

23. September 1948

Blatt 11

Die Bedeutung des unterirdischen Bauraumes
für den Wiederaufbau von Wien

Von Senatsrat Dr. techn. Rudolf Tillmann

Es ist eine allgemeine und im Hinblick auf die durchschnittliche Lebensweise der Menschen auch durchaus verständliche Einseitigkeit, bei der Betrachtung und Wertung einer Stadt als Baukomplex nur deren frei sichtbaren oberirdischen Teil zu erfassen. Der unterirdische Bauraum entzieht sich in der Regel nicht nur dem Blick des technisch Ungeschulten, sondern zuweilen auch dem des Hochbautechnikers und Baukünstlers, der mit Wiederaufbauarbeiten in ganz oder teilweise zerstörten Stadtteilen befaßt ist. Es erscheint daher angebracht, aufzuzeigen, daß die unter der Erde liegende und zum Teil bis in Geländehöhe reichende Baumasse einer Großstadt keineswegs gering einzuschätzen ist. Sie wird einerseits durch die mannigfachen Tiefbauanlagen (Straßenkörper, Brücken, Abwasserkanäle, Leitungen zur Versorgung mit Wasser, Gas und elektrischer Energie sowie zur Nachrichtenübermittlung, Gleisanlagen der städtischen Verkehrsbetriebe und der Bundesbahnen, Gerinneregulierungs- und Verkehrswasserbauwerke), andererseits durch die Keller und Grundwerke der Wohnhäuser, Industriebauten und öffentlichen Gebäude gebildet.

Für Wien ist der Wert aller vorerwähnten Tiefbauten mit 13.667 Millionen S, derjenige der Grundbauten aller Hochbauwerke mit 14.278 Millionen S und somit der Anlagewert aller unterirdischen Bauobjekte mit 27.943 Millionen S einzuschätzen. Im Vergleich mit dem Wert der über der Erde befindlichen Baumasse, der mit 64.319 Millionen S anzunehmen ist, entspricht dies 43.5%; bezogen auf den Gesamtwert aller Bauanlagen der Stadt im Betrage von 92.262 Millionen S stellt sich der "unter Tag" liegende Bauwert Wiens mit 30.3% dar. In den vorstehenden Wertangaben sind naturgemäß die Inneneinrichtungs- und die Baugrundwerte

nicht enthalten. Die obigen Wertsummen sind als Neuanschaffungswerte gemäß der Marktlage am 1. Oktober 1947 aufzufassen.

Die zeitgemäße Bedeutung der vorangeführten beachtenswerten Verhältniszahlen wird noch durch die Gegenüberstellung der Werte unterstrichen, die zur Behebung der durch den 2. Weltkrieg an den unter- und oberirdischen Bauanlagen dieser Stadt verursachten Schäden aufgewendet werden müssen und zum Teil bereits verausgabt sind. Während die unterirdische Baumasse mit einem Instandsetzungsaufwand von 1938 Millionen S nur zu 7% geschädigt wurde, ist das oberirdische Wien gemäß einer Wiederaufbausumme von 14.529 Millionen S im Ausmaß von 23 % zu Schaden gekommen. Der ganze Bauschaden Wiens kann mit 16.467 Millionen S, entsprechend 18 % seines Gesamtneubauwertes eingeschätzt werden.

Aus der vorangehenden Betrachtung lassen sich die nachstehenden städtebaulichen Folgerungen ziehen.

Beim Wiederaufbau eines Stadtteiles sind radikale Lösungen nach Möglichkeit zu vermeiden.

Diese Forderung ist ein Gebot der Wirtschaftlichkeit, denn der Ersatz bestehender Straßen durch neue Verkehrsadern bedeutet den Verzicht auf nicht zerstörte unterirdische Anlagen in einem Ausmass, das einer Verteuerung des Wiederaufbaues auf das Eineinhalb- bis Zweifache entspricht. Es sollte demnach im allgemeinen das bestehende Verkehrsnetz des unverrückbare Gerippe für jeden städtebaulichen Wiederaufbauplan sein. Insbesondere empfiehlt sich die Befolgung dieser Regel im Stadtkern, in Wien daher vor allem im 1. Bezirk. Dort wird sich der Städtebauer in den meisten Fällen mit der örtlichen Regulierung der Strassenprofile und der Verbesserung verkehrstechnisch ungünstiger oder gefährlicher Lageverhältnisse begnügen müssen. Im allgemeinen kommt in diesem Stadtteil die Neuerrichtung zerstörter Häuser auf ihren alten Grundwerken in Betracht. Zwingende volksgesundheitliche Notwendigkeiten können fallweise Ausnahmen von dieser Regel begründen. Grundlegende Änderungen des Altbestandes verbieten sich dort, abgesehen von wirtschaftlichen Überlegungen, häufig auch mit Rücksicht auf die kulturelle Notwendigkeit, das Gepräge der Altstadt zu bewahren. In Stadtteilen, wo solche Erwägungen weniger ins Gewicht fallen, wird sich im Interesse verbesserter Wohn-

verhältnisse der Neubau zerstörter Häuser häufig auf neuen Grundwerken, jedoch unter wesentlicher Aufrechterhaltung des bestehenden Strassensystems empfehlen. Man muss diesfalls allerdings mit einer Steigerung der Wiederaufbaukosten auf etwa das Eineinviertelfache rechnen.

In einzelnen Bereichen des Stadtgebietes können die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und einer volkswirtschaftlich günstigen Neugestaltung der Stadt von so überragender Bedeutung sein, dass unter Hintansetzung bauwirtschaftlicher Rücksichten das alte System der Verkehrsadern ganz oder teilweise verlassen werden muss. Ein Beispiel für diesen Ausnahmefall stellt der Wiederaufbau des 2. und 20. Bezirkes dar. Der am Rande dieses Stadtteiles liegende alte Stromhafen am Donaukai ist verkehrstechnisch aus mehr als einem Grunde ungünstig und in seinen Anlagen durch Kriegshandlungen mehr als zur Hälfte zerstört worden. Es liegt daher nahe, den Wiederaufbau der Hafenobjekte nicht mehr an der alten Stelle, sondern in einem günstiger liegenden Binnenhafen zu bewerkstelligen. Als Herz eines solchen ist, zumindest vom Standpunkte des Stückgutverkehrs aus gesehen, der in einen Umschlagplatz umzugestaltende Freudenaier Hafen anzusehen. Als sinngemässe Folge der Verlagerung des Hafens ergibt sich die Freimachung des rechten Donauufers von der Floridsdorfer Brücke bis zur Ostbahnbrücke von allen Umschlags-Speicher- und Bahnanlagen und dessen Ausgestaltung zu einem landschaftlich und baukünstlerisch eindrucksvollen wasserseitigen Abschluss eines neuen Wohn- und Gartenviertels, das aus der bisher baulich vernachlässigten, mit schweren Kriegsschäden behafteten "Praterinsel" werden kann und soll.

Eine Lehre, die sich aus den oben dargelegten Verhältnissen der Kriegsschäden ziehen lässt, ist die Zweckmässigkeit der Vergrösserung der unterirdischen Baumasse von Hochbauten zu ungunsten der oberirdischen im Vergleich zur bisher üblichen Massenverteilung überall dort, wo dies möglich erscheint. Dieser Empfehlung wird bei solchen Neubauten entsprochen werden können, in denen grössere Lagerräume unterzubringen sind, die das Tageslicht

entbehren können. Naturgemäss kommen Häuser mit vergrössertem Tiefgeschoss nur in Stadtteilen mit genügend tief liegendem Grundwasserspiegel in Betracht, daher zum Beispiel nicht im Alluvialgebiet der Donau. Vorläufer der gegenständlichen Bauart sind in Wien aus der älteren Baugeschichte der inneren Stadt mehrfach bekannt geworden. Bis etwa zur Mitte des vorigen Jahrhunderts war die unterirdische Ausdehnung der Wiener Häuser in mehrere Stockwerke tiefen Kellern häufig der oberirdischen gleich, wenn nicht überlegen - eine Erscheinung, die in der Unsicherheit der damaligen Zeiten begründet ist und nach unserem jüngsten Kriegserleben auch in der Jetztzeit wieder Beachtung verdient.