße in Richtung Süden drei weitere solche Häuser projektiert waren, die jedoch nicht zur Ausführung gelangten.

Die werftseitige Ecke, die die Hafenstraße mit dem seinerzeitigen Fahrweg bildete, wurde – ebenfalls 1914 – mit einem L-förmigen Konsumgebäude verbaut, dessen Dachgeschoß Anfang der zwanziger Jahre zu einem Ledigenheim adaptiert wurde. Das Konsumgebäude ist ebenso wie die Kantine nicht mehr erhalten.

Der große Raum, um den herum die Siedlung lag, war in Kleingärten geteilt. Die Meisterhäuser lagen innerhalb eigener Gärten. Die Siedlung wirkte insgesamt sehr geschlossen, da die Meisterhäuser an der Hauptverkehrsachse Hafenstraße ihre Eingänge an den Seiten haben. Die Arbeiterhäuser, die im

hinteren Siedlungsbereich lagen, hatten schmale, stark in den Baukörper zurückversetzte Eingangsbereiche zur Straße hin, hofseitig jedoch recht großzügige Ausgänge zu den Gärten.

Auch an dieser Siedlung wird die lockere Verbauung deutlich, die in Linz immer noch Tradition hat.

Die Bauphasen

Die Schiffswerftsiedlung wurde in zwei Schüben errichtet: die Zeile der Meisterhäuser sowie das Kantinegebäude 1911/12, die Arbeiterhäuser und das Konsumgebäude ab 1914.

Wie Lackner/Stadler¹⁷⁴ vermerken, wurde die Werft im Jahr 1911 fünfzehn Wochen lang bestreikt. Inwieweit dieser Streik für Lohnerhöhung und Arbeitszeitverkürzung vielleicht der Anstoß zur Errichtung der Arbeiter-Kolonie gewesen sein mag, bleibt der Spekulation überlassen. Wenn man allerdings die Kruppsche Tradition der Bewahrung des Arbeitsfriedens besonders durch den Werkswohnungsbau in Betracht zieht¹⁷⁵ und weiters an den in Berndorf erstellten Plänen zweifelsfrei feststellen kann, daß der seinerzeitige Präsident von Stabilimento Tecnico Triestino, Arthur Krupp, derjenige gewesen sein muß, der für den Bau der Siedlung entscheidend verantwortlich war, so scheint dieser Schluß durchaus berechtigt.

Formal unterscheiden sich die Bauphasen bei den Wohnhäusern natürlich deutlich, weniger wegen der dazwischen liegenden Zeit als wegen des Unterschieds der Haustypen. Da leider von der Kantine keine Pläne zu finden waren,¹⁷⁶ fallen die beiden Gebäude aus, an denen sich eine formale Entwicklung messen ließe, nämlich die Kantine von 1911 und das Konsumgebäude von 1914.

Insgesamt kann man aber feststellen, daß beide Wohnhaustypen eigenständige Lösungen darstellen, die jedenfalls im Linzer Siedlungsbau nicht vorher schon zum Einsatz gekommen sind. Kepplinger gibt – leider ohne Quelle – an, daß die Baupläne zum Teil direkt von Krupps Berndorfer Arbeiterhäusern übernommen worden seien.¹⁷⁷

¹⁷⁴ Lackner/Stadler, Fabriken (wie Anm. 38), 186.

¹⁷⁵ Siehe dazu S. 110 ff., Abschnitt *Unternehmertalent*.

¹⁷⁶ Das Werksarchiv der Werft ist im Weltkrieg verbrannt, siehe auch Lackner/Stadler, Fabriken (wie Anm. 38), 181; dem Bauakt Lustenau 390 (ASTL), der die Meisterhäuser und die Kantine gemeinsam behandelt, lagen keine Pläne bei.

¹⁷⁷ Kepplinger, Arbeiterwohnbau (wie Anm. 41), 17.

Die Häuser

Insgesamt errichtete die Linzer Schiffswerft vierzehn Wohnhäuser für Arbeiter in einem deutlichen Siedlungszusammenhang. Die zehn sogenannten Meisterhäuser sind als Reihenhäuser für je eine Familie an der Hafenstraße errichtet worden. Sie sind heute noch erhalten und trotz der zahlreichen Adaptierungsarbeiten der Besitzer unverwechselbar erkennbar.

Die vier größeren Objekte, Arbeiterwohnhäuser für je zwölf Familien, sind nicht mehr erhalten. Das letzte, Schiffbaustraße 9, wurde allerdings erst in den achtziger Jahren abgebrochen. Daher scheint die Siedlung auch in dieser Untersuchung auf, die sich ja ansonsten maßgeblich am Kriterium des erhaltenen Siedlungsbestandes orientiert.

Während die Meisterhäuschen – wie gesagt – fast unverändert erhalten blieben, wies das Haus Schiffbaustraße 9 vor seinem Abbruch ein Stockwerk mehr auf als bei diesem Prototyp auf den Entwürfen von 1913 vorgesehen war. Leider geht aus den Bauakten nicht hervor, ob und wann dieses Haus – oder alle vier Typenhäuser – aufgestockt worden sind. Die straßenseitig „planierte“ Dachlandschaft auf einem undatierten Aufriß, der vom Zeichenstil jedoch „moderner“ ist als der Berndorfer Entwurf von 1913, läßt auf eine spätere Aufstockung etwa 1950 schließen. Der Zustand von 1979 mit Dachkern und der Beibehaltung des durchbrochenen Hauptsattels im Treppenhausbereich wiederum macht – auch wegen der durchgehenden Verwendung der typischen Fenster mit den kleinteiligen Oberlichtern – nicht unbedingt den Eindruck einer späteren Aufstockung.¹⁷⁸

Die Bauakten¹⁷⁹ geben im Protokoll vom 23. 7. 1914 je sechs Wohnungen pro Geschoß und zwar im Erdgeschoß und ersten Stock an. Die dürftige und verwirrende Quellenlage¹⁸⁰ macht eine exakte Rekonstruktion so gut wie unmöglich.

Welche der im Berndorfer Siedlungsgrundriß von 1913 projektierten Häuser nun 1914 wirklich ausgeführt wurden, geht aus dem Bauakt-Protokoll von 26. 6. 1914 hervor: Lustenau 414 und 415 werden hier angegeben. Das sind die beiden parallel zur Hafenstraße in der Schiffbaustraße gelegenen Häuser. Lagepläne von 1921 und 1937 machen jedoch deutlich, daß insgesamt vier

¹⁷⁸ Zacherl, Arbeiterwohnbau (wie Anm. 131), 200, vermerkt zur Abbildung der einstöckigen Originalentwürfe von 1913, daß drei Häuser 19 Wohnungen enthalten hätten. Das läßt darauf schließen, daß alle aufgestockt worden sind, da es nur Raum für sechs Wohnungen pro Geschoß gibt, wie aus den Grundrissen ersichtlich ist. Die „überzählige“ 19. Wohnung war wohl eine Dachwohnung.

¹⁷⁹ ASiL, Bauakt Lustenau 468.

¹⁸⁰ Diese spiegelt sich auch in den widersprüchlichen Aussagen Zacherls, die den Bau mit 1918 datiert. Zacherl, Arbeiterwohnbau (wie Anm. 131), 200.

solcher Prototypen tatsächlich errichtet worden sein müssen. Die beiden Häuser an den Schmalseiten der Siedlung könnten aber durchaus – ähnlich wie in Kleinmünchen – erst nach dem Weltkrieg erbaut worden sein. 1937 beschreibt eine Schätzung der Liegenschaft Schiffbaustraße 17, also des Typenhauses am ursprünglichen Fahrweg (später ein Teil der Schiffbaustraße, der wieder zur Hafenstraße zurückführt) an der östlichen Schmalseite der Siedlung, das Haus als einstöckig.

Hafenstraße 48 bzw. 50

Bauherr:	Stabilimento Tecnico Triestino
Baujahr:	1911/12
Planung:	Berndorfer Metallwarenfabrik – Baubureau (Planzeichnung: „Heinz“)
Bauführung:	Fa. H. Rella & Comp., Linz (Rudolf Nemetschke, Baumeister)
Besitzer:	privat ¹⁸¹
Original:	Bauamt Linz (Lustenau 390)
Weitere Beispiele:	Hafenstraße 52, 56, 60, 64, sowie Hafenstraße 54, 58, 62, 66
Grundriß:	8,25 x 8,40 m
Stockwerke:	ebenerdig, ausgebauter Dachboden (Zimmer-Kabinett)
Keller:	ja
Anzahl der Wohnungen:	1
Räume pro Wohnung:	Küche, 2 Zimmer, 2 Kabinette
Aborte:	1

Durch die Bauakten der gesamten Siedlung zieht sich wie ein roter Faden die Tatsache, daß die Häuser allesamt im sogenannten Überschwemmungsgebiet errichtet wurden und daher, ähnlich wie in der zweiten Kleinmünchner Bauphase, für alle Häuser bestimmte Richtlinien zum Hochwasserschutz vorgegeben wurden. Formal hatten diese Bestimmungen zur Folge, daß bei den Meisterhäusern der Fußboden des Parterres fast eineinhalb Meter

¹⁸¹ Die Häuser gingen 1927/28 ins Eigentum der Mieter über: Zacherl, Arbeiterwohnbau (wie Anm. 131), 200.

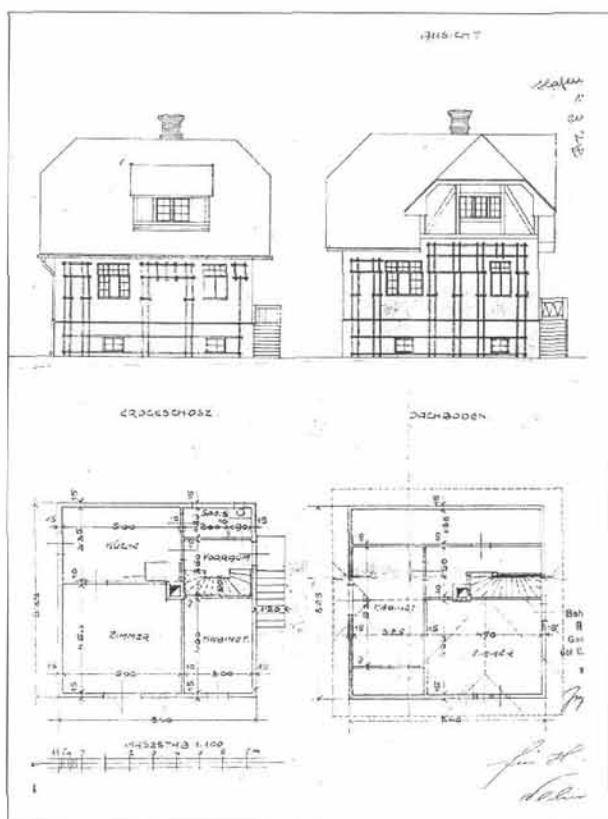


Abb. 53: Schiffswerftsiedlung, Hafenstraße 48 bzw. 50 (AStL).

über dem Erdboden, 30 cm über der Hochwassermarke von 1899, angesetzt wurde.

Damit ergeben sich für die ebenerdigen Häuser glücklichere Proportionen als sie ohne diese Verordnung wahrscheinlich hätten, denn ihr Dachbereich ist extrem betont: Selbst bei der Hochparterrelösung ist nämlich das Dach von der Traufe bis zum First im Aufriß noch um einen halben Meter höher als der sichtbare Teil der Fassade.

Die Häuschen sind in Fachwerktechnik errichtet, die Wände mit Korkplatten und Luftpolstern isoliert – eine in jüngster Zeit wieder hochaktuelle ökologische Bauweise. Das Fachwerk blieb im Dachgeschoß sichtbar, die Wände des Erdgeschoßes wurden verputzt und sind auf den Einreichplänen mit Holzspalieren gegliedert. Diese Kombination von Fachwerk, Holzzierat und extrem hochgezogenen Dächern weist in die kleinbürgerlich-nationalromantische Richtung, so wie dieselben Elemente bei der monumentalen Staatsbahnsiedlung sozusagen großbürgerliche Assoziationen weckten.

Die Raumaufteilung in den Häusern ist bei beiden Varianten völlig identisch: Man betritt die Häuser über eine kleine Vortreppe entlang der westlichen Seitenfassade. Der Eingang befindet sich im hinteren Teil des Hauses, das Eingangspodest wird von einem leicht geschweiften, zeltartigen Vordach gedeckt, das frei aus der Mauer ragt. Vom kleinen Vorraum aus gelangt man linker Hand über eine gezogene Treppe ins Dachgeschoß. Unter der Treppe befindet sich der Eingang zum straßenseitig gelegenen Kabinett. Rechter Hand liegt gartenseitig der Abort gleich neben der Eingangstür. Geradeaus betritt man die ebenfalls gartenseitig gelegene Küche, von der die hinter dem Vorraum liegende Speisekammer abgeht. Das große, straßenseitig gelegene Zimmer erreicht man nur durch die Küche.



Abb. 54: Schiffswerftsiedlung,
Hafenstraße
(Foto: Lengauer).



Abb. 55: Schiffswerftsiedlung,
Hafenstraße
(Foto: Lengauer).

Im Dachgeschoß finden sich zwei Wohnräume, beide zur Straße hin gelegen. Das Zimmer liegt über dem Kabinett des Erdgeschoßes und das Kabinett im Dach über dem Zimmer im Parterre. Gartenseitig zieht sich über die ganze Breite des Hauses ein Dachboden. Die Häuser sind völlig unterkellert. Erschlossen wird der Keller über eine Außentreppe an der Hinterseite des Hauses.

Der Unterschied in den beiden Variationen dieses Haustyps ist im Inneren des Hauses nur an den verschiedenen Dachschrägen in den oberen Wohnräumen zu erkennen. Von außen jedoch ist der Unterschied formal so stark, daß man auf den ersten Blick meint, zwei völlig verschiedene Häuser vor sich zu haben. Dieser erstaunliche Effekt führt sogar dazu, den einen Haustyp zunächst für wesentlich größer und höher als den anderen zu halten.

Dennoch handelt es sich um einen – man könnte sagen bühnenreifen – Trick in der Dachkonstruktion: Grundsätzlich sind beide Varianten mit hohen, tief heruntergezogenen Krüppelwalmdächern gedeckt, deren Firste parallel zur Straße verlaufen. Beim einen Haus aber wird das straßenseitige Dachzimmer mit einer simplen Schleppgaube zur Mansarde ausgebaut, während beim anderen Haus ein mächtiges Zwerchdach dem First des Hauptsattels entspringt. Dergestalt macht dieses Haus straßenseitig durch das Zwerchhaus auf seiner rechten Seite im Vergleich zur anderen Variation den Eindruck eines einstöckigen Hauses. Verstärkt wird dieser Eindruck dadurch, daß an der Ecke, an der das Zwerchhaus aufsteigt, der Hauptsattel auf der Höhe der Zwerchdachtraufe endet und an der Seitenfassade nicht abgewalmt wird. So entsteht auch an der Seitenfassade der Eindruck eines höheren Hauses.¹⁸²

Die Fassadengestaltung ist auf den Einreichplänen hauptsächlich über die Spaliere gegeben. Ob sie je zur Ausführung kamen, läßt sich kaum mehr feststellen, die meisten Häuser sind inzwischen mit Eternitplatten vertäfelt. Das andere Gliederungselement der Fassaden, die Fenster, folgten wieder dem typischen Schema: im Erdgeschoß zweiteilige Fenster für Küche und Kabinett, dreiteilige für das Zimmer. Diese Fenster waren mit hölzernen Fensterläden versehen. Diese Läden scheinen auf der Berndorfer Entwurfszeichnung auf und wurden augenscheinlich auch ausgeführt.

Die Fenster im Dachbereich sind niedriger, bei der Schleppgaube kommen zweiteilige Doppelfenster zum Einsatz, beim Zwerchhaus zweiteilige Dreifachfenster.

An den Seitenfassaden befindet sich die Eingangstür und das Doppelfenster des Treppenhauses im Giebel, auf der anderen Seite im hinteren Teil das

¹⁸² Letzteres scheint eine Entscheidung des Linzer Baumeisters gewesen zu sein, da auf der aquarellierten Zeichnung aus Berndorf, die sich im Werksarchiv befindet, auch bei der „größeren“ Variante der Hauptsattel beidseitig abgewalmt ist.

Küchenfenster, und im Giebel ein weiteres zweiteiliges Fenster, das zum Dachkabinett gehört. Gartenseitig gibt es lediglich zwei winzige Fenster, die den Abort und die Speisekammer entlüften.

Die Meisterhäuser sind ein Musterbeispiel dafür, welche mannigfaltigen Gestaltungsmöglichkeiten der Einsatz eines Typenhauses sowohl am Einzelobjekt als auch im Siedlungszusammenhang ermöglicht. Über ein und demselben winzigen Grundriß zwei scheinbar völlig verschiedene Häuser zu errichten und damit eine für Reihenhäuser so erstaunlich spannungsreiche Silhouette hervorzubringen, ist eine Glanzleistung des frühen Massenwohnbaus, die in dieser Siedlung deutlich wird.¹⁸³

Schiffbaustraße 13 und 15

Bauherr:	Stabilimento Tecnico Triestino
Baujahr:	1914
Planung:	Berndorfer Metallwarenfabrik – Baubureau
Bauführung:	Fa. Fabigan und Feichtinger, Linz
Original:	Bauamt Linz (Lustenau 486), Werksarchiv
Weitere Beispiele:	Schiffbaustraße 9 und 17 ursprünglich insgesamt 4 Typenhäuser, alle abgebrochen
Grundriß:	32,40 x 13,65 m
Stockwerke:	1 (später ca. 1950? aufgestockt auf 2)
Keller:	ja
Anzahl der Wohnungen:	12 (bzw. 18)
Räume pro Wohnung:	Küche-Zimmer
Aborte:	1 pro Wohnung

Die Berndorfer Pläne von 1913, die im Werksarchiv der Schiffswerft erhalten sind, stimmen mit der Beschreibung der Häuser im Bauakt überein. Es handelt sich bei diesem „Arbeiterwohnhaus für 12 Familien“ (Planzeichnung, Berndorf, 29. April 1913) um ein einstöckiges Gebäude von etwa 34 Metern Länge und fast vierzehn Metern Tiefe.

Die „Vordere Ansicht“ (Planzeichnung, Berndorf, 29. April 1913) zeigt eine Straßenfassade, die in drei Achsen betont ist: in der Mitte durch die zwei Meter zurückversetzte, zwei Meter breite Fensterachse des Treppenhauses, die

¹⁸³ Was dem genossenschaftlichen Wohnbau zu diesem Thema in Linz eingefallen ist, würde eine weitere umfangreiche Arbeit füllen.

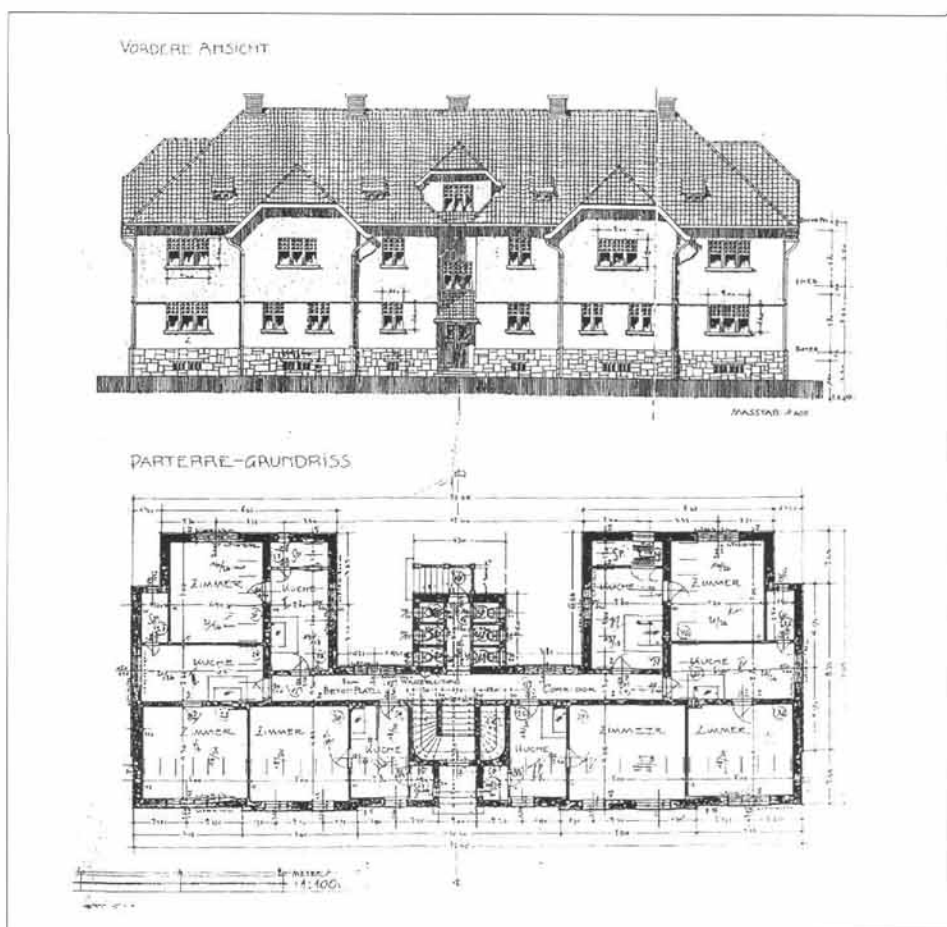


Abb. 56: Schiffswerftsiedlung, Schiffbaustraße 13 und 15 (AStL).

bis in den Hauptsattel hochgezogen ist und dort als Zwerchhaus die Dachhaut durchbricht. Je eine Fensterachse davon entfernt markieren flache, sechs Meter breite Risalite die Seitenachsen. Mit ihren Zwerchdächern (Krüppelwalm) rhythmisieren diese Achsen auch den abgewalmten Hauptsattel. Dabei kommt das kleine Zwerchdach des Treppenhauses sozusagen mitten im Hauptsattel zu liegen, da das oberste Stiegenhausfenster nicht vom Halbstockpodest, sondern vom Dachboden abgeht.

Die größeren Zwerchdächer der Risalite dagegen entspringen im unteren Drittel des hohen Hauptsattels und reichen mit ihren seitlichen Traufprofilen ein wenig weiter herab als dieser – allerdings auch tiefgezogene – Hauptsattel, nämlich bis zur Höhe der Fensterstürze im ersten Stock. Der Hauptsattel ist

seitlich komplett abgewalmt. Aus dem Aufriß wird deutlich, daß aus diesen Walmen ebenfalls Zwerchdächer entspringen, und zwar auf derselben Höhe wie das Zwerchdach des Treppenhauses.

Damit erweckt die Vorderansicht des Gebäudes einen sehr „bodenständigen“ Eindruck: Das tiefgezogene, hohe Hauptdach ist ebenso hoch wie der sichtbare Teil der Fassade ab der Fußbodenhöhe des Erdgeschoßes. Der Zug in die Höhe, der durch den seitlichen Walm des Hauptsattels und das Treppenhaus in den Baukörper kommt, wird durch die Dächer der Risalite und die seitlich aus dem Hauptsattel vorragenden Zwerchdächer wieder abgefangen.



Abb. 57 und
Abb. 58:
Schiffbau-
straße 13 und
15, Vorderan-
sicht und Hof-
ansicht (Foto:
Lengauer).

Ganz anders hingegen ist der Eindruck nach der Aufstockung, sowohl im Plan als in Wirklichkeit: Die breiten Risalite mit ihren Zwerchdächern werden geopfert. Statt dessen erfährt die Mittelachse eine Aufwertung, indem links und rechts vom Zwerchdach des Treppenhauses je ein Dacherker ausgebaut wird. Das hohe Hauptdach und die Zwerchdächer in seinen seitlichen Walmen verlieren an Gewicht – im Aufriß durch die neuen Verhältnisse zwischen Baukörper und Dach, in der Ansicht zusätzlich durch die perspektivische Verkürzung, die zwischen erstem und zweitem Stock einen beachtlichen Sprung macht.

Die Komplexität des Grundrisses allerdings wird erst an den Seitenfassaden und besonders in der Hofansicht deutlich. Leider existieren davon keine Bauzeichnungen. Aus dem Schnitt, dem Grundriß und dem Foto des aufgestockten Objekts allerdings läßt sich auch die ursprüngliche Ansicht vollständig rekonstruieren.

Während die Straßenfassade zunächst einen kubisch geschlossenen Baukörper vermuten läßt, zeigt der Grundriß, daß dies keineswegs der Fall ist. Vielmehr handelt es sich um einen Flügelbau von der Form eines liegenden E.

Die vertikale Dreigliederung, die an der Straßenfront flach, bzw. sogar in den Baukörper rückversetzt angesprochen ist, tritt hofseitig in großem Maßstab plastisch hervor: an den Seiten als regelrechte Querhäuser mit abgewalmten Zwerchdächern, die gleich hoch sind wie der Hauptsattel und Dacherker tragen; in der Mittelachse mit einem eigenen Vorbau, dessen Krüppelwalmdach nur geringfügig unter dem First des Hauptsattels entspringt. Die seitlichen Querhäuser beherbergen eine ganze Wohnung, der Mittelrisalit die jeweils sechs Aborte pro Stockwerk.

Das Verteilersystem ist kreuzförmig angelegt: Geradewegs vom straßenseitigen Eingang führen einige Stufen ins Hochparterre und weiter in einen Gang, der zum Hinterausgang führt. Links und rechts an diesem Gang im hofseitigen Mittelflügel liegen die jeweils drei Aborte. Dieser Durchgang wird nach den Eingangsstufen von einem langen Flur gekreuzt, der – parallel zur Straße liegend – die sechs Wohnungen erschließt. Je ein Wohnungseingang neben dem – vom Hochparterre an zweiläufigen – Treppenhaus führt in die straßenseitigen Wohnungen. An den Stirnseiten des Korridors liegt der Eingang zu den Wohnungen, die zur Straße und zur Seite hin liegen, daneben in der hofseitigen Flurwand sind die Eingänge der Hofwohnungen, die in den Querhäusern liegen. Die Wohnungen bestehen allesamt aus einem Zimmer, einer Küche und einer Speisekammer und sind etwa 40 m² groß.

Das Besondere dieses Haustyps ist wohl die Spannung, die durch die geschlossene Straßenfront mit dem scheinbar mächtigen Satteldach im Vergleich zur Hofansicht entsteht, bei der dieser Sattel so gut wie keine Rolle mehr

spielt. Der lange Korridor, den man in der Mitte des Hauses vermuten möchte, liegt in Wahrheit an dessen Hinterseite, und zwar genau hofseitig entlang des Firsts des Hauptsattels. Dieser endet daher auf der Hinterseite über der Außenwand des Korridors und ist damit gerade ein Drittel so hoch wie an der Straßenseite. An der Hinterseite werden damit die Zwerchdächer zum bestimmenden Element der Dachlandschaft, die durch den gekappten Hauptsattel gerade noch zusammengehalten wird.

Das Problemfeld des frühen Massenwohnbaus, die Seitenfassade, ist hier zwar, was das Mauerwerk betrifft, zufriedenstellend gelöst: ein flacher, breiter Mittelrisalit mit einer Fensterachse in der Mitte wird von einem Krüppelwalmdach bekrönt. Die fensterlosen Seitenachsen neben diesem Risalit sind gleich breit, straßenseitig kaum, hofseitig aber um eineinhalb Meter zurückversetzt. Die Dachlandschaft dieser Seitenfassade allerdings ist ziemlich beunruhigend und läßt wieder jene Vermutung aufkommen, daß in der Begeisterung der Planung in diesem Bereich eben alle losen Enden zusammenkommen und irgendwie verknüpft werden, um die Sache zu Ende zu bringen:¹⁸⁴ Der First des seitlichen Zwerchdachs entspringt gerade dort aus dem Walm des Hauptsattels, wo dessen hofseitige Dachfläche endet und bildet mit dem straßenseitigen Walm des Hauptsattels ebenso eine Kehle wie mit dem Zwerchdach des hofseitigen Querhauses.

Bis auf diese Verwicklung allerdings ist das Haus schön durchgestaltet. Hier gibt es keine eindeutige Fensterordnung – zum Einsatz gelangen ein-, zwei- und dreiteilige Fenster mit kleintäfeligen Oberlichten. Die einteiligen Speisekammer- und Abortfenster sind zwar von den Straßen- und Seitenansichten verbannt, werden aber an der Hinterfassade bereits an den Fronten der Querhäuser und an den Ecken eingesetzt.

Der Verputz ist glatt. Lediglich ein abgesetztes Sockelgesims und ein schmales Traufgesims an der Oberkante der Parterrefenster laufen rund um das Gebäude. Ansonsten betonen nur schmale gerade Putzgesimse die Fensterbänke der Wohnungsfenster.

So ist das gesamte Gebäude geprägt von einer Art Durchdringung der Baukörper in horizontaler und vertikaler Richtung. Im Grundriß findet dies in einer Verklammerung der Raumelemente miteinander ihre Entsprechung. Letzteres wird vor allem durch die Speisekammern bewirkt, die an den Seitenfassaden die Querhäuser zum Hof hin ein Stück weit begleiten, straßenseitig das Treppenhaus einbinden.

¹⁸⁴ Vgl. die Kleinmünchner Vier-Familien-Häuser in der Schnopfhagenstraße, S. 154 ff.

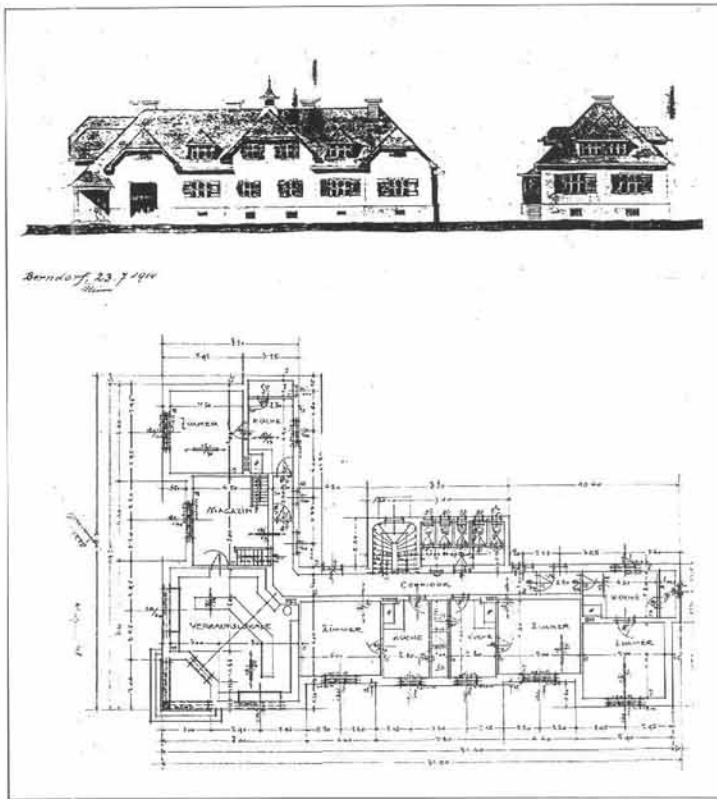


Abb. 60: Schiffswerft, Konsumgebäude (AStL).

stand von nur sieben Metern mußte eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, da die Bauordnung in Linz acht Meter Mindestabstand vorsah.¹⁸⁶

Zwei Haustypen kommen zum Einsatz: Das Einfamilienhaus in zwei Variationen, die den Dachausbau betreffen und das 12-Familien-Haus mit den drei hofseitigen Flügeln. Bei der Außengestaltung der Häuser wurden die Meisterhäuser im Dekor bevorzugt – schließlich sollte der „Standesunterschied“ auf den ersten Blick sichtbar sein. Die Einfamilienhäuser sind durch das Fachwerk und die Fensterläden vom Erbauer her geschmückt. Die Spaliere und die eigenen Vorgärten mögen die Bewohner zu weiterer Gestaltung angeregt haben.

Architektonisch tragen die Häuser zweifellos eine eigenständige Handschrift. Besonders die Freude am Experimentieren mit den Dachlandschaften fällt dabei auf. Was bei der Variation der Einfamilienhäuser in der Reihen-

¹⁸⁶ AStL, Bauakt Lustenau 390.

haussilhouette so erstaunlich differenzierend wirkt, ist durchaus auch für die größeren Wohnhäuser am Einzelobjekt sehr reizvoll.

Vier weitere Wohnungen nach dem Grundrißmuster der Wohnungen in den größeren Typenhäuser entstanden 1914 noch im Konsumgebäude.¹⁸⁷ Dieses Gebäude, das nach dem Weltkrieg reichlich Zu- und Anbauten erfuhr, wurde ursprünglich über einem L-förmigen Grundriß an der Ecke Hafenstraße 68 und Schiffbaustraße errichtet. Es schloß die Siedlung also an der werftseitigen Ecke ab.

Direkt an dieser Ecke lag das Verkaufslokal. Im Flügel an der Hafenstraße befanden sich drei Wohnungen straßenseitig, hofseitig fünf Aborte. Die vierte Wohnung lag nach einem großen Magazinraum am Ende des kürzeren Flügels an der Schiffbaustraße. Alle Wohnungen waren von einem an der Hofseite entlang geführten Korridor aus zu erreichen. Das Gebäude war ebenerdig, mit Risaliten gegliedert, die Dachlandschaft in der bereits bekannten Weise reich bewegt.¹⁸⁸

Formal haben alle Häuser untereinander die Verwandtschaft, die – ähnlich wie bei den Staatsbahnen – für einen Werkstattentwurf spricht. Auch die Siedlungsanlage mit der Gruppierung der Objekte um das Gartenland in der Mitte entspricht einem Gesamtentwurf.¹⁸⁹ Die Objekte mit Einrichtungen der Infrastruktur – Konsumgebäude und Speisehaus – sind eindeutig planmäßig an markanten Plätzen angelegt – nämlich an der „Hauptstraße“, der Hafenstraße, die die Werft mit der Stadt verbindet und hier wiederum am Beginn und Ende der Reihenhauszeile, die eine Langseite des Siedlungsrechtecks bildet.

Die konzeptive und formale Einheit der Anlage ist, worauf ja die Entwurfszeichnungen aus dem Baubureau der Berndorfer Metallwarenfabrik hinweisen, dem reichlichen Know-how der Krupps zum Thema Arbeiterwohnbau zuzuschreiben.

Bewertung der Siedlung

Die Siedlung der Linzer Schiffswerft könnte, wie man aufgrund ihrer Entstehungszeit annehmen darf, die mit dem großen Streik der Arbeiter 1911 zusammenfällt, eventuell eine Arbeitersiedlung sein, die weniger der Prophylaxe

¹⁸⁷ Das Konsumgebäude wird im gleichen Bauakt wie die 12-Familien-Häuser, Lustenau 486, abgehandelt.

¹⁸⁸ In den zwanziger Jahren wurden die hohen Dachböden zu Wohnräumen für ledige Arbeiter umgebaut. AStL, Bauakt Lustenau 486.

¹⁸⁹ Vgl. dazu die „gewachsene“ Kleinmünchner Siedlung.

für gedeihliche Produktion als einer direkten Befriedigungsaktion für die Stamm- und Fachbelegschaft des Betriebs zu danken ist.

Daß diese Siedlung im Zeitraum bis 1918 nicht größer wurde, ist mit Sicherheit auf den Weltkrieg zurückzuführen. Selbst in dem relativ bescheidenen Ausmaß, das sie bis 1914 erreichte, stellt sie aber eine prototypische Arbeiter-Kolonie dar, als welche sie auch auf einem Lageplan von 1921 noch bezeichnet wird.

Auch hier war infrastrukturell für das Notwendigste gesorgt – Konsum und Speisehaus, sowie die Gemüsegärten und das damals ländliche Gebiet stellten jedenfalls die Nahversorgung sicher. Die Stadt lag in gangbarer Entfernung. Auf halbem Wege erlaubte die Eisenbahnbrücke sogar einen relativ raschen Übergang nach Urfahr und damit seinerzeit vollends aufs Land.

Auch für die Schiffswerftsiedlung gilt, daß die Lebensqualität sehr hoch gewesen sein muß. Die Bausubstanz selbst wird in einem Gutachten von 1937 noch als hervorragend beschrieben. Aber auch die Lage der Häuser verspricht noch heute angenehme Licht- und Durchlüftungsverhältnisse, im Vergleich zu damaligen Wohnmöglichkeiten für Arbeiter in der Stadt muß die Anlage ein Luxus gewesen sein.

Heute sind – wie gesagt – nur noch die Werkmeisterhäuser erhalten, die in den zwanziger Jahren bereits in den Besitz der Bewohner übergegangen sind und seither natürlich von den meisten Besitzern hervorragend instand gehalten werden. Immerhin gehörte von Anfang an auch zu jedem Haus ein eigener Garten von etwa 350 m².

Das letzte Großwohnhaus wurde in den achtziger Jahren abgebrochen. Wenn auch heute keine „Arbeiter-Kolonie“ an dieser Stelle steht, so haben dennoch die nachfolgenden Bauherren – unter anderen auch die Schiffswerft – die Siedlungsanlage weitgehend übernommen. Wieder wurden nicht allzu hohe Mehrfamilienhäuser errichtet, die zum Teil sogar formal das Thema der starken Relieferung der Baukörper zum Hof hin übernommen haben. Ohne etwas hineingeheimnissen zu wollen, scheint es doch so, daß die jeweils noch bestehenden Häuser die späteren Architekten zu verwandten Ideen inspiriert haben, was für die Qualität der ursprünglichen Anlage spricht.

VERGLEICH UND ERGEBNISSE

Kriterien als Ergebnis einer kunsthistorischen Phänomenologie

In ihrer Entstehungschronologie bilden die vier hier bearbeiteten Siedlungen auf verschiedensten Ebenen Entwicklungsmuster des Massenwohnbaus ab. Die architektonischen Kriterien sind dabei vielfältig verwoben mit den be-

gleitenden Umständen der Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Architektur ist damit gleichzeitig Ausdruck und Folge von konkreten Bedingungen der Lebensumwelt, ebenso wie die architektonische Lösung ihrerseits neue Bedingungen für das gesellschaftspolitische Umfeld schafft.

Die klassische Methode der kunsthistorischen Architekturbeschreibung hat Ergebnisse zutage gefördert, die in dieser Deutlichkeit in der Wohnbaudiskussion kaum eine Rolle spielen. Sie nehmen ihren Ausgang von formalen Kategorien. In der Folge leiten sich daraus Bewertungskriterien für den Massenwohnbau ab, die sich am eigentlichen Gegenstand der Diskussion – dem Wohnhaus selbst, bzw., im größeren Rahmen an der Siedlungsform, anlegen lassen. Damit entsteht ein differenziertes Instrumentarium, das weniger anfällig ist für Meinungen und Interessen.

Durch sorgfältiges Beschreiben der Objekte lassen sich deren architektonische Schwächen orten. Bei der Untersuchung von Grundrissen etwa können sich verschiedene Reaktionen einstellen. Beim dem einen etwa: „Aha, so hat der Planer das gemacht“, bei einem anderen stellt sich mehr als einmal die ratlose Frage: „Warum hat er das gemacht, wie ist er denn darauf gekommen?“ Durch die Abfolge von genauer Beschreibung und anschließender formaler Bewertung stellt sich dann heraus, daß die Objekte, die auch formal positiv abschneiden, eher die erste Reaktion hervorgerufen haben, diejenigen, deren Anblick gleich diffuses Unbehagen aufkommen läßt, zur zweiten Sorte gehören.

Das bedeutet, daß das Kriterium der *einsichtigen Entwicklung eines Grundrisses* im Wohnbau für dessen Wirkung als Ganzes auf den Betrachter wichtig ist.

Ein Architekt hätte vermutlich nicht das Problem, bestimmte Grundrißlösungen nicht auf Anhieb zu begreifen. Seine Phänomenologie wäre an Sachzwängen wie Bauordnungen, Kanalisierungsvorschriften und ähnlichem geschult, und anstatt fassungslos an einer formal unbefriedigenden und uneinsichtigen Lösung hängen-zubleiben, würde sie ihm vielleicht gar nicht auffallen.

Die Phänomenologie der kunsthistorischen Baubeschreibung aber kann durch die Freiheit von technischen Sachzwängen solche Schwachstellen orten und benennen und damit zur Erarbeitung von Kriterien beitragen, die den Massenwohnbau als Architektur per se ernst nehmen.

Allein an den vier hier bearbeiteten Siedlungen sind Schwächen deutlich geworden, die auch den heutigen Massenwohnbau unvermindert begleiten:

Seitenfassaden
Ecksituationen
Eingangsbereiche und Verteilersysteme
Dachlandschaften

Weitere potentielle Schwächen, die in den besagten Siedlungen noch kaum auftreten, aber zu ahnen und aus dem späteren Massenwohnbau sattem bekannt sind, haben mit der Typisierung im Wohnbau zu tun:

zu große Regelmäßigkeit, Gleichförmigkeit
zu bemühter Abwechslungsreichtum
Monotonie durch zu häufige Wiederholung
Probleme des Architekturdekors

Der vierte und abschließende Teil dieser Untersuchung wird sich daher mit diesen Problemen auseinandersetzen. Als Demonstrationsobjekte dienen wiederum die vier Siedlungen und ihr Vergleich untereinander. Die Anwendbarkeit der Kriterien auf Massenwohnbaubjekte bis herauf in die Gegenwart wird jedem auffallen, der sich sehenden Auges durch seine architektonische Umwelt bewegt. Daher werden auch keine weiteren konkreten Vergleichsobjekte herangezogen, denn ihre Wahl wäre völlig willkürlich.

In einem nächsten Schritt werden weitere Kriterien entwickelt, die sich nicht direkt von den vier Siedlungen herleiten, aber dennoch von der Beschäftigung mit ihnen inspiriert sind. Diese Kriterien können im Sinne einer Checkliste zu einer Systematik bei der architektonischen Bewertung des Massenwohnbaus beitragen.

Zunächst aber sollen die vier Siedlungen untereinander nach bestimmten Gesichtspunkten verglichen werden.

Vergleich der vier Siedlungen untereinander

Die gewachsene Siedlung

Die beiden älteren Siedlungen – Kleinmünchen und Franck – zeigen zwei Arten von Siedlungen, die man als „gewachsen“ bezeichnen kann. Die privaten Unternehmer schufen bedarfsorientiert ebenso wie nach Maßgabe ihrer Finanzierungsmöglichkeiten nach und nach Wohnhäuser für ihre Stammbeschaft. Sie beschäftigten in den einzelnen Bauphasen unterschiedliche Planer.

Dabei griff die Kleinmünchner Firma – ihrer Lage weit vor den Toren der Stadt entsprechend – zunächst auf einen Maurermeister aus der Umgebung zurück. Dieser adaptierte seine ländliche Bautradition für die gegebene Aufgabe, Arbeiterhäuser zu errichten. In einer zweiten Planungsphase wurde ein Linzer Baumeister beschäftigt, der sich in seinen Entwürfen an Prototypen orientierte, die seinerzeit in Plansammlungen und Modellbüchern zugänglich waren. In der dritten Phase kam wieder jener ländliche Maurermeister der er-

sten Bauphase zum Zug, der inzwischen ebenfalls ein Typenhaus anbot, das dem „klassischen“ Arbeiterwohnhaus um die Jahrhundertwende entspricht. Seine bodenständige Tradition beschränkte sich dabei eher auf die sorgfältige handwerkliche Endausführung in der Außengestaltung der Gebäude.

Die deutsche Unternehmerfamilie Franck ließ in der ersten Phase Arbeiterhäuser des letztgenannten Typs von einem Linzer Baumeister errichten. Die relative Nähe des Betriebs und der Siedlung zur Stadt führte aber schon in der nächsten Phase zu städtischeren Formen des Wohnbaus. Renommiertere Baugesellschaften, deren Entwerfer im formalen Dialog mit aufstrebenden Linzer Architekten standen, zeichnen für die Entwürfe verantwortlich. Sie entwickeln architektonische Lösungen, die keineswegs auf den ersten Blick die Assoziation „Arbeiterwohnhaus“ hervorrufen und stehen damit formal am Beginn einer Tradition, die später der genossenschaftliche und gemeindeeigene Massenwohnbau, also der sogenannte „soziale Wohnbau“ aufnimmt.

Beiden Siedlungen ist also das schubweise Wachsen gemein. Was in Kleinmünchen zu einer gartenstadtähnlichen Siedlungsanlage führt, ist bei Franck am Raster der wachsenden Stadt orientiert. Wo in Kleinmünchen ein geschlossenes Siedlungsgebilde entsteht, entwickelt sich bei Franck eine wesentlich anonymere Verbindung der Firmenobjekte mit der vorgründerzeitlichen und gründerzeitlichen Bausubstanz im städtisch geregelten Straßenraster.

Das Siedlungskonzept

Ganz anders sieht die Entstehungsgeschichte der beiden anderen Siedlungen aus. Hier wird nicht von privaten Unternehmern für die Belegschaft gebaut. Hier übernehmen wesentlich anonymere „Konzerne“ die Wohnbauaufgabe: einerseits die staatlichen Eisenbahnen, andererseits der Bankenkonzern, dem die Triestiner und damit auch die Linzer Werft zu diesem Zeitpunkt angehören.

Das Ergebnis ist im Konzept, wenn auch keineswegs in der Form, verwandt: Von vornherein wird ein kompletter Siedlungsentwurf maßgeblich für die Errichtung von Wohnungen. Die Staatsbahnen schaffen diese Aufgabe in einem Zug, die Werft in zwei Schüben. Eine zentrale Planung ist bei beiden Anlagen der Grund für die architektonische Einheit in der Hausgestaltung.

Kunstgeschichtlich gesehen stehen diese Konzepte – wenn auch in bescheidenem Rahmen – in der Tradition der Idealstadtentwürfe und der Ideen der Utopisten. Das wird übrigens weniger in ihrem ersten Anschein deutlich, als an der Tatsache, daß die architektonische Form hier grundsätzlich Bedeutungsträger ist.

Die Staatsbahnen folgten ihrer Corporate Identity als mächtiger Staatsbetrieb der Monarchie und sparten nicht an eindrucks- und bedeutungsvollem

Dekor, um dies auszudrücken. Die urbane Größe der Häuser war wohl weniger ein Ergebnis zu hoher Grundstückspreise auf der grünen Wiese, wo sie errichtet wurden, als vielmehr Ausdruck des wichtigen Standorts Linz, an dem die Staatsbahnen mit der Zentralwerkstätte seinerzeit (und übrigens auch heute noch) einer der größten Arbeitgeber der Stadt waren.

Das Konzept der Schiffswerftsiedlung folgte zwar dem Kruppschen Design. Was hier aber vor allem Bedeutungsträgerschaft hatte, war die unterschiedliche Gestaltung der Häuser für Meister und jener für Arbeiter. Diese Häuser zeichneten diejenigen, die sie bewohnten, nicht nur vor der restlichen Arbeiterschaft der Stadt aus, sondern sollten auch die unterschiedliche Bedeutung dieser Menschen innerhalb des Betriebs bezeichnen.

Die Einfamilienhäuser der Meister lagen daher auch an der „Hauptstraße“ von der Stadt zur Werft, sozusagen an der „Vorderseite“ der Siedlung, während die größeren Mehrfamilienhäuser für Arbeiter die Tiefe der Siedlung – sozusagen den Hinterhof – absteckten.

Gartenstadt

Was nun die so entstandenen Siedlungen als gesamtes betrifft, liegen die Verwandtschaften anders: Die älteste Siedlung – Kleinmünchen – ist mit der jüngsten – Schiffswerft – in ihrem Gartenstadtaspekt vergleichbar, die beiden mittleren Siedlungen – Franck und Staatsbahnen – in ihrer Urbanität.

Der Kleinmünchner Gartenstadtcharakter kann kaum einer bewußten Absicht des Bauherrn noch der jeweiligen Planer unterstellt werden. Nichtsdestotrotz erfüllt die Siedlung einige der von Owen¹⁹⁰ postulierten Grundbedingungen:

- ideale Anzahl der Bewohner zwischen 300 und 1200 – in der Kleinmünchner Siedlung dürften Anfang der zwanziger Jahre um die 700 Personen Wohnung gefunden haben.
- Gartenland pro Familie.
- gute Lüftungs- und zentrale Beheizungsmöglichkeit der Wohnung.

Stärker und wohl auch bewußter an Owen orientiert ist die Siedlung der Schiffswerft. Sie trägt zunächst einmal Owens' grundsätzlicher Forderung

¹⁹⁰ Siehe dazu: Benevolo, Geschichte der Architektur (wie Anm. 1), Bd 1, 197 ff. und Bollerey/Hartmann, Kollektives Wohnen (wie Anm. 28), sowie Bollerey, Architekturkonzeptionen (wie Anm. 28).

nach dem sogenannten „Siedlungsrechteck“ Rechnung. Zwar sollte nach seiner Vorstellung eine Seite des Rechtecks von den Gemeinschaftseinrichtungen bestimmt sein, die übrigen drei von den Wohnhäusern. Die Schiffswerft stellt diese Einrichtungen allerdings an die beiden Ecken der Siedlung, aber doch an eine Seite, nämlich an die Hauptstraße. Die Anzahl der Bewohner dürfte etwa 400 betragen haben. Gartenland war für alle Parteien vorhanden. Auch Lüftung und Beheizung entsprach den Owens'schen Kriterien.

Owens' sozialutopischen Forderungen nach Gemeinschaftseigentum und -einrichtungen wie Zentralküchen ist übrigens kaum ein Bauherr nachgekommen. Auch in Owens' eigenen Projekten scheiterten diese Ansätze. Formal aber sind seine Forderungen bis heute in Siedlungen wiedererkennbar.

Urbane Siedlungsstruktur

Die Urbanität der Siedlungen von Franck und den Staatsbahnen entspringt keinen erkennbaren programmatischen Wurzeln. Sie ist vielmehr Folge der Gegebenheiten, die zu ihrer Erbauung führten:

Francks hatten sich – wie gesagt – mit ihrer Fabrik an den Rand des Stadterneuerungsgebiets gesetzt und bauten in der Folge entlang der urbanen Straßenraster, wobei in der ersten Bauphase vor 1900 die Haustypen noch keineswegs urban sind. Sie entsprechen vielmehr dem gängigen Prototyp für eher ländliche Siedlungen. Allein durch ihre Anordnung am rechtwinkligen Raster der Straßen fügen sie sich später in das städtische Gepräge. In der Bauphase nach 1900 allerdings entstehen die eigenwilligen Großbauten, die formal jedenfalls urban wirken und die sich auch mühelos in die Tradition des damaligen Linzer Wohnbaus im Stadtgebiet einreihen lassen.¹⁹¹

Die Staatsbahnsiedlung hingegen wirkt zunächst einmal durch ihre schiere Höhe, durch die langen Fronten und die Ecksituationen urban. Auch die *fast gründerzeitliche Randverbauung* des Grundstücks¹⁹² ist ein typisch urbanes Merkmal, das umso mehr auffällt, als es ja sozusagen nicht notwendig gewesen wäre. Der gesamte Komplex wurde doch – wie bereits erwähnt – seinerzeit ins freie Feld gestellt.

Die in den zwanziger Jahren gebaute Eisenbahnersiedlung auf der anderen Seite der Franckstraße nimmt diese Form übrigens nicht mehr auf. Die Häuser sind zwar relativ groß, aber ein- bis maximal zweistöckig mit teilweise ausgebauten Mansarden. Auch in der Anordnung ist nun nicht mehr die Randver-

¹⁹¹ Siehe z. B. Achleitner, Österreichische Architektur (wie Anm. 115), Bd. 1, 163, 164 und 165, 180, 185, 189.

¹⁹² Ebenda, 169.

bauung angesagt. Diese Häuser werden zeilenartig parallel zur Franckstraße hintereinander gesetzt, bzw. um rechteckige Plätze angeordnet.

Bebauungsdichte und -formen

Allen Siedlungen gemeinsam ist die – räumlich gesehen – großzügige Anlage, die auch das spätere Massenwohnbaugeschehen in Linz bis herauf in die Gegenwart bestimmt. Dies mag einer der Gründe sein, warum *Linz bis heute*, trotz seiner flächenmäßig beachtlichen Ausdehnung – keinen wirklich großstädtischen Eindruck hinterläßt, und andererseits trotz des hohen Anteils an Industriebetrieben im heutigen Stadtgebiet in der Bevölkerung eine relativ hohe Wohnzufriedenheit herrscht.

Die vier Siedlungen, deren Auswahlkriterien schon besprochen wurden,¹⁹³ sind damit exemplarische Vorläufer des Massenwohnbaus, der jeweils nach den Weltkriegen die Stadt erweiterte. In den Grundzügen tragen sie alle Ansatzpunkte der Bebauungsformen in sich, die sich in späteren Projekten in die verschiedensten Richtungen hin ausprägen. In groben Zügen handelt es sich dabei in der Zwischenkriegszeit insbesondere um den

- Gemeindewohnbau mit seinen großen Wohnhöfen und lockeren Reihensiedlungen und um
- die Reihenhaussiedlungen der Genossenschaften.¹⁹⁴

In der Zeit seit dem Zweiten Weltkrieg hauptsächlich um den

- genossenschaftlichen und
- privaten Wohnbau in seinen vielfältigen Ausprägungen.¹⁹⁵

Die Problemzonen

Wie eingangs erwähnt, lassen sich an den vier Siedlungen einige typische Problemzonen ablesen, die auch im Massenwohnbau der Gegenwart keineswegs immer einer befriedigenden Lösung zugeführt werden.

¹⁹³ Siehe Abschnitt *Der Zirkel funktioniert* (S. 104 ff.).

¹⁹⁴ Der NS-Siedlungsbau besteht in Linz in der Hauptsache aus riesigen, kasernenartigen Vierkantern, die da und dort mit einigen rustikalen Versatzstücken geziert sind.

¹⁹⁵ Untersuchungen siehe Kepplinger, *Wohnen in Linz*. (wie Anm. 41) und Achleitner, *Österreichische Architektur* (wie Anm. 115), Bd. I. Vom kunsthistorischen Blickpunkt liegen dafür noch keine erschöpfenden Untersuchungen vor. Einen Überblick, auch was das Bildmaterial betrifft, bietet Zacherls Beitrag in „*Wohnen in Linz*“ (wie Anm. 41), 181 ff.

An den hier untersuchten Häusern läßt sich die „Herkunft“ dieser Probleme sehr gut ablesen. Eine gemeinsame Wurzel scheinen diese formalen Lösungsschwierigkeiten tatsächlich darin zu haben, daß im 19. Jahrhundert erstmals im großen Rahmen Häuser gebaut werden mußten, die möglichst geschickt viele kleine Wohnungen unter einem Dach vereinen sollten. Dies ist zwar inzwischen die alltäglichste Planungsaufgabe der Architektur schlechthin. Dennoch scheinen bestimmte Probleme des 19. Jahrhunderts immer noch teilweise ungelöst. Jedenfalls tragen alle Patentlösungen, die über mehr als hundert Jahre dafür entwickelt worden sind, in sich den Keim für ein nächstes, daraus entstehendes Problem: Wenn die Lösung nämlich formal befriedigend ausfällt, hat sie oft genug funktionelle Schattenseiten für die Wohnzufriedenheit.

Problemzone Seitenfassade

Die Seitenfassade hat sich an verschiedenen Häusern aller vier Siedlungen in der Beschreibung als Problemzone herausgestellt.

Kleinmünchen

In der Kleinmünchner Siedlung behalf sich der Baumeister der ersten und dritten Phase (1873 und 1914) mit Blendfenstern als Mittel, die Seitenfassade im „klassischen“ Gleichgewicht zu halten. Die Baugliederung durch Gesimse und Putzumrahmungen wurde bei den Häusern der ersten Phase außerdem rund um die Häuser durchgehalten. Die Seitenfassaden wären auch ohne die Blendfenster symmetrisch gewesen.

In der dritten Bauphase stellt sich das Problem bereits anders: Hier werden die Seitenfassaden nur noch durch den Putzdekor und die Blendfenster in der gartenseitigen Achse im Gleichgewicht gehalten. Insgesamt kann man diese Lösung als konservativ bezeichnen: Das, was eigentlich da sein müßte, um den symmetrischen Ansatz einer Giebelfassade unter einem gleichschenkeligen Satteldach fortzusetzen, wird sozusagen symbolisch dort angebracht, „wo es hingehört“. Der an Funktionalität geschulten Phänomenologie in der heutigen Baubetrachtung scheint eine solche Lösung natürlich nicht sehr befriedigend. Den Sehgewohnheiten aus dem 19. Jahrhundert allerdings tut sie genüge.

Im Unterschied dazu präsentieren sich die Seitenfassaden der Vier-Familien-Häuser von 1900 – gleich aus welchem historischen oder gegenwärtigen Blickwinkel – wenig wohlgeraten. Das Problem dieser Seitenfassaden kommt durch das gleichschenkelige Satteldach im Verband mit dem darunterliegen-

den Verteilersystem zustande.¹⁹⁶ Angesichts dieses vergeblichen Versuchs, die Symmetrie des Giebels mit der Asymmetrie der Fassade zu versöhnen, versteht man plötzlich, welche formalen Probleme ein Flachdach zu lösen imstande ist.

Franck

Die Seitenfassaden der Franckschen Arbeiterhäuser zeigen in beiden Bauphasen, vor und nach 1900, jeweils zwei Lösungsansätze – einer folgt einer funktional-ästhetischen Radikallösung des Problems und findet sich vor allem im Wohn- und Siedlungsbau der Nachkriegszeit wieder: Es gibt – außer im Giebel – gar keine Fenster in der Seitenfassade.

Der andere Ansatz ist funktional bis zu einem gewissen Grad befriedigend, formal aber äußerst dürftig: Die Fenster sind sozusagen dort, wo sie eben sind. Das bedeutet: symmetrisch im Giebelfeld, aber nur in einer Seitenachse der Fassade oder in beiden Achsen, außer im straßenseitigen Parterre.

Staatsbahnen

In der Staatsbahnsiedlung kommt die Seitenfassadenproblematik deutlich bei den einzelstehenden Objekten D und E ins Spiel: Diese Fassaden sind nämlich äußerst befriedigend gelöst, sie sind formal wohlausgewogen und funktional – abgesehen von dem Trick mit den zusammengelegten Fenstern der Speisekammern, die miteinander ein „normales Fenster“ vortäuschen – einsichtig gegliedert.

Daß die Seitenfassade dem Planer dennoch ein „Problemfeld“ war, ist an der einsamen kartuschenartigen Fensterumrahmung mitten im zweiten Stock zu sehen. Für den heutigen Betrachter erhebt sich bei diesem Anblick schlichtweg die Frage: „Wozu war denn das notwendig?“ Offensichtlich, weil Seitenfassaden etwas Problematisches an sich haben. Diese ist dem Planer wohl zu gut gelungen und schien ihm vielleicht eben deshalb zu ebenmäßig, zu nackt.

Schiffswerft

Die Seitenfassaden der Arbeiterhäuser in der Schiffswerftsiedlung wiederum litten sozusagen nicht an sich selbst, sondern an der Verschachtelung des Haupthauses mit den Querhäusern. Leider ist weder ein Foto noch eine

¹⁹⁶ Siehe Kleinmünchen, Schnopfhagenstraße (S. 154 ff.).

Zeichnung dieser Seitenansicht erhalten. Wie aber aus dem Grundriß und dem Schnitt hervorgeht,¹⁹⁷ müssen sie von einer äußerst asymmetrisch bewegten Dachlandschaft beherrscht worden sein.

Zusammenfassung

So wird nicht nur aus dem Anblick der Seitenfassaden deutlich, daß sie ein Stiefkind der Planung sind. Es scheint auch bezeichnend, daß sich so gut wie keine Ansichten von Seitenfassaden im Planmaterial finden lassen. Es scheint, daß damals (und anhand mancher Objekte muß man annehmen, bis heute) die Haltung zur Seitenfassade eines Massenwohnhauses etwa folgende war: *Wenn Straßen- und Hoffassade geklärt sind, wird sich die Seitenfassade schon ergeben.*

Zu dieser Haltung drängt sich ein Vergleich aus der Hobby-Schneiderei auf: Hinten und vorne sind die Werke ganz passabel, aber an der Seite zipft es. Mir kommt vor, daß Seitenfassaden freistehender Objekte jedenfalls eventuell Problemzonen der Planung sein können.¹⁹⁸ Aber kein Architekt käme wohl auf die Idee, zu hoffen, daß sich bei einem öffentlichen Gebäude die Seitenfassade schon irgendwie ergeben würde. Die Problemzone Seitenfassade scheint mir eher darauf hinzudeuten, daß die Aufgabe „Massenwohnbau“ eben als eine architektonische Aufgabe zweiter Klasse galt und – bis auf wenige Renommierobjekte – immer noch gilt.

Die historische Herkunft des Problems scheint mir vor allem darin zu liegen, daß die kleinen Räume in den Massenwohnhäusern meist keine zwei Fenster übereck vertrugen, weil sonst zuwenig Stellwände vorhanden waren. Damit wurde die fensterlose Wand natürlich in die Seitenfassade abgedrängt, weil die damalige Architekturauffassung für die Hauptfassade ja eine möglichst regelmäßige oder klar rhythmisierte und jedenfalls irgendwie symmetrische Hauptfassade verlangte. An der hofseitigen Ecke des Gebäudes lag aber oft genug ein größeres Zimmer, dem man nicht ohne Not ein zweites Fenster absprechen konnte.

Insgesamt ist es jedenfalls zunächst, wie ich meine, einem logistischen Grundrißproblem zu danken, daß die Seitenfassaden in diesem Ausmaß ins ästhetische Abseits gerieten. Die Verschachtelung der typisierten Wohnungsgrundrisse hat ebenso viele formal interessante wie völlig absonderliche Lösungen und Notlösungen hervorgebracht.

¹⁹⁷ Siehe dazu Schiffbaustraße, S. 233 ff.

¹⁹⁸ Siehe S. 251 f., Ecksituationen – Otto Wagner.

Problemzone Ecksituation

Die Randverbauung übereck kommt in den hier untersuchten Siedlungen an Wohnhäusern nur einmal, nämlich bei der Anlage der Staatsbahnen vor. Das über einem L-förmigen Grundriß errichtete Konsumgebäude der Schiffswerft gerät nicht in den Eckzonenkonflikt eines reinen Wohngebäudes, da es ebenerdig ist und hier das Verkaufslokal die Ecke des Gebäudes bildet, also die Gesamtanlage auf die Ecksituation des Lokals zugeschnitten ist.

Die Staatsbahnsiedlung mit ihren drei übereck gestellten Großobjekten A, B und C jedoch führt sehr gut vor Augen, wie problematisch es im Wohnbau seinerzeit gewesen ist, ein Haus „um die Ecke zu bringen“. Als wirklich gelungen kann man den Versuch nur bei Objekt A mit seinem V-förmigen Grundriß bezeichnen. Und auch hier gelingt die Lösung deshalb, weil für die Ecke ein eigenes geschlossenes Element konzipiert wird. Die Schräge der Ecksituation wird dadurch hauptsächlich und ohne größere Beeinträchtigung der Wohnungsgrundrisse, im hofseitigen Stiegenhaus aufgefangen. Lediglich die beiden zur Spitze hin liegenden Wohnungen haben je ein „schräges“ Zimmer mit fünf Ecken. Diese Zimmer sind aber groß genug, um die Schräge zu vertragen ohne unmöblierbar zu werden.

Anders liegt der Fall bei den Objekten B und C, die – wie B – rechtwinklig oder – wie C – etwas größere als rechte Winkel in der Ecksituation zu bewältigen haben. Die Lösung wirkt etwas unbeholfen – ein annähernd quadratisches Element in der halben Tiefe des Baukörpers dient als Verbindungstrakt. Die Wohnungsgrundrisse an der Ecke, deren Winkel über neunzig Grad beträgt, geraten damit völlig aus den Fugen.

Die Außenansicht der Ecklösung bei Objekt A erhält so eine durchaus passable Gestalt im Sinne des damaligen Städtebaus, der ja – namentlich in den Städten mit radialer Anlage – oft genug solche Ecksituationen hervorbringt. Dagegen präsentieren sich die Ecklösungen bei B und C etwas ungenau. Die Fassade soll um jeden Preis von der einen und von der anderen Seite in sich geschlossen aussehen. Das Ergebnis an den Ecken ist aber eine Art Verschachtelung, die besonders an dem Winkel, der größer als 90 Grad ist, nicht eben elegant wirkt.

Auch im zeitgenössischen Städtebau waren wohl rechtwinklige Ecksituationen nicht sehr beliebt. In den Wiener Gründerzeitvierteln etwa finden sich an rechtwinkligen Kreuzungen unverhältnismäßig oft Wohnhäuser, die irgendwie an der Ecke abgeschrägt oder abgerundet sind, sei es durch Erker ab dem ersten Stock oder durch das Portal eines Ecklokals im Parterre, das dann – darauf aufbauend – eine schräge oder halbrunde Eckfassade rechtfertigt. Zur Illustration der Problemzone Ecksituation sei hier Otto Wagner ange-

führt: Bildet Wagner in seinem Haus in der Wienzeile¹⁹⁹ noch eine Ecke aus, die aus der klassischen Tradition Wiens kommt und dem akademisch geschulten Architekturrepertoire des 19. Jahrhunderts entstammt, so zeigen seine letzten Häuser im Gegensatz dazu etwas, was eine Neuerung darstellt, einen Meilenstein auf dem Weg zum Bauen aus der Maschine, das nur noch in Laufmetern, aber nicht mehr räumlich-körperhaft denkt: Wagner führt hier sein Haus nicht mehr um die Ecke, sondern läßt die Fassade an der Ecke landen und setzt sie erst dort wieder fort, wo sich der normale Grundriß der dahinterliegenden Wohnungen weiterentwickelt.²⁰⁰

Genau an diesem architektonisch revolutionierenden Ansatz läßt sich wieder die Vorläufersituation des wenig gerühmten frühen Massenwohnbaus zeigen: In der Problemzone Seitenfassade, die weiter oben besprochen wurde, war genau das bereits verwirklicht worden, allerdings ohne die gestalterische Konsequenz daraus zu ziehen, die eine andere Dachlösung und eine absichtlich asymmetrische Dekorgestaltung der Seitenfassade bedeutet hätte.

Tatsache ist, daß heute noch beide Zonen – Seitenfassade wie rechtwinklige Ecksituation – im urbanen Wohnbau ebenso wie im Siedlungsbau gestalterische Problemzonen geblieben sind. Wirklich großartige Lösungen von Ecksituationen lassen sich im Wohnbau erst ab den zwanziger Jahren finden: einerseits an den Gemeindewohnhöfen der Zwischenkriegszeit, andererseits an städtischen Wohnhäusern.²⁰¹ Dieser großartige Gestus ist dem Massenwohnbau der Nachkriegszeit allerdings wieder abhanden gekommen.

In den siebziger Jahren gibt es einige Beispiele für gestalterisch eindrucksvolle Bewältigung der Ecksituation in der Massenwohnbauarchitektur. Diese Komplexe sind allerdings inzwischen wegen der Auswirkungen ihrer Megalomanie auf die Bewohner in Verruf geraten (z. B. Peer Albin Hansson-Siedlung in Wien). In jüngster Zeit versucht die Postmoderne mit wechselndem Glück auf die Vorläufer der Zwischenkriegszeit zurückzugreifen.

Problemzone Eingangsbereich/Treppenhaus/Verteilersystem

Der Eingangsbereich samt Treppenhaus als Problemzone des frühen Siedlungsbaus zeichnet sich besonders an der Kleinmünchner Siedlung den Bauphasen folgend exemplarisch ab. Im Vergleich aller vier Siedlungen hingegen

¹⁹⁹ Linke Wienzeile 38, 1898–99, Anm. d. Verf.

²⁰⁰ Johann Kräftner und Georg Riha, Bauen in Österreich. Die Fortführung einer großen Tradition. Wien – München 1983, 15 f.

²⁰¹ Siehe dazu in Linz: Achleitner, Österreichische Architektur (wie Anm. 115) Bd. 1, 169, 170.

zeigen sich die Entwicklungsstränge für diesen Bereich im Wohn- und Siedlungsbau im allgemeinen.

Insgesamt steht die architektonische Gestaltung des Eingangsbereichs wiederum eng in Zusammenhang mit dem Verteilersystem im jeweiligen Haus. Und besonders letzteres hat im modernen Massenwohnbau insgesamt keine allzu günstige Entwicklung genommen. Das hängt einerseits mit den immer größer werdenden Häusern zusammen, andererseits damit, daß heute praktisch alle Wohnhäuser, die über drei Stock hoch sind, einen Aufzug besitzen. Damit haben sich Treppenhäuser entwickelt, die sozusagen schon so geplant sind, daß man sie nur unfreiwillig nützt – nämlich, wenn der Lift streikt.

Der Eingangsbereich von außen gesehen

Das auffallendste Merkmal im Eingangsbereich eines Massenwohnhauses ist zweifellos – und zum Teil bis heute – die Winzigkeit der Eingangstüre im Vergleich zur Größe des Hauses. Die Tradition, große Häuser mit Portalen zu erschließen, ist bei den Massenwohnhäusern abgebrochen.

Ausnahmen bilden im 19. Jahrhundert die großstädtischen Massenmiethäuser, die mehrere Hinterhäuser und damit meist einen Torweg als Einfahrt zu den in den Höfen gelegenen Kleinbetrieben besitzen. Diese Einfahrt bildet dann ein Portal, das der Größe des Gebäudes proportional gerecht wird. Meist handelt es sich um ein großes Holztor, in das eine kleine Türe eingelassen ist. Häuser dieser Art haben dann Straßenfassaden, in denen ein Treppenhaus naturgemäß nicht sichtbar wird, da die Stiegenhäuser von den Höfen aus zu erreichen sind.

An der Kleinmünchner Siedlung wird deutlich, wie dieses Motiv des „Hintereingangs“ als Haupteingang für größere freistehende Objekte im Arbeiterwohnbau aufgegriffen wird. Während in der ersten Bauphase auch die größeren Häuser noch von der Straße aus erreichbar sind und die Eingangstüre ein wesentliches Gestaltungselement der Fassade bildet (Spinnereistraße 29 z. B.), rücken bei den größeren Objekten späterer Phasen die Eingänge bereits an die Hofseite des Hauses. Dort werden sie dann rein zweckmäßig gestaltet, was dazu führt, daß die Eingangstüren unproportional klein wirken, obwohl die Häuser nur ein Stock hoch sind (Spinnereistraße 23).

Bei den Franckschen Arbeiterwohnhäusern findet sich dieses System durchgehend in allen Bauphasen. Selbst bei den architektonisch anspruchsvollen Typen Grünerstraße/Wüstenrotstraße werden die Häuser damit sozusagen durchs Hintertürchen erschlossen.

Auch in der Anlage der Staatsbahnen wirken die hofseitigen Eingänge ziemlich gedrückt. Die Eingangstüre verschwindet hier buchstäblich unter den Balkonen und Loggien der Treppenhäuser. Die straßenseitigen Eingänge der Ein-

zelobjekte D und E sind in der Fassadengestaltung zwar stärker hervorgehoben. Dennoch dominiert auch hier das Gewicht des Stiegenhauses die Eingangstüre und drückt sie optisch in den Boden. Einzig der Eingang zum „Corps de Logis“ von Objekt C hält dem Gebäude auch von den Proportionen her stand.

Bei den Arbeiterhäusern der Schiffswerft tritt dann erstmals der straßenseitige Haupteingang zu einem Großwohnhaus durchgehend auf. Allerdings wird hier der Eingangsbereich im wahrsten Sinn des Wortes zurückgenommen, und der Gegensatz zwischen geschlossener Vorderseite und offener Hofseite weist wieder auf die „Innenorientierung“ von Arbeitersiedlungen hin, die später im Gemeindehofbau der Zwischenkriegszeit, in Linz auch noch im NS-Wohnbau, so deutlich ausgeprägt ist.

Die Treppenhäuser in der Außenansicht

Die Haustür ist ziemlich schnell ein Stiefkind des Massenwohnbaus geworden. Nicht so das Treppenhaus als Baukörper. Hier hat im Gegenteil zunächst eine funktionale Emanzipation stattgefunden, die erst wieder verfiel, als sämtliche Nebenräume, auch die Aborte und Balkone den Wohnungen einverleibt wurden.

Zunächst aber, was an der Kleinmünchner Siedlung in der Entwicklung deutlich wird, ging es darum, im Baukörper Raum zu gewinnen. Das hat dazu geführt, daß die Treppenhäuser immer weiter aus dem Gebäude hervortraten. Mit der zunehmenden Anzahl der Aborte – schließlich ein Abort pro Wohnung –, die ja zunächst vom Treppenhaus zu begehen waren, wird der Vorbau zu einem immer eigenständigeren Baukörper. Das Ergebnis sind die zahllosen Varianten von „Treppenhautürmen“ (Franck/Wüstenrotstraße, Kleinmünchen/Spinnereistraße, Schiffswerft/Schiffbaustraße).

Diese hofseitig vorgelagerten Treppenhäuser boten auch das Experimentierfeld für den Einsatz von Fenstern verschiedener Größe – gegeben durch Treppenhaus- und Abortfenster –, die spätestens ab der Bauhauszeit ein so wichtiges Gestaltungselement auch an den Hauptfassaden geworden sind. Der (Halbstock-)Versatz der Treppenhausfenster war ein weiterer entscheidender Schritt, die „nackte“ Fassade durch Fensterflächen neu zu rhythmisieren. Eben deshalb aber war dieser Bereich zu Beginn auch oft genug Problemzone, denn der Rhythmus geriet manchmal etwas holprig (Kleinmünchen, Spinnereistraße 19–21).

Verteilersysteme in ihrer Wirkung auf die Fassade

Der Halbstock-Versatz der Treppenhausfenster entsteht aus der Wahl des entsprechenden Verteilersystems: zweiläufige Treppen bilden Zwischengeschoße oder zumindest -podeste. Die laden dazu ein, dort Fenster oder Bal-

kone anzubringen. Hier schließt sich auch der Kreis zum Stiefkind „Haustür“: Wenn der erste Treppenabsatz nicht durch eine Außentreppe zur Haustür führt, liegt die Tür völlig ebenerdig. Das Treppenhaus hingegen gewinnt durch die Halbstockpodeste ein Fenster zusätzlich im Halbstock zum Dachboden. Damit wirkt das Treppenhaus höher als das Wohngebäude und drückt damit optisch umso stärker auf die kleine, ebenerdige Haustüre.

Verteilersysteme, die plastisch auf die Gestalt der Fassade Einfluß nehmen, gibt es bei den vier hier untersuchten Siedlungen überall. Lediglich die Häuser der ersten Kleinmünchner Bauphase besitzen vollständig im Baukörper integrierte, gewendelte Treppenhäuser (Spinnereistraße 27-31). Ansonsten finden sich bei allen Häusern mit mehr als vier Wohnungen Stiegenhäuser, die in irgendeiner Weise aus dem Baukörper hervortreten oder in ihn zurückversetzt sind, wobei hier die Proportionen mehr oder auch weniger glücklich geraten konnten. Vor allem aber brachten die risalitartigen Treppenhäuser das Problem mit sich, daß sie eigens überdacht werden mußten – und auch hier ergaben sich Proportionsprobleme.

Das Verteilersystem als Problemzone im Inneren des Hauses

Im späteren Massenwohnbau tritt das Stiegenhaus als plastischer Baukörper, wie bereits gesagt, insgesamt eher wieder zurück. Nichtsdestotrotz – das Verteilersystem eines Großwohnhauses ist bis heute eine Problemzone ersten Ranges, nämlich in der Innengestaltung eines Massenwohnhauses.

Zunächst war die Aufgabe, in einem Haus so viele kleine Wohneinheiten zu erschließen, an sich neu und damit problematisch (siehe S. 91 ff.). Der Rückgriff auf Systeme aus dem militärischen Bereich oder die buchstäbliche Umgehung des Problems durch Laubengänge war daher willkommen.

Wieder zeigt Kleinmünchen (Spinnereistraße 31, S. 148 f.) ein Beispiel dafür, vor welchen Problemen sich die Baumeister bei relativ kleinen Objekten bereits sahen. Allein die Einführung eines vom Treppenhaus zugänglichen Aborts, das aber offenbar nicht sofort ins Auge fallen sollte, führte den Planer hier zu der halsbrecherischen Lösung, den Abort von der gewendelten Treppe aus zugänglich zu machen.

Durch die Vorlagerung des Treppenhauses ergaben sich ganz neue Lösungen, die den Verteilersystemen jener Zeit sehr zugute kamen: sie wurden breiter, heller, großzügiger und benutzerfreundlich. Jeder, der in einem modernen „Lifthaus“ ein paar Stöcke zu Fuß überwinden hat müssen, weiß ein Hohelied auf alte Treppenhäuser zu singen, deren Steigung und Tritt auf die menschliche Anatomie abgestimmt sind.

Bei den hier besprochenen Häusern fanden Verteilersysteme Verwendung, die grundsätzlich untereinander sehr ähnlich sind. Allen ist gemeinsam, daß

die Anzahl der Wohnungen, die pro Stock erschlossen werden mußte, relativ gering ist. Selbst bei der Großanlage der Staatsbahnen fiel die Entscheidung zugunsten von mehr Stiegenhäusern und nicht für das typische Verteilersystem, das in Gründerzeitwohnbauten vergleichbarer Größe die Regel ist – nämlich nur eine einläufige Stiege, die auf hofseitig liegende, endlos lange Gänge mündet, von denen alle Wohnungen nebeneinander straßenseitig abgehen.

Die meisten Häuser, die hier untersucht worden sind, haben die typische zweiläufige Treppe mit Richtungswechsel. Die dabei entstehenden Halbstöcke werden entweder nur als Podeste für Stiegenhausfenster, bzw. -balkone und -loggien, genutzt oder als eigenständige Baukörper, indem vom Podest die Aborte und Vorratskammern abgehen.

Eine problematische Sonderform eines Verteilersystems liegt in der Kleinmünchener Bauphase von 1900 vor, wo einstöckige Doppelhäuser für vier Familien mit jeweils eigenen Wohnungszugängen erschlossen werden. Die fatalen Folgen für Wohnungsgrundrisse und Seitenfassaden sind in der Beschreibung analysiert worden.²⁰²

Insgesamt aber sind die Verteilersysteme der hier besprochenen Häuser allesamt logistisch einsichtig entwickelt und tragen eher zur architektonischen Akzentuierung des gesamten Baukörpers bei, als ihm ästhetisch zu schaden.

Meiner Meinung nach ist das Verteilersystem eher im modernen Massenwohnbau zur wirklichen Problemzone geworden. Weniger in der ästhetischen Wirkung nach außen, als für die Atmosphäre im Inneren der Gebäude. Für die möglichst raumsparende Erschließung der Wohnungen sind Systeme entwickelt worden, die den Bewohnern zurecht unheimlich sind. Abgesehen von den unbequemen Stiegen in Lifthäusern haben sich Lösungen ergeben, die die Treppe aus Feuerschutzgründen völlig vom übrigen Gangsystem isolieren. Oft genug liegen die Verteiler völlig im Inneren der Gebäude und sind daher nur künstlich belichtet. Die Wohnungsreformer des 19. Jahrhunderts hätten ihre Freude daran, wie nachhaltig es inzwischen durch moderne Verteilersysteme gelungen ist, jegliche Kommunikation der Bewohner untereinander zu unterbinden. Die Wohnungsreformer von heute sehnen die „Bassena am Gang“ als Kommunikationszentrum wieder herbei. Und seit einigen Jahren wird im Massenwohnbau auch wieder versucht, über das Verteilersystem der zunehmenden Isolierung der Bewohner voneinander gegenzusteuern. Einige spektakuläre Kriminalfälle und die zunehmende Verslumung im sozialen Massenwohnbau haben hier ein Umdenken bewirkt.²⁰³

²⁰² Siehe S. 154 ff.

²⁰³ Das Problem „Verteilersysteme im Massenwohnbau“ ist sicherlich ein eigenes Kapitel, zu dem die Kunstgeschichte aus ihrem Architekturfundus einiges beizutragen hätte. Einstweilen spielt sich die

Problemzone Dachlandschaft

Im Grunde haben Dachlandschaften, so bewegt sie auch sein mögen, immer etwas Zauberisches an sich. Und dabei ist es gleich, ob man die Dachlösung als architektonisch geglückt bezeichnen kann oder nicht. Besonders deutlich wird das an den Cottagevillen des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts, bei denen jedes Türmchen und jeder Erker, jede Veranda und jeder Vorbau mit einem eigenen, romantisch-steilen Dach ausgezeichnet ist.

In diesem Licht ist, wie mir scheint, auch die manchmal problematische Entwicklung der Dachlandschaften im frühen Massenwohnbau zu sehen: Kaum ein frühes Arbeiterhaus kommt ohne das typische mittlere Zwerchdach aus, das den Hauptsattel zumindest an der „Schauseite“ durchdringt. Bei den hier bearbeiteten Häusern gibt es nur zwei Prototypen, die mit einem klassischen Satteldach ausgestattet sind. Das sind die Typenhäuser für zwei und vier Familien aus der mittleren Kleinmünchner Bauphase (Schnopfhagenstraße). Alle anderen Objekte zeichnen sich durch mehr oder minder stark bewegte Dachlandschaften aus.

Funktionell ist dieser Umstand einerseits der plastischen Entwicklung des Baukörpers „Stiegenhaus“ zu danken, das ein eigenes Dach verlangte. Auf der anderen Seite sieht es so aus, als wäre es für die Planer das Natürlichste auf der Welt gewesen, im Dachbereich mit einem Vokabular von Gestaltungsmöglichkeiten zu operieren, das ohne Rücksicht auf die Kosten einfach dazu da ist, Eindruck zu machen.

Die Dachräume im Inneren waren dabei – wie es aussieht – nicht unbedingt der Grund für etwaige Extravaganzen im Dachstuhl. Auf Mansardenwohnungen waren bei den vier Linzer Siedlungen, die hier zur Debatte standen, lediglich drei Haustypen von vornherein angelegt: nämlich die beiden Arbeiterhäuser aus der Franckschen Siedlung nach 1900 und die Meisterhäuschen der Schiffswerft. In den Arbeiterhäusern der Schiffswerft wurde bei deren Aufstockung nachträglich Wohnraum im Dach ausgebaut, ebenso im Konsumgebäude in einer Erweiterungsphase der zwanziger Jahre.

Bei allen anderen Häusern diente der Dachraum als Trockenboden, Holzlage und Abstellraum. Teilweise lagen die Waschküchen unter dem Dach. Diese Räumlichkeiten paßten sich aber der Dachform ein. Sie waren damit

Diskussion noch hauptsächlich zwischen Selbsthilfegruppen von Betroffenen, Soziologen und Psychologen ab, während die Architekten in der Zwickmühle zwischen Kosten-Nutzen-Rechnung und Bürgerbeteiligung bei der Planung der Wohnungsgrundrisse stecken. Dem Verteilersystem wird allerdings bei kleineren, privaten Wohnbauprojekten, vor allem von Hausgemeinschaften, inzwischen vollste Aufmerksamkeit geschenkt.

nicht funktionell bestimmend für die Entwicklung der Dachlandschaft. Die richtete sich funktionell nur nach Baukörpern wie Haupthaus, Risaliten, Treppentürmen, Flügelbauten und ästhetisch nach dem Geschmack des Planers und der Zeit.

Damit sind für die hier besprochenen Siedlungen hauptsächlich relativ hohe, zum Teil auch tief heruntergezogene Dachformen bestimmend. Zumeist bewegt sich das Repertoire zwischen Sattel- und Zwerchsatteldach, die mit Walm und Krüppelwalm variiert wurden.

Sonderformen bildeten die Mansarddächer der beiden Franckschen Arbeiterhäuser aus der Phase nach 1900, die mit geschwungen Giebelformen im Mansardenbereich operierten. Liststraße 17 zeigt hier eine souveräne Lösung, während Wüstenrotstraße 12–16 besonders hofseitig problematische Verschachtelungen aufweist.

Extrem bewegt gestalten sich die Dächer an der Innenfront der Staatsbahnsiedlung, weil hier zu den großen Zwerchdächern der Querhäuser noch jene der Stiegenhäuser kommen. Die Problemzonen sind hier vor allem in den Ecken der Randverbauung zu finden, wo besonders bei Objekt B wieder der Eindruck entsteht, hier müsse man eben „irgendwie“ um die Ecke kommen. Die Schwäche bei der Dachlösung am „Corps de Logis“ von Objekt C kommt erst seit der Renovierung deutlich hervor: Das straßenseitige Zwerchdach ist wenig höher als das hofseitige Mansarddach dieses Verbindungstraktes, wodurch heute ein seltsames „Mützchen“ den First überragt. In der Planung war es durch den turmartigen Aufbau kaschiert.

Die Meisterhäuschen der Schiffswerftsiedlung sind ein Beispiel dafür, wie das funktionale Raumelement „Dachwohnraum“ die äußere Form in Varianten bestimmen kann. Für im Grundriß gleiche, im Innenraum geringfügig voneinander abweichenden Dachausbauten ergeben sich hier zwei Dachlösungen, die denselben Haustyp in einer Art variieren, die den Eindruck zweier völlig verschiedener Objekte hinterläßt.²⁰⁴

Bei den größeren Arbeiterhäusern ergab sich durch das rückversetzte Stiegenhaus an der Straßenfront eine eigenwillige Dachgestaltung: das letzte Geschoß des Treppenhauses durchbricht hier den Hauptsattel und reißt ihn gleichsam auf. Dieser Effekt war in der ursprünglichen Form unterhalb des obersten Treppenhausfensters durch ein Pultdach, das bis zur Trauflinie des Hauptsattels reichte, gemildert. Nach der Aufstockung aber wurde diese Lösung nicht aufgenommen. Statt der großen Zwerchdächer über den flachen Risaliten der ursprünglichen Anlage, wurde das Dach nun außerdem durch

²⁰⁴ Siehe Beschreibung der Meisterhäuser der Schiffswerft in der Hafenstraße, S. 228 ff.

Dacherker akzentuiert. Damit ist dieses Gebäude ein gutes Beispiel dafür, wie stark der Eindruck eines Gebäudes von der Dachlandschaft abhängt. Weniger die Aufstockung verändert den Eindruck des Gebäudes, als die Änderung im Dachbereich.

An diesen Arbeiterhäusern der Schiffswerft gibt es eine Problemzone im Dachbereich, die schon im Abschnitt Seitenfassaden (S. 248 ff.) angesprochen wurde: Die hinteren Flügel tragen eigene Zwerchdächer, dem Walm über der Seitenfassade entspringt ebenso ein Zwerchdach. Die Verschachtelung, die sich hier aus dem Zusammenstoß zwischen dem Walm des Hauptsattels, dem Zwerchdach, das aus dessen Walm an der Seitenfassade entsprang, und aus dem Querdach des dazu rückversetzten des Hoftraktes ergab, ist kaum zu rekonstruieren.²⁰⁵ Wie immer es ausgesehen haben mag, bewegt war es sicherlich, ästhetisch ausgewogen oder funktionell unabdingbar und einsichtig sicher nicht.

Aber das scheint zu jener Zeit kein Anspruch an die Dachlösungen im Wohnbau gewesen zu sein. Im Gegenteil blieb der Dachbereich in der Zwischenkriegszeit ein beliebter Gestaltungsbereich für den Wohnbau. Dekorative expressionistische Lösungen blieben sowohl für kleine Objekte²⁰⁶ wie Reihenhäuser als auch für große Wohnanlagen beliebt.²⁰⁷ Erste Flachdachversuche, die vom Bauhaus geprägt sind, setzten sich nicht wirklich durch.²⁰⁸ Statt dessen brachte die Nachkriegszeit relativ einfache, ungegliederte Satteldächer mit und ohne Walm hervor – im Gegensatz zur ersten Jahrhunderthälfte sind sie viel weniger steil.

In den siebziger Jahren begann der Siegeszug des Flachdachs im Wohnbau, das erst in jüngster Zeit auch bei Großobjekten wieder von „richtigen“ Dächern mit und ohne Mansarden abgelöst wurde. Und kaum gibt es wieder Häuser mit „Dächern“ im Wohnbau, stellt sich heraus, daß der Dachbereich eine Problemzone ist: Auch an den neuen Beispielen zeigt sich oft genug die Schwierigkeit, ein Massenwohnhaus gehörig unter Dach zu bringen. Keine noch so neuen Materialien und Konstruktionshilfen machen es scheinbar leichter, im Dachbereich mit Anmut um die Ecke zu kommen oder Dachfenster und -terrassen so zu integrieren, daß auf Anhieb das Gefühl entsteht, dies sei die Lösung, die allen Ansprüchen an Funktion und Ästhetik gerecht wird.

²⁰⁵ Siehe Beschreibung des Hauses Schiffbaustraße S. 233 ff. und Abschnitt *Problemzone Seitenfassaden*, S. 248 ff.

²⁰⁶ Abb. siehe Zacherl, Arbeiterwohnbau (wie Anm. 131), 203, 211 f., 221.

²⁰⁷ Abb. siehe ebenda, 202, 206 f., 208.

²⁰⁸ Abb. siehe ebenda, 213.

Potentielle Schwächen

Die potentiellen architektonischen Schwächen im Massenwohnbau liegen sozusagen in der Natur der Sache: Das zu lösende Problem ist immer dasselbe – Wohnraum für viele Menschen zu schaffen, und das möglichst billig, gesund, „schön“ und schnell. Programme und Theorien der Gestaltung, ein regelrechter Kampf um „die“ befriedigende Lösung auf zahlreichen internationalen Symposien und Kongressen führen zwar seit dem 19. Jahrhundert zu immer neuen Ansätzen. Letztlich scheint es aber eine Glücksfrage zu sein, ob ein Massenwohnbauprojekt gut oder schlecht ausgeht. Jedenfalls hat noch kein Paradigmenwechsel im Massenwohnbau dazu geführt, daß alle Beteiligten mit dem Ergebnis langfristig und gleichzeitig glücklich waren.

Die potentiellen formalen Schwächen des Massenwohnbaus, die in der Natur der Sache liegen, sind: zu große Regelmäßigkeit und Gleichförmigkeit, zu bemühter Abwechslungsreichtum, Monotonie durch zu häufige Wiederholung und Probleme des Architekturdokors. Die potentiellen funktionellen Schwächen sind Legion. Auswirkungen des Massenwohnbaus auf die Befindlichkeit der Bewohner, der Betrachter, auf die Verkehrssituation, auf Wirtschaft und Handel werden inzwischen von Psychologen, Soziologen, Stadtplanern, Ökologen und Ökonomen untersucht.

An den vier hier untersuchten Siedlungen sind alle diese Schwächen größtenteils deshalb nicht zu orten, weil die Anlagen so klein sind. Dennoch fällt es nicht schwer, sich vorzustellen, wie leicht etwa die potentiellen formalen Schwächen zum bestimmendsten Eindruck hätten werden können, wenn die Siedlungen auch nur fünfmal so groß geworden wären, als sie tatsächlich sind.

So reizvoll die Kleinmünchner Schnopfhagenstraße heute wirkt, bei der Vorstellung, sie wäre nur dreimal so lang – auf der einen Seite die Doppelhäuser, auf der anderen die Vier-Familien-Häuser –, würde man sich sehr überlegen, ob man freiwillig durchgehen wollte. Denkt man sich allerdings die Hafenstraße mit ihren im Dachbereich wechselnd gestalteten Meisterhäusern einen Kilometer lang, die Abwechslung der Haustypen würde einen nicht vor der Monotonie der Wiederholung retten. Dennoch gibt es solche Straßen auf einen Kilometer Länge.

Um solchen Monotoniephänomenen zu entkommen, sind im Massenwohnbau alle möglichen formalen und funktionellen Ansätze erdacht worden – künstlich gekurvte Straßen, dörfliche Anlage der Siedlung mit entsprechender Infrastruktur, Kombination von offener und geschlossener Bauweise, von Groß- und Kleinobjekten im Siedlungszusammenhang, Typenvariationen bei den einzelnen Häusern, Farbwahl und Architekturdokor. Im großen Ganzen ist das Ergebnis all dieser Bemühungen offenbar bescheiden – grob gesprochen: entweder es gefällt den Bewohnern oder es gefällt den Architekturkritikern.

Wenn – selten genug – die Aussagen beider Seiten für lange Zeit übereinstimmen, handelt es sich meistens um Wohnbauobjekte von relativ geringer Größe.

Die Binsenweisheit vom „menschlichen Maß“ scheint noch eines der sichersten Kriterien zu sein, um Massenwohnbauprojekte sowohl formal als auch funktionell zum Erfolg zu führen. Aber das „menschliche Maß“ ist natürlich ein sehr subjektiver Begriff, und damit kein Parameter der Erfolgsgarantie. Die Orientierung folgt daher inzwischen den Schlüssen, die aus Erhebungen hervorgehen, die sich mit der Wohnzufriedenheit, dem psychischen und gesundheitlichen Wohlbefinden der Bewohner, der Kriminalitätsrate in einer Anlage des Massenwohnbaus und ähnlichem auseinandersetzen.

Formale Kriterien rangieren bei den Erhebungen naturgemäß weit hinten, da die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen des Massenwohnbaus auf Bewohner und Umfeld mit Recht, wie es scheint, spektakulär in den Vordergrund drängen. Dennoch lassen sich auch formale Kriterien aus diesen Ergebnissen filtern. Diese Kriterien haben zumeist etwas mit dem „richtigen“ Maß zu tun: Hochhäuser sind zu hoch, Siedlungen sind zu groß, Wohnungen sind zu klein, Balkone sind zu klein oder zu wenig. Verteilersysteme sind zu dunkel, die Gänge sind zu lang, die Stiegen zu steil, die Aufzüge zu schnell oder zu langsam oder zu klein oder zu wenig. Die Liste ließe sich endlos fortsetzen.

Die vier hier untersuchten Siedlungen bestehen nun seit fast hundert Jahren und werden immer noch mit hoher Zufriedenheit bewohnt. Für Adaptierungen auf höhere Standards – wie Wohnungszusammenlegungen und Einbau von sanitären Einrichtungen – ist die seinerzeitige Bauweise durchaus geeignet. Natürlich besteht bei der Bewertung dieser Architektur die Gefahr, sich zynisch über die Lebensumstände der Bewohner hinwegzusetzen und in ästhetisierender Freude über die Idylle zu schwelgen.

Dennoch kommt man nicht darum herum, eben zum Beispiel bei der Kleinmünchener Siedlung froh zu sein, daß die Besitzer nicht in jedem Dezennium, das seit der Erbauung vergangen ist, den Drang verspürten – oder die Mittel hatten –, mit den letzten Errungenschaften der Technik die Häuser zu „renovieren“. Wie man bei der Staatsbahnsiedlung gesehen hat, kann ein solches Unterfangen der Architektur mehr schaden als nützen, während es den Bewohnern eventuell keine besonders hochgradige Verbesserung ihrer Lebensumstände garantiert.

In Kleinmünchen haben offenbar „die Leute“ viel zur Erhaltung der Bausubstanz getan und damit „sanfte Erneuerung“ betrieben. Manche ihrer Eingriffe, wie etwa die Windfänge an den „Vier-Türen-Häusern“ der Schnopfhagenstraße, geben diesen Häusern einen schnittigen Pfiff aus den fünfziger oder sechziger Jahren unseres Jahrhunderts.

Wie hochqualitativ die Bausubstanz ist, läßt sich daran ablesen, daß an den allermeisten Objekten die Fassadengliederung durch Putzbänder und -felder

noch immer bestens erhalten ist – wesentlich problematischer steht es um die Holzteile in der Gestaltung.

Der Architekturdekor ist übrigens auch an diesen vier Siedlungen am ehesten eine Schwäche, die man als solche bezeichnen kann, obwohl er – im Sinne der Entstehungszeit – keineswegs unangenehm auffällt.

Wie sehr der Dekor allerdings ein Problem für die frühen Erbauer war, macht das Beispiel Spinnereistraße 17–19 an der hofseitigen Ecke deutlich²⁰⁹, wo das Gesims zwischen Parterre und erstem Stock kläglich an der schmucklosen Hofseite verendet.

Bei den Franckschen Häusern sieht der Putzdekor des Hauses Wüstenrotstraße im Entwurf zusammen mit den Balkongeländern etwas reichlich bewegt aus (Abb.). In Wirklichkeit dürfte das allerdings nicht so irritierend gewirkt haben, da es sich nur um den Wechsel von Rauh- und Glattverputz handelt, der durch die Art der Planzeichnung wesentlich stärker ins Auge sticht, als das am Mauerwerk der Fall ist.

„Aufgesetzt“ wirken eigentlich nur einige Elemente der Staatsbahnsiedlung, wie die bereits erwähnten einsamen Kartuschen um die Fenster der Seitenfassaden von Objekt D und E, ebenso das Türmchen über dem „Corps de Logis“ von Objekt C, das die Höhendifferenz zwischen Haupt- und Querdach kaschiert. Das Blendfachwerk hingegen, das seiner Funktion nach wirklich nur Dekor war, akzentuierte die Fassaden an den meisten Stellen durchaus „konstruktiv“.

Während die Wohnbaukultur der Zwischenkriegszeit in Linz stark von einer Spannung zwischen expressiven und sachlichen Elementen geprägt ist,²¹⁰ begann mit dem NS-Wohnbau eine Phase des Massenwohnbaus, die unter Architekturdekor eine Art Zierrat verstand, der in vereinzelt Sims und Fensterbekrönungen seinen bedenklichen Ausdruck fand.²¹¹ Die fünfziger und zum Teil auch noch die sechziger Jahre setzten diese Tradition der Fassadenbehübschung mit einsamen Mosaiken und Sgraffitos von zweifelhaftem künstlerischen Wert fort, die zu allem Überfluß auch oft genug noch mit moralisierenden Sinnsprüchen über die Einfallslosigkeit der Fassaden hinwegtäuschen sollten.

Die ab den späten sechziger Jahren um sich greifenden Balkon- und Loggienfassaden der Fertigteilhäuser entzogen dieser Art von Dekor glücklicherweise die Wände. Ab den achtziger Jahren beginnt die Relieferung der Fassade wieder an Bedeutung für deren Gliederung zu gewinnen. Und neuerdings versucht sich die Postmoderne in Schwüngen und Säulen, kleinteiligen Fen-

²⁰⁹ Vgl. S. 134 ff.

²¹⁰ Achleitner, Österreichische Architektur (wie Anm. 115), Bd. 1, 143.

²¹¹ Abb. siehe Zacherl, Arbeiterwohnbau (wie Anm. 131), 244 f.

stern und großzügigen Spiegelverglasungen der Verteilersysteme. Auch dabei fällt wieder auf, daß der architektonische Erfolgsfaktor in dem nie genau zu prognostizierenden „rechten Maß“ zu liegen scheint.

Momentan jedenfalls sieht es so aus, als wären besonders die Hervorbringungen des Massenwohnbaus aus den sechziger und siebziger Jahren unseres Jahrhunderts ein rettungsloser Mißgriff im Massenwohnbaugeschehen: Durch die Betonfertigteilbauweise sind Adaptierungen schwierig bis undurchführbar, die Baumaterialien sind ökologisch unverträglich. Der Glaube an die Möglichkeit unendlicher Addition von gleichen Elementen – sei es in die Vertikale oder in die Horizontale – hat sich als Irrglaube herausgestellt, da er offenbar zu weit von den Anpassungsmöglichkeiten der menschlichen Natur entfernt war.

Seit den achtziger Jahren zeichnet sich daher im Wohnbau eine Rückbesinnung auf Wohnbautraditionen ab, die jahrzehntelang als hoffnungslos veraltet galten: In der Bautechnik etwa besinnt man sich auf Mauerwerk aus Ziegeln, in der Gestaltung auf Formen der menschlichen Behausung, die den Sehgewohnheiten soweit entgegenkommen, daß beim Anblick der Gebäude „Haus“- und nicht „Maschinen“-Gefühle aufkommen. Wieweit auch damit der Massenwohnbau wieder eine Vorreiterrolle für die „hohe“ Architektur übernommen hat, nämlich für die Postmoderne, wäre eine eigene Untersuchung wert.

Der Massenwohnbau als strukturbildendes Element der Stadtentwicklung in Linz

Wie schon mehrmals erwähnt, haben die hier untersuchten Siedlungen aus den Anfängen des sozialen Wohnbaus durchaus Vorläuferqualitäten in bezug auf die Gesamtentwicklung der Wohnbausituation der Stadt Linz im 20. Jahrhundert. Und das architektonische Gesamtbild von Linz ist heute durch den Massenwohnbau geprägt. Bis herauf in unser Jahrzehnt gibt es bemerkenswerte architektonische Lösungen dieser ebenso besonderen wie unspektakulären Aufgabe.

Wieweit die eher profan ausgerichtete Mentalität der Linzer dafür verantwortlich ist, daß immer schon recht gute Wohnbaulösungen getroffen wurden, weil eben Arbeit und Wohnen die Hauptlebensinteressen der Bevölkerung sind, könnte man durchaus zur Debatte stellen.

Tatsache ist jedenfalls, daß der Wohn- und Siedlungsbau des ausgehenden 19. und des 20. Jahrhunderts den weitaus bedeutendsten Anteil der architektonischen Substanz der oberösterreichischen Landeshauptstadt ausmachen. Durch das Fehlen weltberühmter Baudenkmäler aus alten Zeiten und einer dominierenden Altstadt ist wohl der Kontrast auch weniger aufdringlich als etwa in

Wien, Salzburg oder Graz, wo man von heftiger Ernüchterung gepackt wird, wenn man aus der Innenstadt kommend in die neueren Wohnviertel gerät.

Die Verkehrsentwicklung

Die Urbanität von Linz dagegen trägt eher „amerikanische“ Züge: „Downtown“ – die Innenstadt – ist relativ klein, der Rest der Stadt weitläufig und mit einem großzügigen Verkehrsnetz, das auf den Individualverkehr abgestimmt ist, ausgestattet. Der öffentliche Verkehr hingegen ist ziemlich bescheiden – „Linz an der Tramway“ stimmt im großen Ganzen noch heute: von Auhof nördlich der Donau bis Ebelsberg am Südrand der Stadt bildet die Straßenbahn den Hauptstrang des öffentlichen Verkehrs. Ergänzt wird diese Nord-Süd-Achse durch Autobuslinien, die sie im wesentlichen west-östlich kreuzen.

Damit ist das Privatauto das Hauptverkehrsmittel der Bevölkerung und der „amerikanische“ Eindruck entsteht durch das für europäische Verhältnisse sehr ruhige und disziplinierte Fahrverhalten der Linzer auf ihren mehrspurigen Stadtautobahnen.

Die relativ geringe Bebauungsdichte im Wohnbau, die sich schon bei den alten Siedlungen abzeichnet, wurde bis heute beibehalten und ist mit Sicherheit ein strukturbildendes Element der Stadt- und damit auch der Verkehrsentwicklung. Gerade diese „lockere“ Bebauungsform, die in den meisten Vierteln viel Grün rund um die Wohnbauten gestattet, ist ein Hauptmerkmal im Weichbild der Stadt. Große, geschlossene Grünzonen wie Parks jedoch sind – vielleicht gerade deshalb – selten.

Echte Satellitenstädte haben sich kaum ausgebildet. Auch hier scheint die Tradition der ersten Siedlungen ungebrochen: Es gibt immer ein wirtschaftliches und/oder soziales Zentrum, um das herum sich der Wohnbau entwickelt. Eine Ausnahme bildet eine Hochhaussiedlung auf dem Harter Plateau im Westen der Stadt, die laut Achleitner *kein besonderes Interesse beanspruchen*²¹² kann und glücklicherweise auch keine weiteren Impulse gegeben hat. Ein typisches Beispiel für einen neuen Siedlungsschwerpunkt im Zusammenhang mit einem sozialen Zentrum ist das Wohnviertel um die neue Universität in Auhof nördlich der Donau.

Durch diese offene Siedlungsbautradition gibt es übrigens auch sogenannte „Wohnstraßen“ in der Linzer Verkehrsentwicklung schon wesentlich länger, als der Begriff überhaupt existiert. Innerhalb der Stadtteile ist daher die Fortbewegung mit dem Fahrrad seit den achtziger Jahren wieder stark angestiegen. Fußgänger hingegen sind die Stiefkinder des unterentwickelten öffentlichen

²¹² Achleitner, Österreichische Architektur (wie Anm. 115), Bd. I, 143.

Verkehrs und der Stadtautobahnen. Andererseits lebt die Tradition des abendlichen Rundgangs durch die Siedlung, in der man wohnt.

Die Infrastruktur

Die hier untersuchten Siedlungen waren mit der allernötigsten Infrastruktur versorgt – einerseits durch die Nähe zum Betrieb mit seinen infrastrukturellen Einrichtungen, wie Kantine, Werksarzt, Badeanstalt, Kindergarten, andererseits durch Konsumgeschäft, Hausgärten und umliegende Bauernhöfe und -dörfer. Die Entwicklung der Zwischenkriegszeit brachte hauptsächlich die Bäder in die Wohnungen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, der Linz schwer zerstört hat, wurde die soziale und kommerzielle Infrastruktur siedlungsbezogen immer weiter ausgebaut. In den sechziger Jahren kündigt sich in der kommerziellen Infrastruktur allerdings auch eine „amerikanische“ Entwicklung an: Einkaufszentren wurden errichtet. Bis heute hat diese Entwicklung angehalten und die Einkaufszentren werden naturgemäß immer größer und siedeln sich mit Vorliebe an der Peripherie der Stadt an, was die bekannten Verkehrs- und Nahversorgungsprobleme mit sich bringt. Erste Ansätze zu einer „Revitalisierung“ der Nahversorgung sind inzwischen jedoch ablesbar.

Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

Die hier besprochenen Siedlungen wurden unter anderem nach dem Kriterium der „Werkssiedlung“ ausgewählt. Damit liegen sie alle in gangbarer Entfernung zu dem Betrieb, der als Bauherr fungierte. Zu jener Zeit waren es einerseits Betriebe, die Impulse zum Wohnbaugeschehen lieferten, andererseits brachte die Stadtplanung durch Stadterweiterungsgebiete den privaten städtischen Wohnbau in Schwung. Diese relativ dichte gründerzeitliche Randverbauung beschränkt sich in Linz jedoch auf eine vergleichsweise kleine Zone. Hauptsächlich findet sich diese Bebauungsform auf der südöstlichen Seite der Stadt und in geringem Maß nördlich der Donau in Urfahr.

Bereits zu Beginn des Jahrhunderts zeichnet sich die bis heute charakteristische Schwerpunktbildung im Siedlungswesen ab, die zunächst vom genossenschaftlichen, später auch vom Gemeindewohnbau gesetzt wird und die sich heute noch an den Stadtteilbezeichnungen ablesen läßt: Namen wie „Bindermichl“, „Spallerhof“, „Hartmayrgut“ sind alteingesessene Hofnamen größerer Bauernhöfe in der seinerzeitigen ländlichen Umgebung der Stadt. „Gründberg“, „Froschberg“, „Auberg“, seinerzeitige Ausflugsgebiete, bezeichnen heute ausgedehnte Wohngebiete. Im Gegensatz zu Wien etwa, haben sich nummerierte Bezirksbezeichnungen nie durchgesetzt.

Die Identität der Linzer mit ihrem jeweiligen Wohngebiet ist sprichwörtlich und läßt den Schluß zu, daß die Wohnzufriedenheit nicht nur mit den Wohnbauten, sondern auch mit deren traditioneller sozialer Einbindung in die jeweilige Wohngegend zusammenhängt.

SCHLUSSBETRACHTUNG

Die Kunstgeschichte hat das Haus als Wohnstatt des Menschen allzuwenig beachtet. Sie hat sich allzu ausschließlich den Tempeln, Palästen und Kirchen zugewandt, die über das Gewöhnliche hinausragen.

Karl Ernst Osthaus, 1906²¹³

Seit hundertfünfzig Jahren wird der öffentliche Raum zunehmend durch den Wohnbau geprägt. Öffentliche Gebäude, religiöse Zentren, selbst Büro- und Geschäftshäuser machen heute einen lächerlich geringen Prozentsatz des architektonischen Bestandes aus. Was moderne Städte wirklich und unübersehbar prägt – obwohl es gerne übersehen wird – ist der Massenwohnbau.

So wie früher die Kirche das Dorf, der Palast die Stadt dominiert hat, dominiert heute der Massenwohnbau. Damit wird er als Gegenstand der kunsthistorischen Architekturbetrachtung interessant. Besonders ein phänomenologischer Ansatz ist vielversprechend.

Helmut Seiffert²¹⁴ liefert auf die Frage *Was ist Phänomenologie?* die Antwort: *„Phänomenologisch“ nennen wir ... eine Methode, die die Lebenswelt des Menschen unmittelbar durch „ganzheitliche“ Interpretation alltäglicher Situationen versteht. Der Phänomenologe ist demnach ein Wissenschaftler, der selbst an dieser Lebenswelt durch seine Alltagserfahrungen teilhat, und der diese Alltagserfahrungen für seine wissenschaftliche Arbeit auswertet.*

Was liegt näher, als das Werkzeug der kunsthistorischen Architekturbetrachtung mit der jeweiligen Erfahrung mit dem Massenwohnbau als Lebensumwelt zu verknüpfen und den Massenwohnbau damit endlich als Architektur per se sichtbar zu machen.

Dieser Ansatz hat sich im Rahmen der vorliegenden Untersuchung als methodisch äußerst fruchtbar erwiesen. Die allgemein anwendbaren praktischen Ergebnisse, die er geliefert hat, wurden in Form einer Checkliste zusammen-

²¹³ Karl Ernst Osthaus, Die künstlerische Gestaltung des Arbeiterwohnhauses. In: Schriften der Centralstelle für Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen, Heft 29. Berlin 1906, 1.

²¹⁴ Helmut Seiffert, Einführung in die Wissenschaftstheorie. 3 Bde., München 1983, Bd. 2: Geisteswissenschaftliche Methoden: Phänomenologie – Hermeneutik und historische Methode – Dialektik, 41.

gefaßt. Ein solches Instrumentarium ermöglicht eine gezielte Erfassung der Objekte und liefert Leitfäden für formale Bewertungskriterien.

Wie in den Naturwissenschaften bestimmt auch bei einem solchen Gegenstand der Standpunkt des Betrachters das Ergebnis. Der Massenwohnbau ist bisher hauptsächlich als notwendiges Übel wahrgenommen worden, da seine sozialen, politischen oder psychologischen Nebenwirkungen für die Gesellschaft die bislang deutlichsten Merkmale zur Wahrnehmung boten. Die formale Ebene wurde dementsprechend hauptsächlich ex negativo als Ursache ebendieser unerwünschten Nebenwirkungen mitbesprochen – von den Architekten in Verteidigungsposition, vom Rest der Welt mit Freude über einen Sündenbock.

Diese Art öffentlicher Diskussion hat naturgemäß nicht eben den fruchtbarsten Boden für ein konstruktives Herangehen an das Thema „Massenwohnbau als Architektur“ bereitet. Der Standpunkt der „klassischen“ kunsthistorischen Architekturbeschreibung hingegen hat ein sehr differenziertes Bild hervorgebracht: Erstaunlich viele Qualitäten, klare Kristallisation der potentiellen Problemfelder, formale Entwicklungsansätze, die prägend für die Stadtlandschaft werden können.

Achleitners Erfassung der Österreichischen Architektur im 20. Jahrhundert²¹⁵ hat die Vielfalt und Qualität dessen, was in Österreich in diesem Jahrhundert gebaut worden ist, erst wirklich deutlich gemacht. Mit der hier vorliegenden Untersuchung ist ein winziger Ausschnitt dieses Spektrums sozusagen unter die Lupe genommen worden. Die Kunstgeschichte hat sich dabei als trag- und entwicklungsfähiges methodisches Instrument erwiesen. Sie grenzt die formale Betrachtung deutlich ab gegen Polemik und Sachzwang, ohne die Randbedingungen des Gegenstandes „Massenwohnbau“ auszugrenzen.

Damit ist eine Objektivierung des tatsächlichen architektonischen Wertes von Objekten des Massenwohnbaus möglich. Während der Arbeit mit diesen Häusern habe ich bemerkt, daß ich sie zunehmend „mit anderen Augen“ wahrnehme: Die Kritik wird konstruktiver, die Gesamthaltung gegenüber meiner architektonischen Umwelt aufmerksamer. Meine „kunsthistorischen“ Kommentare zu Massenwohnhäusern erfreuen sich allgemeinen Interesses – was bei Kommentaren zu Kirchen oder Palästen keineswegs der Fall ist.

Daraus schließe ich, daß dieses unerschöpfliche Thema für die Kunstgeschichte als Wissenschaft den Einstieg in einen breiten gesellschaftlichen Dialog anbietet. Der Massenwohnbau ist ein lebensnahes Forschungsfeld – Alltagsgeschichte der Baukultur ein Ansatz, den ich als Kunsthistorikerin weiterverfolgen werde.

²¹⁵ Achleitner, Österreichische Architektur (wie Anm. 115).