

Wohn- und Verkehrsverhältnisse in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit.

Von Stadtbaudirektor Ingenieur Dr. Franz Musil, Wien.

Noch vor zwei Jahrzehnten wurde der Städtebau gern als eine vorwiegend architektonische Aufgabe betrachtet und wir finden bei der Durchführung der für die Erlangung von Bebauungsplänen veranstalteten Wettbewerbe einer Reihe deutscher Städte dieser Zeit ein zu starkes Betonen der baukünstlerischen Rücksichten. Seitdem aber in den Vereinigten Staaten von Amerika eine große städtebauliche Bewegung entstanden ist, tritt ein deutlich sichtbarer Umschwung in der Auffassung ein. Die nordamerikanischen Städte verdanken ihr rasches Aufblühen den hochentwickelten Verkehrsanlagen, und zwar nicht nur den länderumspannenden Eisenbahnen, sondern auch den vorzüglichen innerstädtischen Verkehrseinrichtungen, den elektrischen Straßen- und elektrischen Schnellbahnen. Amerika ist auch das klassische Land des Automobils geworden. Es sind dort rund 20 Millionen Kraftfahrzeuge vorhanden und auf jeden vierten bis siebenten Einwohner entfällt bereits ein Personenkraftwagen. Es ist begreiflich, daß die durch den massenhaften Automobilverkehr in den Städten aufgeworfenen Probleme drüben frühzeitig und verstärkt in Erscheinung treten. Die Auswirkung des Automobils auf den Städtebau wird in Europa zumeist noch gar nicht voll erfaßt, sie ist überaus weitgehend. Die amerikanischen Städtebauer also sind es, die uns zeigen, wie der Städtebau in neuester Zeit ganz besonders von den Verkehrsfragen beeinflusst wird und wie insbesondere Wohn- und Verkehrsverhältnisse in unlösbarer Abhängigkeit stehen.

Neuyork und Chicago besitzen seit einem halben Jahrhundert Hochbahnen, deren Betriebsweise mit den Fortschritten der Technik ununterbrochen verbessert wurde; diesen nützlichen Schnellbahnen verdanken die Städte die so scharf gediehene Trennung der Wohn- und Geschäftsviertel. Während im Geschäftszentrum das vielstöckige Gebäude, der Wolkenkratzer, sich immer mehr und mehr durchsetzt, sind die Wohnviertel, von den ganz ausnahmsweise liegenden Verhältnissen des Stadtteiles Manhattan in Neuyork abgesehen, im großen und ganzen dank der nie versagenden, bodenerschließenden Wirkung des immer und immer wieder ausgestalteten Schnellbahnnetzes sogar in Neuyork vergleichsweise recht gute geblieben, und es konnte sich das Familienhaus auch noch für einen bedeutenden Teil der Bevölkerung mit mittlerem Einkommen behaupten. Philadelphia und andere Großstädte können sich mit Recht als Städte des Eigenhauses rühmen.

Eine ganz andere Entwicklung zeigen die Großstädte des europäischen Festlandes. Paris, Wien, Rom, Köln, teilweise auch Berlin usw. sind ehemalige Festungstädte, die ihre einengenden Mauern erst vor nicht allzu langer Zeit gesprengt haben. Sie waren noch mauerumgürtet, als die Dampfeisenbahn ihre Bahnhöfe anzulegen begann und vor dem Stadtkern Halt machen mußte. In ihren ältesten Stadtteilen weisen sie mit engen

Gassen und Gäßchen noch heute auf den Festungscharakter hin. Der Durchführung moderner Verkehrsmittel boten sie erhebliche Schwierigkeiten. Nicht umsonst folgt beispielsweise die Berliner Stadtbahn dem Flußlauf der Spree, während die Ringbahn die älteren Stadtteile in weitem Bogen umschließt. Auch die später, 1898, angelegte Wiener Stadtbahn benützt für ihre Gürtellinie den Verlauf eines Festungswalles, mit den übrigen Linien Flußläufe. Selbst der Durchführung der Straßenbahnen stehen in diesen Städten erhebliche Schwierigkeiten im Wege, der Bau von Untergrundbahnen wird zum sehr kostspielig zu lösenden Problem. Wien, Berlin, Paris sind keineswegs in gleichem Maße erst mit den modernen Verkehrsmitteln zu Großstädten geworden, wie Neuyork oder Chicago, Boston oder Philadelphia usw. Sie waren schon Millionenstädte *vor* der Einführung des Elektromotors in das Verkehrswesen. Dieser Umstand drückt den Wohnverhältnissen seinen deutlichen Stempel auf. Die alten Festungsstädte litten immer unter Raumnot und deshalb hat sich von altersher die vier- bis fünfstöckige Bauweise an den engen Straßen entwickelt, mit Häusern, deren Höfe schachtartig eng und düster sind, mit Wohnungen, deren Raum und Ausstattung beschränkt ist und wo natürlich Hausgärten völlig fehlen. Wohl zeigen die alten Wiener dorfähnlichen Vororte noch heute das Familienhaus oder Kleinwohnhaus, das sich hier deshalb so lange erhalten konnte, weil seine Bewohner Landwirtschaft (Weinbau) trieben, Kleingewerbe oder Fuhrwerksunternehmungen und dergleichen ausübten. Als jedoch um 1870 eine rasche Industrialisierung einsetzte, da vermochten die spärlich bezahlten, vom Flachlande zugewanderten Industriearbeiter den Aufwand für ein Familienhaus keinesfalls zu erschwingen. Es setzte eine lebhaft spekulative Bautätigkeit ein, die alten, ländlichen Charakter tragenden Kleinhäuser wurden durch hochaufragende Mietkasernen verdrängt, die Kleinwohnungen dürftigster Art enthielten. Der industrielle Arbeiter zeigt sich auch bald als ein Großstadtnomade, sein Hausrat ist gering, er wechselt gerne die Wohnstätte mit dem Arbeitsplatz, um Auslagen für die Benützung der Straßenbahn zu vermeiden. Eine ungesunde Steuerpolitik sorgte überdies im Wien der Vorkriegszeit dafür, daß von dem entrichteten Mietzins 42 Prozent an Steuer und öffentlichen Abgaben in Wegfall kamen. Für die äußerst mangelhaft ausgestattete, vielfach schlecht belichtete und durchlüftete Wohnung zahlte der Arbeiter einen vollen Wochenlohn als monatlichen Mietzins.

In diese düsteren Wohnverhältnisse brach der erste Sonnenstrahl, als die Gemeindeverwaltung Wiens seit 1919 eine moderne, vollkommen geänderte, der Bedeutung der Wohnung für die Volksgesundheit rechnungstragende Auffassung zur Anwendung brachte. Das durch die Kriegsnot erzwungene Mieterschutzgesetz hält die Mietzinse niedrig und hat dazu geführt, daß die schreckliche Überfüllung der Kleinwohnung der Arbeiter mit Bettgebern und Untermietern aufgehört hat. Dieser einmal gewonnene Fortschritt soll nicht mehr preisgegeben werden und deshalb hält die Wiener Gemeindevertretung am Mieterschutz fest. Sie hat sich jedoch darüber hinaus zu einer großzügigen Schaffung gesunder Volkswohnungen entschlossen, mit denen sie nicht nur die Wohnungsnot bekämpfen, sondern insbesondere die so im argen liegende Wohnkultur der breiten Massen heben will, eine Tat, die in erfolgreichster Durchführung begriffen ist.

Ihren weithin sichtbaren Ausdruck findet diese Absicht der Gemeindeverwaltung, welche in der Zeit von 1919 bis 1923 7000 Wohnungen errichtet hatte, in dem 1923 gefaßten Beschluß, weitere 25.000 Volkswohnungen binnen fünf Jahren zu erbauen. Dieses Programm ist schon

zum großen Teile verwirklicht, die letzten Bauten kommen im Jahre 1927 zur Inangriffnahme und für weitere 5000 Wohnungen werden bereits die Vorbereitungen getroffen. Das Jahr 1924 brachte 5729, das Jahr 1925 12.892 und das Jahr 1926 6379 Wohnungen. Ein Teil dieser Wohnungen wird in Gestalt von Einfamilienhäusern mit Nutzgärten in einer Reihe von Siedlungen untergebracht, der größere Teil jedoch in vier- bis fünfstöckigen Hochbauten. Nichts ist naheliegender als der Wunsch, all die zu schaffenden Volkswohnungen als Einfamilienhäuser mit kleinen Gärten zu erbauen, dies um so mehr, da ja, wie eingangs geschildert, die schlechten Wohnverhältnisse Wiens die *beste* Wohntype für die Zukunft rechtfertigen würden.

Eine Gartenvorstadt für 25.000 Familien erfordert, wenn man für ein Haus mit Garten 200 Quadratmeter und samt Straßenanteil und Freiflächen 300 Quadratmeter rechnet, ein Gelände von 7.500.000 Quadratmeter, gleich 7,5 Quadratkilometer. Ein solches zusammenhängendes Gebiet ist weder im Besitz der Stadt, noch hätte es beschafft werden können. Auch mehrere baureife Gelände, die zusammen dieses Flächenausmaß ergeben hätten, wären zu angemessenem Preise nicht erhältlich gewesen.

Wien ist im Westen an die in den Wald- und Wiesengürtel fallenden Abhänge des Wienerwaldes angeschmiegt, im Osten von der Donau eingeengt. Erst jenseits der Donau liegt in einer Entfernung von acht bis zehn Kilometer ebenes freies Land, das aber nicht Gemeindeeigentum ist und dessen Preis einer lockeren Besiedlung durchaus ungünstig ist. Selbst wenn dieses Land zu angemessenem Preise hätte erworben werden können, wäre es für eine Gartenstadt dennoch nicht ohne weiteres nutzbar gewesen; man hätte zum Donaustrom führende mächtige Sammelkanäle anlegen müssen, die Versorgung mit Hochquellenwasser hätte weitgehender Maßnahmen bedurft. Schließlich wäre eine Stadt mit 100.000 Einwohnern noch mit einer Reihe von Schulen, öffentlichen Gebäuden, Badeanstalten usw. auszustatten gewesen, lauter Einrichtungen, die die Anlage sehr verteuern müssen.

Was jedoch im vorliegenden Falle ganz ausschlaggebend war, ist die Verkehrslage. Der Bevölkerungsschwerpunkt Wiens liegt von diesem unbebauten Gelände rund 13 Kilometer westlich. Es wäre unentbehrlich gewesen, den neuen Stadtteil mit den volkreichen westlichen Bezirken Wiens und mit der Geschäftsstadt in gute Verkehrsbeziehung zu bringen. Dazu hätte es einer die „Innere Stadt“ durchdringenden, den Donaustrom auf einer neu zu erbauenden Brücke überquerenden Hoch- und Untergrundbahn bedurft, deren Kosten gegen 260.000.000 S. erreichen würden. Derartige, an sich natürlich höchst wünschenswerte Verkehrseinrichtungen als Vorläufer der so drängend gewordenen Lösung der Wohnungsfrage erst zu schaffen, schien zeitlich und in finanzieller Beziehung unmöglich. Damit scheidet der Gedanke an eine ganz große Gartenstadt im XXI. Bezirk aus. Andere große, verkehrstechnisch günstiger gelegene Gebiete gibt es nicht. Flaches Gelände ist nur noch im Südosten verfügbar (Simmeringer Haide), doch liegt dieses im Hochwasserbereich der Donau. Gegen Süden liegt flaches Baugelände erst außerhalb des Gemeindegebietes.

Da die Wohnungsnot in Wien jedoch *rascher* Abhilfe bedurfte, mußte die Stadtverwaltung auf alle jene kleineren Flächen greifen, die käuflich waren und die wegen des Vorhandenseins benachbarter Straßen, Kanäle, Gas- und Wasserleitungsanlagen, Stromleitungen usw. das rasche Bauen ohne großen Aufwand für diese Einrichtungen erlaubten. Auch konnte derart die Errichtung neuer Gebäude für Schul- und Amtszwecke,

Feuerwachen und dergleichen unterbleiben. Die von der Gemeinde gewählten Baugründe haben auch durchweg günstige Lage zur elektrischen Straßenbahn. Allerdings bieten sie kein großes, zusammenhängendes Gelände für eine Gartenvorstadt, doch reichten sie hin, um stattliche Baublöcke mit bemerkenswerten Gartenhöfen zu erstellen. Wo der Gemeinde größere Grundflächen in verhältnismäßig noch ländlichen Charakter tragender Umgebung verfügbar waren, wurden sie für die Errichtung von Gartensiedlungen gewidmet. In solchen Siedlungen finden sich in Reihen angeordnete Einfamilienhäuser mit je wenigstens 200 Quadratmeter Grundstückfläche. Rund 3500 Siedlerhäuser sind so mit weitestgehender finanzieller Unterstützung der Gemeinde geschaffen worden und bieten kinderreichen Familien ein behagliches Heim. Darunter sind drei Siedlungen nach den Entwürfen der städtischen Architekten mit zusammen 265 Häusern zur Gänze aus Gemeindemitteln erbaut worden. Mit Ende 1926 werden von der Gemeinde 34 Millionen Schilling für die Zwecke des Flachbaues verausgabt und mehr als 1,400.000 Quadratmeter Land gewidmet sein. Die derart geschaffenen Siedlungszonen legen sich wie ein Kranz kleiner Gartenvorstädte um das dicht bebaute Stadtgebiet herum.

Nach dem Vorgesagten scheint es begreiflich, daß die Stadtverwaltung trotz hoher Wertung des Flachbaugedankens in der tatsächlichen Durchführung nicht noch weiter gehen konnte. Wien besitzt nicht elektrische Schnellbahnen, die weit vom Stadtmittelpunkt ausstrahlend, viel Bauland erschließen würden, dessen Preis sich von dem landwirtschaftlich genutzter Gründe nicht weit entfernt und so Gartenvorstädte größten Stils ermöglicht.

So mußte der Schwerpunkt der kommunalen Wohnungsbeschaffung in den Hochbau verlegt werden. Der Großteil des Programms der 25.000 Volkswohnungen wird in Gestalt von drei- bis fünfstöckigen Miethäusern verwirklicht. Allerdings bedeuten die von der Gemeinde errichteten Wohnungen einen gewaltigen Fortschritt gegen die von der Privatbautätigkeit geschaffenen Kleinwohnungen. Die geltende Bauordnung erlaubte eine weitgehende Bodenausnützung und begnügt sich mit 15 Prozent für Hofflächen. Halbdunkle, schlauchartige „Lichthöfe“ vermögen die Küchen, Kammern und Gänge kaum notdürftig zu erhellen, geschweige denn zu besonnen. Mit dieser weitgehenden Bodenausnützung wurde durch die Gemeinde gebrochen und immer nur 50 Prozent des Baulandes tatsächlich verbaut, während der Rest auf prächtige, große Gartenhöfe entfällt. Die Wohnungen verdienen die Bezeichnung von *Volkswohnungen*, denn sie geben den arbeitenden Schichten, für die sie bestimmt sind, ein kleines, gesundes, gut durchlüftetes und durchsonntes, mit allen der Bequemlichkeit dienenden Einrichtungen versehenes Heim. In der Regel werden ausgeführt Vorraum, Wohnküche und ein bis zwei Schlafräume, mit W. C., Gas, Wasser und elektrischem Licht in jeder Wohnung. Mit dem unheilvollen System des den Wohnungen vorgelagerten Ganges, der sechs bis zwölf Parteien dient, ist aufgeräumt worden, jede Wohnung ist von der Treppe aus unmittelbar zugänglich. Verschiedene Nebeneinrichtungen, als Kindergärten, Wannen- und Brausebäder, Bibliotheken, vollkommen maschinell eingerichtete Waschküchen, Erker, Balkone, Terrassen, Spielhöfe, Plantschbecken usw. erhöhen die Annehmlichkeit des Wohnens in den Gemeindehäusern und sind bei der Würdigung des scheinbar kleinen Ausmaßes der Wohnungen von 38 und 48 Quadratmeter in Betracht zu ziehen.

Wenn wir die für die Bekämpfung der Wohnungsnot nach dem Kriege in Wien maßgebenden Verhältnisse zusammenfassen wollen, so lassen sie sich in die folgenden Schlagworte kleiden:

In Wien herrschte schon vor dem Kriege stets Not an kleinen Wohnungen. Diese waren nicht nur schlecht ausgestattet, sondern im Mietzins teuer, da die Besteuerung bis zu 42 Prozent des Zinsertrages verschlang. Das mehrstöckige Miethaus war die Regel, denn es fehlte die bodenerschließende Auflockerung durch weit hinausstrahlende Schnellbahnen. Die ersten Nachkriegsjahre standen im Zeichen der drängendsten Wohnungsnot. Nunmehr die Schnellbahnen zu schaffen und dann an die Bekämpfung der Wohnungsnot durch Errichtung weiträumiger Gartenvororte zu schreiten, war in Anbetracht der durch den Währungsverfall geschwächten Volkswirtschaft unmöglich. Da raschestens und unter Beschränkung der Ausgaben auf die eigentlichen Wohnungen unter möglichster Vermeidung aller Aufschließungskosten gebaut werden mußte, bei gleichzeitigem Mangel an Bauland, blieb für die Verwirklichung des kommunalen Programms der 25.000 Volkswohnungen in der Hauptsache nur das mehrstöckige Miethaus übrig. Die geschaffenen Wohnungen sind behaglich und gesundheitlich hochwertig. Praktische Nebenanlagen erhöhen ihren Wert. Im Rahmen des verfügbaren Baulandes und der städtischen Geldmittel wird jedoch auch der Flachbau in einem bis dahin in Wien ungekannten Ausmaß und in Gestalt von kleinen Gartensiedlungen gepflegt. Die starke Abhängigkeit der Wohnverhältnisse von den Verkehrseinrichtungen zeigt sich am Beispiel Wiens mit voller Deutlichkeit.

Auszug.

Noch vor zwei Jahrzehnten wurde der Städtebau gern als eine vorwiegend architektonische Aufgabe betrachtet; seitdem aber in den Vereinigten Staaten von Nordamerika eine große städtebauliche Bewegung entstanden ist, bei der in Anbetracht der lebenswichtigen Bedeutung der Verkehrsanlagen für die amerikanischen Städte Verkehrsfragen ausschlaggebend sind, tritt auch in Europa ein deutlich sichtbarer Umschwung in der Auffassung ein. Die nordamerikanischen Städte verdanken ihr rasches Aufblühen den hochentwickelten Verkehrsanlagen und sind erst mit den modernen Verkehrsmitteln zu Großstädten geworden; hier tritt daher der Einfluß des Verkehrs auf den Städtebau besonders in die Erscheinung.

Eine ganz andere Entwicklung zeigen die Großstädte des europäischen Festlandes. Paris, Wien, Rom, Köln, teilweise auch Berlin usw. sind ehemalige Festungsstädte, die der Durchführung moderner Verkehrsmittel erhebliche Schwierigkeiten boten. Sie waren schon Millionenstädte vor der Einführung des Elektromotors in das Verkehrswesen; dieser Umstand drückt den Wohnverhältnissen seinen deutlichen Stempel auf. Die alten Festungsstädte litten immer unter Raumnot, und deshalb hat sich von alters her die vier- bis fünfstöckige Bauweise an den engen Straßen entwickelt, mit Häusern, deren Höfe schachtartig eng und düster sind, mit Wohnungen, deren Raum und Ausstattung beschränkt sind und wo natürlich Hausgärten völlig fehlen. Für diese mangelhaft ausgestatteten, vielfach schlecht belichteten und durchlüfteten Wohnungen mußte der Wiener Arbeiter einen vollen Wochenlohn als monatlichen Mietzins bezahlen.

In diese düsteren Wohnverhältnisse brach der erste Sonnenstrahl, als die Gemeindeverwaltung Wiens seit 1919 eine moderne, vollkommen geänderte, der Bedeutung der Wohnung für die Volksgesundheit Rechnung tragende Auffassung zur Anwendung brachte. Das durch die Kriegsnot erzwungene Mieterschutzgesetz hält die Mietzinse niedrig und hat dazu geführt, daß die schreckliche Überfüllung der Kleinwohnungen der

Arbeiter mit Bettgebern und Untermietern wesentlich vermindert wurde. Darüber hinaus hat sich die Gemeindeverwaltung zu einer großzügigen Schaffung gesunder Volkswohnungen entschlossen, mit denen sie die Wohnungsnot bekämpfen und die so im argen liegende Wohnkultur der breiten Massen heben will. Ihren weithin sichtbaren Ausdruck findet die Absicht der Gemeindeverwaltung in dem Beschluß, 25.000 Volkswohnungen binnen fünf Jahren zu erbauen. Dieses Programm ist schon zum großen Teile verwirklicht, die letzten Bauten kommen im Jahre 1927 zur Inangriffnahme. Ein Teil dieser Wohnungen wird in Gestalt von Einfamilienhäusern mit Nutzgärten in einer Reihe von Siedlungen untergebracht, der größere Teil jedoch in vier- bis fünfstöckigen Hochbauten.

Wenn man für ein Haus mit Garten 200 Quadratmeter und samt Straßenanteil und Freiflächen 300 Quadratmeter rechnet, hätte eine Gartenvorstadt für 25.000 Familien ein Gelände von $7\frac{1}{2}$ Quadratkilometer erfordert. Ein solches zusammenhängendes Gebiet ist weder im Besitz der Stadt noch hätte es beschafft werden können. Auch mehrere baureife Gelände, die zusammen dieses Flächenausmaß ergeben hätten, wären zu angemessenem Preise nicht erhältlich gewesen.

Da die Wohnungsnot in Wien jedoch rascherer Abhilfe bedurfte, mußte der Schwerpunkt der kommunalen Wohnungsbeschaffung in den Hochbau verlegt werden und mußte die Stadtverwaltung auf alle jene kleineren Flächen greifen, die käuflich waren und die wegen des Vorhandenseins benachbarter Straßen, Kanäle, Gas- und Wasserleitungsanlagen, Stromleitungen usw. das rasche Bauen ohne großen Aufwand für diese Einrichtungen erlaubten und auch eine günstige Lage zur Straßenbahn hatten. Wo der Gemeinde jedoch größere Grundflächen in verhältnismäßig noch ländlichen Charakter tragender Umgebung verfügbar waren, wurden sie für die Errichtung von Gartensiedlungen gewidmet. In solchen Siedlungen finden sich in Reihen angeordnete Einfamilienhäuser mit je 200 Quadratmeter Grundstückgröße. Rund 3500 Siedlerhäuser sind so mit weitestgehender finanzieller Unterstützung der Gemeinde geschaffen worden und bieten kinderreichen Familien ein behagliches Heim. Die derart geschaffenen Siedlungszonen legen sich wie ein Kranz kleiner Gartenvorstädte um das dichtbebaute Stadtgebiet herum.

Nach dem Vorgesagten scheint es begreiflich, daß die Stadtverwaltung trotz hoher Wertung des Flachbaugedankens in der tatsächlichen Durchführung nicht noch weitergehen konnte und der Großteil des Programms der 25.000 Volkswohnungen in Gestalt von drei- bis fünfstöckigen Miethäusern verwirklicht wird. Die von der Gemeinde errichteten Wohnungen bedeuten allerdings einen bedeutenden Fortschritt gegen die von der Privatbautätigkeit geschaffenen Kleinwohnungen. Die geltende Bauordnung erlaubte eine weitgehende Bodenausnutzung und begnügt sich mit 15 Prozent für Hofflächen. Mit dieser weitgehenden Bodenausnutzung wurde gebrochen und immer nur 50 Prozent des Baulandes tatsächlich verbaut, während der Rest auf prächtige, große Gartenhöfe entfällt. Die Wohnungen verdienen die Bezeichnung von Volkswohnungen, denn sie geben den arbeitenden Schichten, für die sie bestimmt sind, ein kleines, gesundes, gut durchlüftetes und durchsonntes, mit allen der Bequemlichkeit dienenden Einrichtungen versehenes Heim. In der Regel werden ausgeführt: Vorraum, Wohnküche und ein bis zwei Schlafräume mit W. C., Gas-, Wasser- und elektrische Lichtleitung in jeder Wohnung. Mit dem unheilvollen System des den Wohnungen vorgelagerten Ganges, der sechs bis zwölf Parteien dient, ist gebrochen worden; jede Wohnung ist von

der Treppe aus unmittelbar zugänglich. Verschiedene Nebeneinrichtungen, wie Kindergärten, Wannen- und Brausebäder, Bibliotheken, vollkommen maschinell eingerichtete Waschküchen, Spielhöfe, Plantschbecken usw., erhöhen die Annehmlichkeit des Wohnens in den Gemeindehäusern und sind bei der Würdigung des scheinbar kleinen Ausmaßes der Wohnungen von 38 und 48 Quadratmeter in Betracht zu ziehen. Bis zum Jahreschluß 1927 wird die Gemeinde 32.000 Wohnungen fertiggestellt haben.

Summary.

Some twenty years ago town planning was often still considered to be largely an architectural subject. Since then in the United States of America a great town planning movement has come into being, mainly directed from the point of view of traffic, as traffic is of vital importance to the American Cities. A distinct change of a similar nature is to be noticed in Europe also. The cities of North America owe their rapid growth to the highly developed traffic facilities. They have become great cities only with the advent of modern traffic facilities; therefore the influence of traffic upon town planning is especially noticeable.

Quite different has been the development of great cities on the continent of Europe. Paris, Vienna, Rome, Cologne, partly Berlin, etc. were formerly fortresses and therefore presented considerable difficulties for the introduction of modern traffic facilities. They were cities of millions of inhabitants before the adoption of the electric motor for traffic purposes. This fact has a marked bearing upon housing conditions. The old fortified towns always suffered because of lack of space and therefore the building of houses of from four to five storeys was adopted in the narrow streets. Such tenement houses have gloomy courtyards, similar to a shaft. Their dwellings are narrow and naturally have no gardens whatever. For those unsatisfactory dwellings, often badly lighted and badly aired, the workmen of Vienna had to pay a full week's wage as a monthly rent.

The first gleam of light that came through these gloomy housing conditions was the adoption by the Municipality of Vienna in 1919 of a modern and thoroughly different housing policy, taking due regard to the importance of the housing question for health. The Rent Restrictions Act enforced during the War kept the rents low and has resulted in substantially diminishing the frightful overcrowding of working-class dwellings by sub-tenants and lodgers. The Municipality adopted a bold housing policy to build healthy working-class dwellings and to raise the standard of housing culture among the masses. This is made quite clear by the decision to build 25,000 dwellings during five years. This programme is to a great extent accomplished and the final groups of buildings will be begun in 1927. Some of the dwellings provided are in cottage housing schemes with gardens, but the greater part are tenement houses of from four to five storeys.

If each cottage with a garden takes up 200 sq. m. (300 sq. m. with streets and open spaces), a garden suburb of 25,000 families would require $7\frac{1}{2}$ sq. km. of land. The Municipality does not possess such a large area of land in one parcel, nor could it be acquired. It would be impossible to purchase such a large building area at a reasonable price even if in different plots that could be joined together.

As it was necessary to overcome the housing shortage in Vienna

quickly, the Municipality had to build mainly tenements with many storeys. They had to acquire all the small pieces of land available for immediate purchase that had in their vicinity streets, sewers, gas, water, power supply, tramways, etc., thus making possible quick building without incurring large expenses for development. Where large pieces of land of a comparatively agricultural character and neighbourhood were available they have been used for the erection of garden suburbs. In these housing schemes cottages are situated on plots of 200 sq. m. each. About 3,500 cottages have been built with substantial financial assistance from the Municipality, providing cosy houses for large families. These housing estates constitute a belt of small garden suburbs around the closely built-up city.

From what has been said above it will be seen that the Municipality, although highly appreciating the idea of the cottage system (Flachbau) could not do more in this direction. Nevertheless the tenements erected by the Municipality show a substantial improvement as compared with small dwellings erected by speculative enterprise. The by-laws in force at present allow 15% of the land for courtyards; the remaining 85% may be used for building. The Municipality built only on 50% of the land, the other 50% has been used for beautiful large courtyards. The dwellings are designed for working-classes and provide small, healthy, well ventilated and well lighted homes, with all conveniences and comfort. As a rule a dwelling consists of a lobby, living room and one or two bedrooms, with W. C., gas, water and electricity in all dwellings. The bad system of one corridor serving as an entrance for six to twelve families has been abolished. Each dwelling has its own entrance from the staircase. Many supplementary arrangements providing kindergartens, baths, shower baths, libraries, entirely mechanically-arranged sculleries, play-grounds, paddling baths for children, etc. increase the attractions of the Municipal houses and must be taken into consideration in order to appreciate the work done, for the size of a dwelling is only from 38 to 48 sq. m.

Before the end of 1927 there will be 32,000 dwellings erected by the Municipality.

Sommaire.

Il y a une vingtaine d'années, la construction urbaine était encore généralement considérée comme une question purement architectonique. Mais, depuis qu'il s'est formé aux Etats-Unis du Nord un grand mouvement de construction urbaine pour laquelle la question des communications est prédominante, vu l'importance vitale des moyens de transport pour les villes américaines, il se fait également sentir en Europe un revirement sensible dans la conception de cette question. Les villes de l'Amérique du Nord doivent leur rapide essor avant tout aux moyens de transport les plus développés et ne sont devenues des grandes villes que depuis l'existence des moyens de communication modernes. C'est là surtout qu'on peut facilement constater l'influence des communications sur la construction urbaine.

Les grandes villes du continent européen ont subi un tout autre développement. Paris, Vienne, Rome, Cologne et, dans une certaine mesure, Berlin sont d'anciennes villes fortifiées qu'il a été très difficile d'adapter aux moyens de communications modernes. Elles comptaient déjà des millions d'habitants avant l'introduction du moteur électrique

dans les transports. Cet état de choses caractérise pleinement les conditions du logement dans ces villes. Les anciennes villes fortifiées ont toujours souffert du manque de place; c'est pourquoi s'est de plus en plus développée la manière d'élever des maisons à 4 ou 5 étages dans des rues étroites, avec des cours exiguës et sombres et des logements dont l'espace et l'aménagement sont naturellement très réduits où les jardins font complètement défaut. L'ouvrier viennois devait payer le salaire d'une semaine entière comme loyer mensuel pour ces logements défectueux, mal ajourés et mal aérés.

Un premier rayon de soleil éclaira pourtant ces conditions de logement si sombres, lorsque en 1919, la Commune de Vienne commença à introduire une conception toute nouvelle et très différente de la question du logement qui tient particulièrement compte de l'hygiène populaire. La loi de protection des locataires, née de la situation difficile de la guerre, maintient les loyers à un niveau très bas et il en résulte que les petits logements des ouvriers ne sont plus aussi encombrés de sous-locataires.

Afin de parer à la grande pénurie du logement et d'élever le niveau général de la question de l'habitation des grandes masses, si négligée jusqu'à ce jour, la commune de Vienne a en outre décidé de créer un grand nombre de logements populaires répondant à toutes les exigences culturelles et hygiéniques. Ce programme qui comprend 25.000 logements populaires à bâtir dans un délai de cinq années, est déjà réalisé en partie; les dernières maisons seront commencées en 1927. On donnera à une partie de ces nouvelles maisons la forme de maisons de familles avec jardins potagers et seront établies en une série de colonies; le plus grand nombre cependant formera des bâtiments à 4 ou 5 étages.

Si l'on compte pour une maison avec jardin 200 m² et avec la partie afférente de la rue et des espaces libres 300 m², une banlieue-jardin pour 25.000 familles exigerait un terrain de 7.5 km² de surface. La ville de Vienne ne possède ni un terrain continu de cette étendue, ni ne pourrait se le procurer. De même, elle n'aurait pu acquérir à un prix convenable plusieurs terrains à bâtir disponibles dont l'ensemble atteindrait cette superficie.

Comme il devint nécessaire de réagir au plus vite contre la pénurie des logements, la Commune décida de porter toute sa sollicitude pour la création de logement sur les bâtiments à plusieurs étages. A cet effet, elle acheta toutes les parcelles de terrain à vendre permettant, vu leur situation dans le voisinage de rues, canaux, conduites de gaz et d'eau, de câbles électriques, leur proximité de lignes de tramways, un mode de construction rapide et à meilleur compte possible, pour ces installations. Là où la commune put disposer de surfaces plus étendues dans un cadre relativement champêtre, ces installations ont été érigées en colonies-jardins. Une série de maisons de famille comportant chacune une superficie de 200 m² s'élèvent en ligne dans de telles colonies. Environ 3500 maisons d'ouvriers ont été bâties avec la très large aide de la commune et donnent à des familles nombreuses une habitation indépendante, saine, confortable et agréable. Ces zones de colonies entourent comme une guirlande de petits faubourgs-jardins, la ville proprement dite avec ses constructions serrées.

Après ce qui vient d'être énuméré, il paraît évident que la municipalité de Vienne, malgré le grand cas qu'elle fait de la construction de bâtiments à un seul étage, ne put continuer cette manière de bâtir et que la plus

grande partie des 25.000 logements populaires projetés a du être réalisé en maisons de 3 à 5 étages. Les logements construits par la commune constituent un grand progrès si on les compare aux petits logements qu'offre la construction privée. Le règlement de construction en vigueur permet d'utiliser le terrain dans une très large mesure n'exigeant que 15% de surface pour les cours. On a renoncé à cette utilisation maximum des emplacements pour ne construire que sur 50% du terrain disponible, tandis que l'autre moitié est réservée à de grandes et belles cours-jardins.

Les logements édifiés par la ville de Vienne méritent le nom d'*habitations populaires*, car ils donnent à la classe ouvrière à laquelle ils sont destinées une petite habitation saine, bien aérée, bien exposée au soleil et pourvue de toutes les installations servant à la commodité personnelle. En général ces logements se composent d'une antichambre, d'une cuisine-salle à manger, d'une ou deux chambres à coucher avec W. C. et sont pourvu de conduite d'eau, de gaz et d'électricité. On a renoncé au système suranné du corridor commun sur lequel donnaient 6 à 12 logements ; on a directement accès dans chaque logement par l'escalier. Des installations supplémentaires telles que salles d'asiles, bains et douches, bibliothèques, buanderies complètement installées; des cours de jeu, bassins etc. augmentent encore l'agrément d'habiter dans les maisons de la commune. Il faut tenir compte de tous ces avantages, malgré la petite superficie des logements proprement dits, qui est de 38 à 48 m². A la fin de 1927, la commune de Vienne aura achevé de construire 32.000 logements.