

Wie der Wohnungsbau in Wien finanziert wird

Autor(en): **Bernoulli**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41644>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

vereinfachen und zu erleichtern. Hierzu gehört auch die Beförderung des Reisegepäcks von und nach der Wohnung oder dem Hotel des Reisenden, eine Einrichtung, die man allerdings auf die grössern Städte wird beschränken müssen.

Geprüft wird im weitem, ob es nicht zweckmässig ist, die Abholung und Zufuhr der Stückgüter in den kleinen Stationen aufzugeben und die Beförderung dieser Güter durch Automobile unter gleichzeitiger Besorgung des Camionnagedienstes von und nach den grössern Stationen als Sammelstationen einzuführen. Dadurch würde eine wesentliche Beschleunigung der Stückgüterzüge und eine raschere Beförderung der Stückgüter ermöglicht.

Es ist einleuchtend, dass die Vorbereitung aller dieser Neuerungen ziemlich viel Zeit in Anspruch nimmt, und dass infolgedessen die „Sesa“ in der kurzen Zeit ihres Bestehens noch nicht stark in die Erscheinung treten konnte. Sie wird sich aber bald deutlicher bemerkbar machen, namentlich wenn sie, wie es vorgesehen ist, am 1. Februar dieses Jahres den offiziellen Camionnagedienst aufnimmt und zu diesem Zwecke in allen Hauptorten ihre Agenturen erhält, die, wie schon bemerkt, den offiziellen Camionneuren übertragen werden sollen, sofern mit ihnen eine Einigung zu erzielen ist.

Und nun noch ein Wort über den *angeblichen Monopol-Charakter* der „Sesa“. Diese ist eine Aktiengesellschaft, für welche die gleichen gesetzlichen Bestimmungen gelten, wie für jede andere derartige Gesellschaft. Sie besitzt in dieser Hinsicht keinerlei Privilegien; sie übt ihre Tätigkeit nach den gleichen Formen und Regeln aus, die auch für die andern Erwerbsgesellschaften gelten; sie genießt auch in dieser Hinsicht keine Vorrechte, sondern ist der freien Konkurrenz ebensogut unterworfen, wie jedes andere private Geschäft. Der Vertrag, den die Bundesbahnen mit der „Sesa“ abgeschlossen haben und aus dem vielleicht eine gewisse Bevorzugung der neuen Gesellschaft abgeleitet werden könnte, hätte ebensogut mit einer andern Unternehmung vereinbart werden können, sofern sie die gleichen Garantien geboten hätte. Bezüglich des Camionnagedienstes stellt er nur eine Zusammenfassung der Verträge dar, die schon bisher mit den offiziellen Camionneuren der einzelnen Orte bestanden. Der Vertrag ist auch nur auf ein Jahr fest abgeschlossen und nachher jederzeit auf sechs Monate kündbar. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der „Sesa“ sollte übrigens den Zweifeln auch eine gewisse Garantie dafür bieten, dass bei der Gründung der Gesellschaft nicht die Schaffung eines neuen Monopols beabsichtigt war, und dass derartige Tendenzen, wenn sie sich je zeigen sollten, schon bei den Organen der Gesellschaft auf grössten Widerstand stossen würden. Uebrigens darf man nicht vergessen, dass der offizielle Camionnagedienst ein Teil des Eisenbahnbetriebes ist. Nach Art. 22 des Tarifgesetzes vom 27. Januar 1901 sind nämlich die Bundesbahnen verpflichtet, auf den Hauptstationen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers bzw. des Adressaten zu treffen. Es würde ihnen auch freistehen, diesen Camionnagedienst, wie dies früher teilweise geschehen ist, auf eigene Rechnung und durch eigenes Personal zu besorgen.

Bis jetzt arbeitet die „Sesa“ mit neun Mann Personal. Eigene Lastautomobile besitzt sie nicht, und es ist auch nur dann beabsichtigt, solche anzuschaffen, wenn es nicht gelingen sollte, sich mit den Camionneuren über eine Zusammenarbeit zu verständigen. Das einbezahlte Aktienkapital beträgt 500000 Fr., und der Verwaltungsrat denkt nicht daran, es in nächster Zeit zu erhöhen. Alle gegenläufigen Behauptungen, die in der Presse ausgestreut werden, beruhen auf Unkenntnis des Sachverhalts oder dann auf bewussten Uebertreibungen.

Die „Sesa“ hat den Bundesbahnen und einzelnen Privatbahnen in der kurzen Zeit ihrer Existenz schon sehr gute Dienste geleistet, die bis jetzt namentlich darin bestehen, dass sie der Frage der Automobilkonkurrenz ihre ganze Aufmerksamkeit widmete und in stande war, sehr

wertvolle Angaben über den Umfang dieser Konkurrenz zu machen und so die Rückgewinnung zahlreicher verlorener Transporte für die Eisenbahnen ermöglichte. Mit der weitem Ausdehnung ihrer Tätigkeit, die erfolgen wird, sobald die notwendigen Vorbereitungen beendet sind, wird man auch in weitem Kreisen ihre Zweckmässigkeit erkennen und ihr Wirken begrüssen.

Wie der Wohnungsbau in Wien finanziert wird.¹⁾

Durch den Internationalen Kongress für Städtebau und Wohnungswesen in Wien ist das Interesse der Fachwelt auf die Organisation und Finanzierung des Wiener Wohnungsbaues gelenkt worden. Die Verhältnisse, die wir in Wien treffen, sind denn auch ganz ausserordentliche.

Wie in allen Staaten mit wohlgeordneter Hypothekergesetzgebung war die Verschuldung der Hausbesitzer vor dem Krieg eine sehr hohe. Der Hypothekargläubiger hatte den Löwenanteil der Baukosten zum Bau geleistet und empfing dementsprechend auch den Löwenanteil des Mietzinses; der Hausbesitzer, der nur ein bescheidenes Eigenkapital in seinem Haus investiert hatte, bezog einen entsprechenden kleinen Zins, dagegen wusste er die steigende städtische Grundrente in seine Tasche zu leiten. Der Mieter lieferte nun seine Miete — im wesentlichen die Kapitalzinsen deckend — dem Hausbesitzer ab, der seinerseits dem Hypothekargläubiger den Hypothekarzins ablieferte — tout comme chez nous.

Nun kam der Krieg. Der österreichische Finanzminister hat, wie die meisten seiner Kollegen, den lästigen Weg der Steuererhebung links liegen lassen und es vorgezogen, seine Auslagen mit frisch gedruckten Noten zu begleichen; die Notenbank bot sich ihm als gefälliger Komplize an. So haben denn Finanzminister und Notenbankdirektorium acht Jahre lang dauernd weit über den Bedarf hinaus Noten gedruckt und in den Verkehr gegeben, die Kaufkraft des Guldens auf $\frac{1}{12000}$ verdünnt, abgeschwächt — und damit den Gehalt aller auf diesen Gulden lautenden Verträge ebenso verdünnt und abgeschwächt. Ende 1922 waren im ganzen österreichischen Währungsgebiet alle Guthaben und dementsprechend auch alle Schulden bis auf $\frac{1}{12000}$ ihres ursprünglichen Gehaltes annulliert.

So ist denn heute, im Jahre 1926, der Hypothekargläubiger vollständig ausgeplündert; er hat weder auf Rückgabe seines Darlehens noch auf Verzinsung zu hoffen. Der Hausbesitzer ist seine Schuld losgeworden und hoffte von dieser Seisachtheia, dieser wundervollen Schuldenabschüttelung zu profitieren wie seine Freunde, der Villenbesitzer, der Bauer, der Fabrikant — und nicht zuletzt der Racker Staat, der ja den Segen nur angerichtet hatte, um seine eigenen Schulden loszuwerden. Während man aber ganz wie bei uns den Villenbesitzer, den Bauer, den Fabrikanten durchaus ungeschoren liess in seiner Glückseligkeit, vom Staat nicht zu reden, fingen die Behörden an, dem Hausbesitzer gegenüber von Gerechtigkeit und Moral zu reden. Der Hausbesitzer sollte für seine frühern Sünden gestraft werden und überdies dachte man dem grossen Heer der Mieterschaft ein billiges Geschenk zu machen. Der städtische Grundrentner sollte erstens diese Schuldenabschüttelung nicht mitgeniessen, die, wie man nun bemerkte, nächst dem Staat selbst, dem *ländlichen* Grundrentner zugeordnet war, und zweitens sollte er durch Einzug seines im Hause investierten Vermögens bestraft werden. Zu diesem Zweck erfand man den *Mieterschutz*. Der Hausherr sollte vom Mieter nur eine Entschädigung erhalten, die ihm erlaubt, die nötigen Reparaturen vorzunehmen (Abb. 1 S. 44). Aber von den bestehenden Bauten allein kann eine Stadt nicht leben. Auch Wien braucht Neubauten, viele Neubauten. Während des Krieges war sehr wenig gebaut worden — und dann der grosse Zustrom der Arbeitslosen! Nach der Abdrosselung der Inflation hatte es die Notenbank für gut gefunden, ihr Gegenstück, eine Deflation über die unglückliche Bevölkerung zu verhängen. Unter der Deflation — die zu knappe Ausgabe von Noten — brach eine furchtbare Arbeitslosigkeit aus, die nun alles dem grossen Arbeitsmarkt, der Stadt, zutrieb.

In Deutschland und in der Schweiz hat man den Bau der durch den Mieterschutz der natürlichen Preisbildung entrückten Wohnungen durch Zubilligung von Subventionen möglich gemacht.

¹⁾ Wir verweisen auf den Bericht Bernoullis über den Wiener Städtebaukongress in Bd. 88, Seiten 218 und 230 (16./23. Oktober 1926), sowie auf das Protokoll des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins am Schluss dieser Nummer. Red.

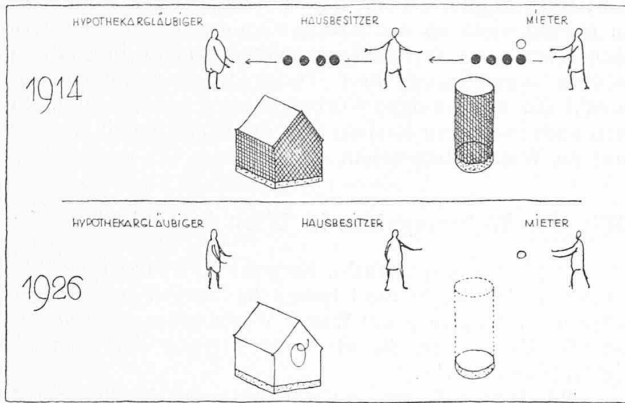


Abb. 1.

Zum kommunalen Wohnungsbau in Wien.

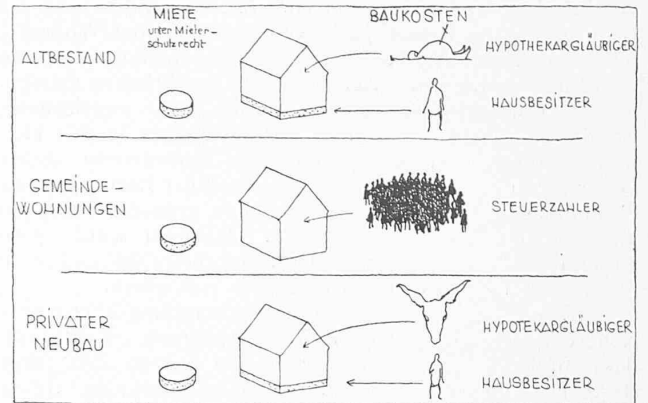


Abb. 2.

in Oesterreich hat die auf gemeinwirtschaftliche Bauproduktion eingestellte Verwaltung den umgekehrten Weg eingeschlagen: sie hat die niedrigen Mieten als Hindernis für den spekulativen und genossenschaftlichen Wohnungsbau nicht durch Subventionen überbrückt, sondern ruhig bestehen lassen und dazu benützt, um die gesamte Herstellung von neuen Wohnungen als Gemeindegeldsache in die Hand zu bekommen. Mit dem Augenblick, da der jährliche Neubedarf an Wohnungen zur Gemeindegeldsache wird, kann die Finanzierung der jährlichen Neubauten durch Umlage auf die Steuerzahler erhoben werden.

Die Situation von heute ist also folgende: Die Mieten sind durch einen rigorosen Mieterschutz auf etwa $\frac{1}{10}$ der Vorkriegsmieten festgenagelt. Der *Altbestand* an Wohnungen kann deshalb zu diesem niedrigen Preis vermietet werden, weil ja der Hypothekargläubiger durch die Notenbank zur Strecke gebracht worden ist (Abb. 2) und der Hausbesitzer sich mit der Instandhaltungsquote behelfen muss.

Die *Neuwohnungen* werden ausschliesslich von der Gemeinde hergestellt, und zwar gänzlich auf Kosten der Steuerzahler. Genossenschaften und Privatunternehmer sind kaltgestellt, denn wenn auch schliesslich eine Genossenschaft sich finden sollte, die ihre Spargelder gegen Steuerfreiheit zinsfrei zur Verfügung stellt, ein privater Hypothekargläubiger, der heute sein Guthaben ohne Zinsgenuss hingäbe, müsste schon ein Esel sein (Abb. 2). Also ist die Neuherstellung von Wohnungen der Öffentlichkeit gesichert. Wenn also derart die Privatindustrie vollständig ausgeschaltet ist, kann die Gemeinde ruhig den kommunalen Wohnungsbau pflegen; sie *kann* es, sie *muss* es aber auch. Die Herstellung von Wohnungen muss als *dauernde Aufgabe* der Gemeinde betrachtet und dementsprechend angefasst werden. Die rund 500 000 Wohnungen der Stadt Wien sind also zu einer *Wohnbausteuer* veranlagt worden, abgestuft nach Grösse und Einrichtung der Wohnung. Und diese Steuer — nebst einem Bukett anderer Gemeinde-Einnahmen — wird nun alljährlich zur Herstellung der notwendigen Neubauten verwendet. Der heute notwendige Jahresbedarf beläuft sich auf 10 000 Wohnungen. Der Wohnungsbau wird als laufende Aufgabe betrieben, wie Strassenreinigung, Strassenbeleuchtung usw., er wird also aus den laufenden Einnahmen bezahlt, ohne dass eine Verschuldung eintritt. Wo keine Schuld ist, wird auch kein Zins erhoben. Die Häuser sind also richtig zinsfrei (wie das Freidorf bei Basel, das aus Stiftungsgeldern errichtet worden ist). Die Miete besteht lediglich aus einer Instandhaltungs- und Verwaltungsquote. Da nun aber die Neubauten, sobald sie vollendet sind, in den „Altbestand“ einrücken, werden sie sofort auch zur Neubausteuer herangezogen und der ganze Kreislauf von Entstehen, Bestand und Verfall der Wohnungen ist lückenlos gewährleistet — zinsfrei, innerhalb einer auf die Spitze getriebenen Zinswirtschaft (Abbildung 3).

Dass hinter der verhältnismässig einfachen Aufgabe der *Erstellung* dieser kommunalen Wohnbauten das unendlich viel schwierigere Problem der *Verwaltung* all dieser Wohnungen auftaucht, das sei nur angedeutet. Auf die Dauer dürfte sich auch die heutige Verwaltung des Altbesitzes durch einen gänzlich rechtlosen „Hausbesitzer“ nicht halten lassen. Hier war es uns nur darum zu tun, zu zeigen, wie in Oesterreich — gegenüber der Schweiz — der Wohnungsbau durch die Wirrnisse der Geldentwertung hindurchgesteuert worden ist.

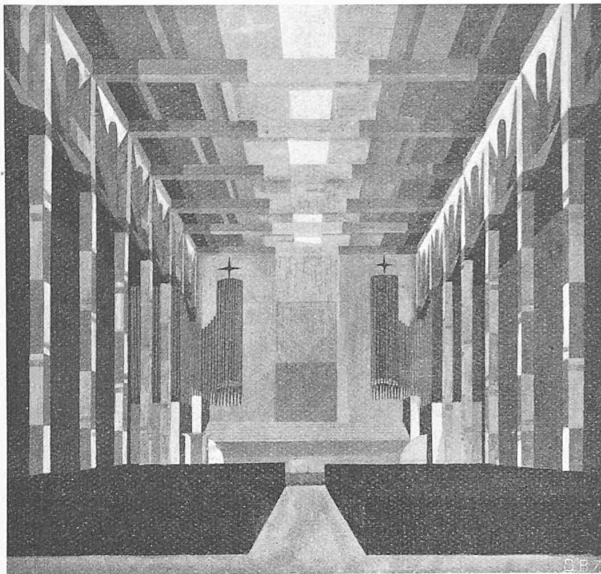
Bernoulli.

Mitteilungen.

Die Staustufe Viereth der Gross-Schiffahrtstrasse Rhein-Main-Donau. Die anfangs 1925 in Betrieb genommene Anlage Viereth liegt am Main bei Bamberg und bildet die erste Staustufe im Zuge der projektierten Gross-Schiffahrtstrasse. Nach einer Beschreibung von Regierungsbaurath E. Salisko in der „Bautechnik“ vom 23. Juli 1926 besteht das Stauwehr aus zwei Oeffnungen von je 30 m lichter Weite, die mit Walzenwehren abgeschlossen werden; daran anschliessend ist auf der rechten Seite das Maschinenhaus und auf der andern Seite die Schleuse angeordnet. Die Walzen haben einen Durchmesser von 4,50 m und besitzen einen nach abwärts gerichteten schnabelförmigen Ansatz, der federnd an der Wehrschwelle anliegt. Dadurch wird es möglich, bei normaler Stellung einen Stau von 5,70 m zu erzeugen und ferner die Walze zwecks Ableitung von Eis und überschüssigem Wasser um rd. 1,10 m unter die Normallage zu senken. Dabei gleitet der Walzenschnabel an der Wehrschwelle vorbei, und es wird ein Spalt von einigen Zentimetern Breite zwischen der Wehrschwelle und dem Schnabel frei; in abgesenktem Zustand ist indes auch ein völlig dichter Abschluss nicht erforderlich. Die Windwerke für beide Walzen stehen auf dem Mittelpfeiler. Für jede Walze ist für deren Betätigung ein Hubmotor von 25 PS vorhanden, mit dem der rund 150 t schwere Staukörper in 10 Minuten um 1 m gehoben oder abgesenkt werden kann.

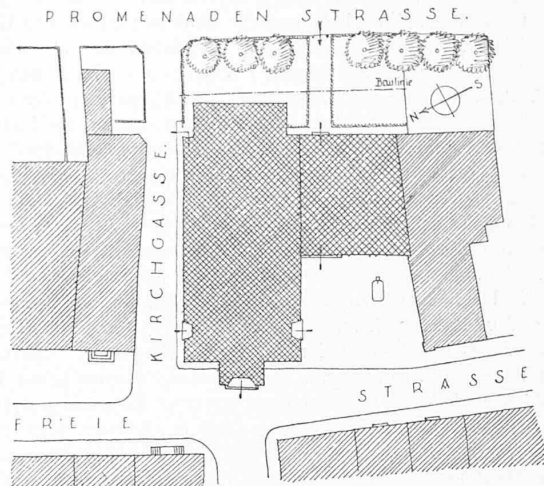
Für das Ausmass der Schleuse war der Normalschleppzug massgebend, bestehend aus einem Dampfer mit drei Kähnen von je 1200 t Tragkraft. Dadurch ergab sich für die Schleuse eine Nutzlänge von 300 m und eine Breite von 12 m. Das Schleusenoberhaupt ist auf Keupersandstein fundiert, während die übrigen Teile auf Keupermergel aufrufen. Die Sohle der Schleuse ist durch Pflasterung geschützt. In Abständen von 6 m sind armierte Betonrippen mit 1,0/1,0 m Querschnitt zwischen den Kammermauern eingezogen, die bündig mit der Sohle sind. Die in Abständen von 30 m angeordneten Dehnungsfugen sind durch gewellte Zinkblechstreifen verschlossen die in einer mit Teer ausgefüllten rechteckigen Ausparung sitzen und beiderseits in den Beton einbinden. Die Füllzeit und Entleerung der Schleuse beträgt je 12 bis 15 Minuten. Hn.

Neue Ausgrabungen in Ur (Chaldäa). Unter der Leitung von C. L. Woolley sind seit Ende Oktober 1926 durch die vereinigte Expedition des British Museum und der Pennsylvania University mit einem Personal von 150 Mann wichtige Grabungen durchgeführt worden, worüber die „N. Z. Z.“ vom 7. d. M. berichtet. Ausser Tafeln mit wissenschaftlichen Inschriften sind vor allem bedeutende Reste von Häusern der sumerischen Zeit blossgelegt worden, die ungefähr aus der Zeit datieren, da Abraham in Ur lebte. Sie wurden um 2100 v. Chr. errichtet und waren, zum Teil umgebaut und repariert, während zweihundert Jahren bewohnt. Am auffälligsten ist der hohe Grad von Komfort, ja Luxus, den die Ruinen bezeugen. Die aus Backstein solid gebauten zweistöckigen Gebäude — es gibt Mauern, die heute zwölf und fünfzehn Fuss hoch stehen — waren fast genau gleich wie die besten Häuser des modernen Bagdad. Da war ein zentraler Hof, darum eine hölzerne Galerie, auf die die obere Räume ausmündeten. Die Familie lebte im oberen Stockwerk, im Erdgeschoss befanden sich Empfangsraum, Küche und Dienstzimmer. Die Räume waren hoch; ein Treppenhaus aus Backstein

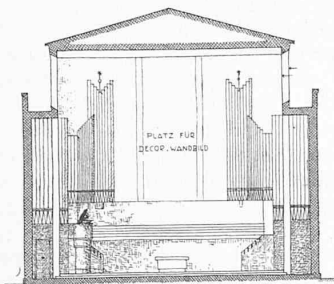


Das Innere der Kirche.

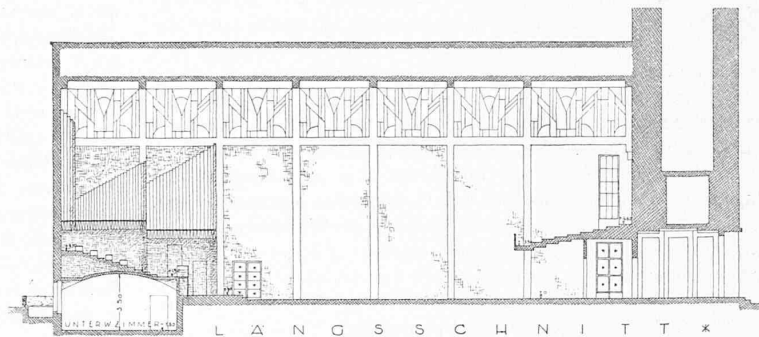
WETTBEWERB EVANGELISCHE KIRCHE FRAUENFELD
III. Preis (2. Rang, 2000 Fr.). Entwurf Nr. 24 „Licht und Farbe“.



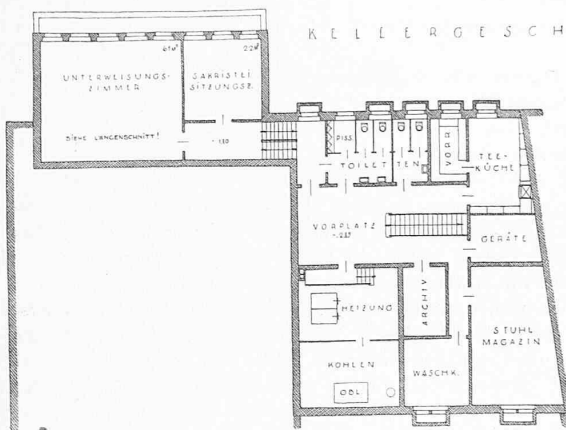
Lageplan. — Masstab 1 : 1000.



Querschnitt.
Masstab 1 : 400.



Längsschnitt durch die Kirche.



entweder wegen wesentlicher Verstösse gegen das Programm oder wegen erheblicher Schwäche in technischer oder architektonischer Hinsicht als weniger gute Lösungen bezeichnet werden müssen. Es betrifft dies die Projekte Nrn. 7, 12, 20, 25, 27, 35.

In einem *dritten Rundgang* werden aus den selben Gründen, aber unter Anwendung eines strengern Masstabes in der Beurteilung, nachfolgende Projekte eliminiert: Nrn. 1, 4, 5, 8, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 28, 29, 33.

Es verbleiben somit zu *näherer Prüfung und Einzelbeurteilung* die Projekte Nrn. 2, 3, 6, 9, 15, 23, 24, 26, 30, 31, 32, 34 und 36.

Ueber diese Projekte ist im einzelnen nachfolgendes zu sagen [Wir geben übungsgemäss nur die Beurteilung der dargestellten Entwürfe wieder. Red.]:

Nr. 36 „*Matthäus 7, 1^a*“. Das starke Zurücksetzen der Kirchenflucht in die Flucht des „Schwert“, über die nur der schmale, apsidiale Ausbau hervortritt, beeinträchtigt die Wirkung der Rückseite. Der Raum unter der Sängertribüne bleibt unbenützt. Der rückwärtige Eingang zum Kirchgemeindehaus sollte neben der Kirche liegen. Das Unterweisungszimmer liegt an der Schattenseite, liesse sich aber unschwer mit den ohnedies nur abends benützten Lese- und Jünglingsverein-Räumen vertauschen, oder eventuell unter dem hierfür etwas erhöhten Chor unterbringen. Es fehlen unabhängige Zugänge zu Sakristei und Archiv. Die Anordnung der von allen Plätzen sichtbaren Kanzel an der Kante gegenüber der einseitigen Empore ist gut; diese Empore ist dadurch gerechtfertigt, dass durch den Anbau des Gemeindehauses die Lichtführung der Kirche ohnehin schon einseitig ist. Die vorgeschlagene Aenderung des Turmhelms ist nicht gut und unnötig. Das Verhältnis des Kirchenkörpers zum Gemeindehaus ist sehr gut. Der Entwurf ist von vorbildlicher Schlichtheit, Klarheit und Natürlichkeit.

Nr. 24 „*Licht und Farbe*“. Gute Gesamtdisposition, wenschon die Halle des Kirchgemeindehauses ziemlich dunkel. Seitliche Stellung der Kanzel, auch von den Sitzplätzen der Sängertribüne sichtbar. Die an sich gute Tribüne müsste etwas gehoben werden, um die kryptenartige Versenkung des Unterweisungszimmers zu vermeiden. Interessante Idee, durch Zweiteilung der Orgel die Stirnwand frei zu machen. Der würdigen Ausschmückung dieser anspruchsvollsten Stelle müsste ganz besondere Sorgfalt geschenkt werden. Gut und ausreichend ist das hohe Seitenlicht; der Projektverfasser hat damit die einzige Möglichkeit gezeigt, beide Kirchenflanken im Innern konsequent symmetrisch durchzubilden. Der kubische Aufbau ist sehr klar; die vielen Terrassen sind aber aus klimatischen Gründen unerwünscht. Das Projekt ist grosszügig und einfach, würde jedoch für den Standort, mitten in der Altstadt, zu fremdartig wirken. (Schluss folgt.)