



archimaera
architektur.kultur.kontext.online

Herbert Keck und
Maja Lorbek (Wien)

Aufzüge

(Un)bequeme Supplemente im Gemeindebau

Die architekturgeschichtliche Arbeit endet nicht mit dem bauzeitlichen Narrativ, jede spätere Modernisierung wird mit der Zeit ebenfalls geschichtlich. Am Beispiel einer profanen Bauaufgabe – der nachträglich installierten Aufzugsanlagen in den Wohnbauten des *Roten Wien* – wird gezeigt, wie diese nicht dazugehörigen, stets irritierenden Supplemente wesentlich zum historischen Verständnis sowohl der Architektur als auch der Wohnbaupolitik beitragen.

Die Aufzüge, die über keinen historischen Platz und über keine originäre Form verfügen, erweisen sich in der retrospektiven Betrachtung als widerspenstiges, sperriges Supplement. Der Stil und die Konstruktion der Aufzugsschächte veränderten sich im Laufe der Zeit mehrfach. Standardisierte Profilbauglasanbauten wurden um 1980 zu massiven, dekorierten Schächten. Um 1990 gestalteten Architekten eine Reihe von Liften als fein abgestimmte Interpretationen des Historischen. Und aktuelle Ganzglasanlagen eignen sich neue Bereiche an: die Bürgersteige.

<http://www.archimaera.de>
ISSN: 1865-7001
urn:nbn:de:0009-21-42082
September 2015
#6 "Einfügen"
S. 123-134



Die Gemeinde Wien realisierte in der Zwischenkriegszeit des 20. Jahrhunderts ein ambitioniertes Wohnbauprogramm, das heute unter dem Namen *Rotes Wien* bekannt ist. Zwischen 1919 und 1934 wurden insgesamt 61.175 Wohnungen in 348 Wohnhausanlagen mit 3.505 Stiegenhäusern errichtet.¹ Die sozialdemokratische Wohnungspolitik war vorrangig auf die Bekämpfung der Wohnungsnot ausgerichtet. Das oberste Ziel und der „Angelpunkt der Sozialpolitik“² war die Errichtung von möglichst vielen kostengünstigen Wohnungen. Mit der Wirtschaftlichkeit als oberste Priorität setzte die sozialdemokratisch regierte Gemeinde dabei auf vergleichsweise kleine Wohnungen. Die Entscheidung für mehrgeschossige Wohnanlagen in gut erschlossenen und infrastrukturell gut ausgestatteten Gebieten war rein pragmatisch und nicht ideologisch begründet.³

Aufwändige Haustechnik in den Wohneinheiten war aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Suffizienz nicht vorgesehen und wurde daher ausgelagert. Die Wohnungen verfügten lediglich über ein Wasserklosett und einen Wasseranschluss, nicht aber über Bäder. Größere Wohnanlagen wurden mit gemeinschaftlichen Badehäusern und Waschküchen ausgestattet, die auch die angrenzenden Nachbarschaften versorgten. Wenngleich der erste Lift mit wasserbetriebenem Kolbenantrieb in Wien bereits 1869 von Anton Freissler errichtet wurde und der Einbau von Aufzügen im bürgerlichen Zinshausbau Wiens schon seit der Spätgründerzeit gebräuchlich war,⁴ waren Aufzüge in kommunalen Wohnbauten der Zwischenkriegszeit nicht vorgesehen. Die Erschließung der Wohngebäude selbst wurde weitgehend optimiert, die Vermeidung der Gangerschließung war ein wichtiger Planungsgrundsatz: „Das Gangsystem ist ausgeschlossen worden, jede Wohnung ist von der Stiege aus zugänglich, da höchstens vier Kleinwohnungen in jedem Stockwerk an einer Treppe liegen.“⁵ Erschlossen wurden die meisten Wohnungen über knapp geschnittene zweiläufige Stiegen. Die kommunalen Wohnlagen des Roten Wien sind zugleich minimalistisch und luxuriös. Ihre Gartenhöfe und die materiell-konstruktive Bausubstanz zählen bis

heute zu den unumstrittenen Qualitäten dieser Wohntypologie. Heute erweisen sich auch die geringen Wohnungsgrößen, die in der Errichtungszeit für Kritik sorgten, zunehmend als bestmöglich geeignet, um der stark steigenden Zahl von immer kleiner werdenden Haushalten in Wien zu entsprechen. Nachträglich eingebaute individuelle Bäder, die nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Mieter in Eigenregie oder im Rahmen von Sanierungsprogrammen installiert worden waren, fügen sich mühelos in die Vorräume der kleinen Wohneinheiten.

Für Aufzüge hingegen, die entweder als Lastentransport oder als Aufstiegs-hilfe und barrierefreier Zugang eine notwendige und bequeme Anpassung des Wohnstandards darstellen, gibt es bis heute – wie wir im Folgenden belegen werden – weder eine adäquate Anbindung an die innere Erschließung noch eine formal stimmige Ergänzung der historischen Architektur. Die Liftanlage, die über keinen historisch zugewiesenen Platz und über keine originäre Form verfügt, erweist sich in der retrospektiven Betrachtung als ein widerspenstiges, sperriges Supplement.

Lift und Gesellschaft

Dabei trug doch gerade der Lift maßgeblich zur Demokratisierung des mehrgeschossigen Wohnungsbaus bei. Bis zum Einbau von Liften war dieser von einer enorm starken Hierarchie geprägt, was sicher auch mit dem Fehlen mechanischer Aufstiegs-hilfen zusammenhing. Das bevorzugte Geschosß im bürgerlichen städtischen Mietshaus war der auch *Beletage* genannte erste Stock. Dieser besaß die weitaus größte Raumhöhe und beherbergte die zahlungskräftigste Klientel, oft die Familie des Hausherrn selbst. Darunter lag noch oft ein als Mezzanin bezeichnetes Zwischengeschosß, das niedrige, billigere Wohnungen beinhaltete oder zu etwaigen Geschäften im Erdgeschoß gehörte. Über der Beletage wurden die Wohnungen nach oben hin immer niedriger und günstiger. Die Dachgeschosse beherbergten, wenn sie überhaupt ausgebaut waren, bestenfalls Künstlerateliers. Die Erfindung des Aufzugs brachte diese Hierarchie ge-

hörig ins Wanken. Denn plötzlich war das oberste Stockwerk genauso leicht erreichbar wie die unteren – und noch dazu besser belichtet. Die strenge hierarchische Ordnung war spätestens auf den Kopf gestellt, als die nun möglich gewordene Dachausbauten zum Objekt der Begierde wurden.

Der Aufzug selbst ist in seiner historischen Entwicklung eine bemerkenswerte Baukomponente. Er entwickelte sich von der Lastenplattform zu automatisiert fahrendem Raum. Als Erfinder des modernen Aufzuges gilt Elisha Graves Otis, der Lastenplattformen mit einem selbstauslösenden Sicherheitsfangmechanismus ausstattete und damit die bisherige, manuell betätigte Notbremsung ersetzte. Seine Erfindung wurde 1853 in New Yorker *Crystal Palace* vorgestellt.⁶ Als förder-technische Anlage gehört er auf den ersten Blick zu der Sphäre der dienenden, untergeordneten Gebäudetechnik. Der Begriff Fahrstuhl erinnert noch an die Aufzüge in bürgerlichen Häusern, die mit Sitzbänken ausgestattet waren.

Als scheinbar untergeordnete technische Hilfsausstattung veränderten die Aufzüge die Gebäudetypologien und die hierarchische Ordnung der Geschosse im Laufe des 20. Jahrhunderts grundlegend. Die technische Innovation wurde Jeannot Simmen und Uwe Drepper zufolge in Wien von Otto Wagner zunächst mit großer Skepsis aufgenommen. Statt einen Lift in das Erschließungssystem zu integrieren, versuchte Wagner zunächst, mit einer besonders großzügigen und bequemen Treppenanlage einen solchen überhaupt zu vermeiden. Erst bei den zwei berühmten Mietshäusern an der Linken Wienzeile wurde der Lift formalästhetisch in das Treppenhaus integriert, ohne jedoch die Grundrissgestaltung der Treppenanlage zu verändern.⁷

Als die Gemeindebauten des Roten Wien entstanden, war der Aufzug bereits eine etablierte Technologie, die jedoch in Zeiten der Wohnungsnot als verzichtbarer Luxus galt. Der finanzielle Spielraum der Gemeinde Wien wurde ab 1931 zunächst durch die bundestaatlichen Bestimmungen erheblich eingeschränkt. Sinkende Steuerein-

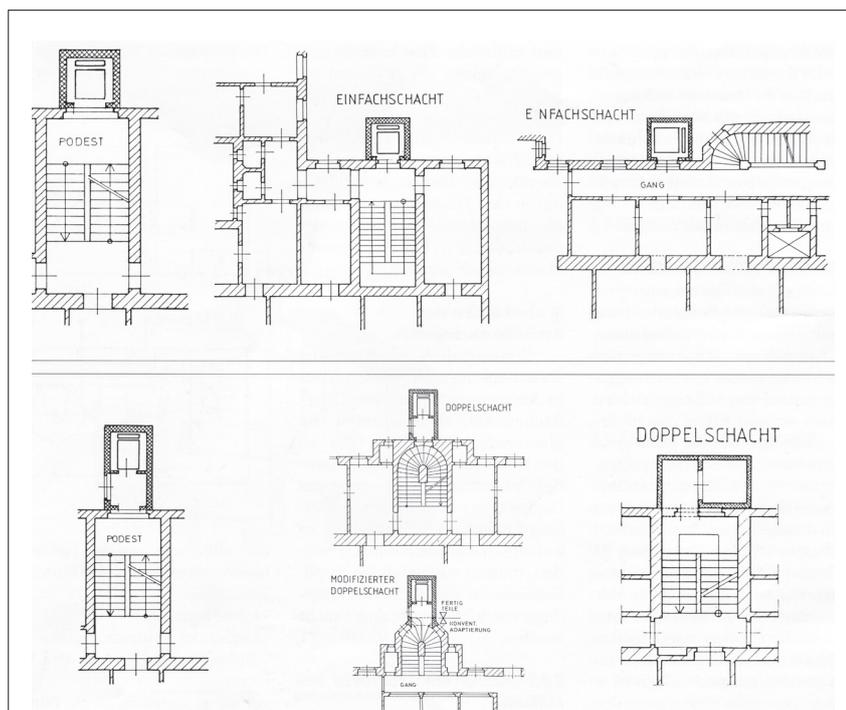
nahmen und die Februarkämpfe im Jahr 1934 beendeten schließlich die große Ära des kommunalen Wohnbaus in Wien. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Tradition wieder belebt. In dieser Zeit standen jedoch der Wiederaufbau und die Errichtung von neuen Wohnanlagen im Vordergrund. Erst in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre, nachdem die Ära der Mangelwirtschaft nach dem Krieg beendet war, begann man mit dem nachträglichen Einbau von Aufzugsanlagen im kommunalen Wohnbau. Zwischen 1955 und heute entstand eine Reihe von unterschiedlichen An- und Einbautypologien, die allesamt ein wenig unzulänglich und anziehend zugleich sind.

Ausgangslage und Entwicklung

Nachdem bereits mehrere Generationen die Wiener Gemeindebauten bevölkert hatten, begann sich das Ausstattungsmanko infolge des gestiegenen Lebensstandards und der Tatsache, dass die Bewohnerschaft zunehmend überaltert war, bemerkbar zu machen. Was bis dahin noch als verzichtbarer Luxus erschien, wurde allerorten zunehmend zur Standardausstattung. Auch die Wiener Bauordnung hatte dem Bedürfnis nach Bequemlichkeit längst Rechnung getragen und die Verpflichtung zum Einbau eines Aufzuges zunächst ab vier Geschossen und später sogar ab drei Geschossen aufgenommen.

Ende der 1950er Jahre begann die Gemeinde Wien, ihre Wohnanlagen mit Aufzügen auszustatten. Die Gemeindebauten der Zwischenkriegszeit fügten zu diesem Zeitpunkt nach wie vor über einen sehr niedrigen Wohnstandard. Der Anteil der Substandardwohnungen am Gesamtbestand betrug 1961 noch 45,5 Prozent und 1981 noch immerhin 18,7 Prozent. Heute gehören lediglich 4,9 Prozent der Wohnungen dieser Kategorie an.⁸ Das Wiener Stadterneuerungsprogramm war auf die Anhebung des Wohnkomforts und die Verbesserung der Grundsubstanz (des so genannten „Sockels“) ausgerichtet. Im Rahmen der Einzelverbesserungsmaßnahmen und der *Sockelsanierung* gewährt die Stadt Wien seither großzügige Subventionen für objektbezogene Erneuerungs- und In-

Abb. 1. Grundrisstypologie von Andreas Kolbisch. Obere Reihe: außenliegende Einzelschächte, untere Reihe: außenliegende Doppelschächte, Quelle: Kolbitsch 1990.



standsetzungsmaßnahmen, darunter auch für den Einbau von nachträglichen Aufzugsanlagen. Mit der Einführung der Sanierungsförderungen (auch in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen) wurden ab Mitte 1980 in Gemeindebauten zahlreiche Liftanlagen nachträglich installiert.

Die „Sanfte Stadtsanierung“ basiert unter anderem auch auf Mietermitbestimmung und Sanierung im bewohnten Zustand. Dadurch soll die Verdrängung alteingesessener Mieter vermieden und die soziale Durchmischung erhalten bleiben. Die rechtliche Ausgangslage für Sanierungsmaßnahmen und Lifteinbau war dadurch anfangs kompliziert. Die Bewohner jeder Stiege mussten dem Aufzugseinbau zustimmen, was dazu führte, dass einzelne Stiegen vorgezogen wurden; bei symmetrischen Anlagen führte diese Vorgangsweise zu ungünstiger Optik. Von vorherein war klar, dass Wohnungen vom Lifteinbau nicht berührt werden durften, denn es hätten Ersatzwohnungen gesucht werden müssen, was einen viel zu großen organisatorischen und finanziellen Aufwand bedeutet hätte. Was blieb, war der nachträgliche Einbau des Lifts in die offene Stiegenspindel oder die Anfügung an die Fassade im Bereich der Zwischenpodeste. Da ersteres in den meisten Fällen unmöglich war – die typischen Stiegenhäuser in den Gemeindebauten haben kein oder ein viel zu schmales

Augenauge –, um einen Lift unterzubringen, wurde letzteres zum Regelfall und damit zum sichtbaren architektonischen Problem, dem wir uns hier widmen wollen.

Der architektonische Konflikt wurde noch dadurch verschärft, dass die in der Zwischenkriegszeit errichteten Gemeindebauten ab den 1970ern zunehmend als Denkmäler wahrgenommen wurden. Jeder Liftzubau bedeutete einen massiven Eingriff in das äußere Erscheinungsbild.

Rekonstruktion versus Konservierung

Die Anfänge wissenschaftlicher „Restaurierung“ im 19. Jahrhundert wurden durch zwei unterschiedliche Auffassungen geprägt. Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879), einer der frühesten Wegbereiter der „Restaurierung“, verstand darunter die Herstellung eines idealen historischen Zustands und zog dazu auch Ergänzungen (Rekonstruktionen) in Betracht. Besonders in Frankreich wurden mittelalterliche Bauwerke in Formen wiederhergestellt, die dem Originalbestand keineswegs entsprechen mussten. Deshalb ist die Tätigkeit von Viollet-le-Duc im Bereich der Denkmalpflege bis heute in der Forschung umstritten. „Restaurierte“ Bauten konnten in einem Zustand enden, den diese nie hatten.

Seinen Gegenspieler fand Viollet-Le-Duc in John Ruskin (1819-1900). Dieser sprach sich gegen ein solches Vorgehen aus, da es den vorgefundenen Zustand verfälsche und den Denkmalwert des Objektes zerstöre. Er empfahl die Konservierung, also die reine Erhaltung des Vorgefundenen. Ruskin akzeptierte das Denkmal in seiner überlieferten Gesamtheit einschließlich der Patina und forderte quasi die Konservierung des *status quo*. Die Charta von Athen (1964) folgte im wesentlichen Ruskin, indem sie forderte, dass bauliche Eingriffe die Struktur und Gestalt des Denkmals nicht verändern sollten; dies ging mit der Forderung nach Umgebungsschutz einher. Rekonstruktionen sollten einzig in der Form des Wieder-zusammenfügens von vorhandenen Teile erfolgen, weil der Beitrag jeder Epoche respektiert und die Geschichte des Bauwerks ablesbar sein müsste.

Die Denkmalwerdung des Roten Wien

Als das Denkmalschutzgesetz im Jahr 1923 verabschiedet wurde, standen die Gemeindebauten als öffentliches Eigentum Kraft gesetzlicher Vermutung

(„ex lege“) unter Denkmalschutz. Allerdings wurde der kommunale Wohnbau des Roten Wien in erster Linie als sozialer Wohnbau und Alltagsarchitektur wahrgenommen. Erst zu Beginn der 1970er Jahre befasste sich das Landeskonservatorat Wien mit den Gemeindebauten aus der Zwischenkriegszeit. Aus dieser Zeit stammen die ersten Bescheide. Bei den späteren, geförderten Sanierungen war die Denkmalbehörde jedoch stets involviert. Das Landeskonservatorat befasste sich jedoch von Anfang an ausschließlich mit den Maßnahmen an sichtbaren, außenliegenden Gebäudeteilen und Fassaden, wenngleich auch das Innere der Wohnungen ebenfalls unter Schutz steht. Aufzüge werden – so die Mitarbeiter der Landesbehörde – grundsätzlich genehmigt. Beurteilt wird vor allem darüber, ob das Denkmal durch die Eingriffe beeinträchtigt wird oder nicht. Die ästhetischen Qualitäten der Anbauten indes werden nicht bewertet.⁹ Durch die Novellierung des Denkmalschutzgesetzes im Jahr 2000 änderte sich der rechtliche Status der öffentlichen Gebäude, doch die meisten Wohnanlagen der 1920er und 1930er Jahre in Wien behielten ihren Status als Denkmal.



Abb. 2. Liftumwehrung mit Metallprofilen und Profilbauglasausfachung. Wohnhausanlage Wolmuthstrasse 14-16 in Wien, erbaut 1927-28 von Hans Reiser und Gustav Schläfrig, Foto: Herbert Keck.

Der Lift als architektonisches Element

Spätestens jetzt müsste der Architekt, der nachträglich etwas so Profanes wie einen Lift in ein Architekturdenkmal einbauen soll, wissen, was er tun darf und was nicht. Trotzdem bleibt sein Handlungsspielraum noch immer sehr groß.

Der funktionale Teil der Aufgabe besteht im Prinzip darin, einen mindestens 120 Zentimeter breiten und 160 Zentimeter tiefen Schacht so an das Gebäude anzufügen, dass man es immer noch betreten kann, das Zwischenpodest zu benutzen ist, das Stiegenhaus möglichst belichtet bleibt und keine Wohnungsfenster verbaut werden. Die typische Erschließungsform des Wiener Gemeindebaus, die es zu berücksichtigen gilt, ist die des Zwei-, Drei- oder Vierspänners. Die Stiegen sind meist zweiläufig oder gewandelt. Bei Vierspännern ist es aufgrund der großen Erschließungspodeste noch am ehesten möglich, den Lift ins Innere

des Gebäudes einzubauen, wie beispielsweise bei manchen Stiegen im Rabenhof.¹⁰ Bei Drei- oder Zweispännern bleibt aufgrund der geringen Podestbreite ein Einbau meist verwehrt. Hier kann man also den Lift nur an die Fassade anbauen – dass in den meisten Fällen der Lift nur über das Zwischenpodest erreicht werden kann, muss dabei in Kauf genommen werden.

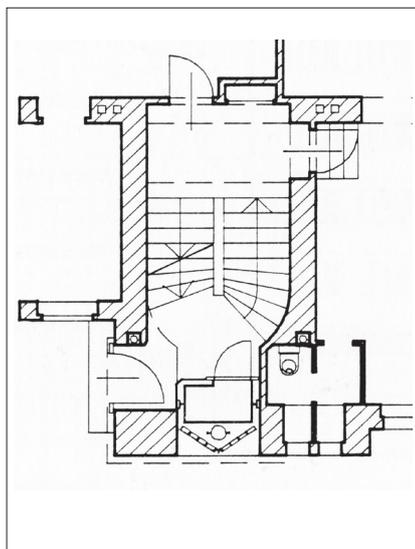
Nach einer typologischen Untersuchung von prinzipiellen Grundrisslösungen durch Andreas Kolbitsch sind je nach Ausformung der Stiegenhäuser außenliegende Einzelschächte oder Doppelschächte denkbar. Während Einfachschächte lediglich den Lift beherbergen, ermöglichen Doppelschächte noch dazu einen vom Stiegenhaus unabhängigen Zugang zum Lift. Diese Lösung wird vor allem bei gewandelten Stiegen angewandt.¹¹ (Abb. 1)

Der architektonische Teil der Aufgabe gestaltet sich weitaus komplizierter, ist doch ein gemauerter, über alle Geschosse gehender angebauter Schlot ein massiver Eingriff, der gestalterisch nur schwer zu bewältigen ist. Die Stiegenhäuser, meistens an der Hofseite situiert, brachten den Fassaden oft eine rhythmische Gliederung, da die Fenster aufgrund der Lage der Stiegen meist am Zwischengeschoß lagen beziehungsweise durch andere Gestaltungselemente auf sich aufmerksam machten. Oft springt dabei der Bereich des Stiegenhauses in der Fassade leicht vor oder zurück. Außerdem darf nicht vergessen werden, dass die Hofseiten der Gemeindebauten nicht wie Hinterhöfe gestaltet sind, sondern immer als den Straßenseiten gleichwertige Schauseiten. Man ist also in jedem Fall mit Anbauten konfrontiert, die vor der Fassade stehen oder aus dieser hervortreten und somit entweder architektonisch aus dieser herausentwickelt werden oder zu dieser in Kontrast treten können. Wenn der Maschinenraum nicht (wie in wenigsten Fällen) in den Keller gelegt werden kann, sondern über dem obersten Ausstieg situiert werden muss, kommt es zum nächsten Konflikt – nämlich jenem der Verschneidung mit dem Dach – und damit zu einem starken Eingriff in die Dachlandschaft. In jedem Fall ändert sich der Charakter der für die

Abb. 3. Massiver Liftschacht mit wiederverwendetem historischen Natursteinteilen und angepasster Fassadengliederung. Wohnanlage Hermann-Fischer-Hof, Ybbsstraße 15-21 in Wien, erbaut 1928-29 von Otto Prutscher, Foto: Maja Lorbek.



Abb. 4, 5. Lifteinbau im Rabenhof, Grundriss Regelgeschoss, Planung Lifteinbau bei Stiege 57 und 58: Gert M. Mayr-Keber, Quelle: *Wohnen in der Stadt* o. J. (links), Foto: Herbert Keck (rechts).



Gemeindebauten typischen Höfe dramatisch. Plötzlich sind die Fassaden durch die vielen Aufzugtürme viel stärker rhythmisiert als früher. Man sieht also, dass starke Interventionen wie der Einbau von Liften in Form von Türmen in die architektonische Komposition denkmalgeschützter Bauwerke wie der Gemeindebauten zweifellos höchste Ansprüche an die Architekten stellen können.

Lösungsansätze

Im Folgenden soll nun an ausgewählten Beispielen exemplarisch die Bandbreite an möglichen Lösungen zum An- und Zubau von Aufzügen gezeigt werden.

Der erste Lösungsschritt war der Versuch, einen Normaufzug zu erfinden, der als Stahl-Glas-Konstruktion vor die Stiegenhäuser gestellt eher Ruskins denkmalpflegerischem Konzept entsprach, den Zubau klar vom Denkmal abzusetzen. Die ersten nachträglich eingebauten Aufzugsumwehungen im Außenraum waren standardisierte Stahlprofilkonstruktionen, verglast mit Profilbauglas (besser bekannt unter dem Markennamen *Profilit*) und vorgestellt an die Fassade im Bereich des Stiegenhauses. (Abb. 2)

Wenn es die Platzverhältnisse im Gebäudeinneren zuließen, installierte man den Lift im Bereich des Stiegenauges. Bei diesen Schächten verwendete man Stahlprofile mit Drahtverglasung, die damals noch als Sicherheitsverglasung zugelassen war. Die Dimension der Liftkabinen entspricht nicht

den heutigen Anforderungen und ist für Rollstuhlfahrer zu klein. Weil die historischen Podeste versetzt angeordnet sind, sind die Aufzüge nicht barrierefrei. Die Frage der barrierefreien Erschließung, die erst durch Sensibilisierung für das Thema geweckt wurde und erst sehr viel später Einzug in die Normen fand, bleibt bis heute ein ungelöstes Problem. Bei den ersten nachträglich installierten Lifthanlagen erwiesen sich vor allem die Aufzüge im Außenbereich als Fehlkonstruktion. Die sommerliche Überhitzung beeinträchtigte die Aufzugstechnik und die Stahlprofile korrodierten zunehmend.¹² Dennoch sind bis heute einige dieser frühen Fahrstühle nach wie vor im Betrieb. Beide Konstruktionen, der Fassadenanbau und der Schacht im Stiegenauge, setzen sich in Material und Formensprache deutlich von dem historischen Bestand ab. Die Verwendung von modernen Materialien wie Profilbauglas und Stahl entsprach dem damaligen Zeitgeist und dem Selbstverständnis der sozialdemokratischen Wohnpolitik.

Aufgrund der Anfälligkeit der Glas-Stahl-Konstruktionen setzte man später auf die gemauerten Aufzugsschächte. Dabei wurde rasch deutlich, dass in diesem Fall keine Standardlösungen möglich waren, sondern individuelle, aus der jeweiligen Situation herausentwickelte technische Detaillösungen. Die angebauten, gemauerten Schächte waren, so Eva Maria Höhle, zweckmäßig und formal anspruchslos und wurden auch bei einigen bedeutenden Wohnanlagen des Roten Wien ausgeführt.¹³ Die gemauerte, vorangestellte Kon-

struktion ist der Materialität der Gebäude angepasst und weitgehend ohne Bauschäden. Dennoch wird sich auch diese Lösung bald verwandeln. Denn man beginnt, einzelne historische Elemente (Haustore, Fenster, Radabweiser, Vorstufen aus Natur- und Kunststein, Radabweiser usw.) vor dem Abbruch auszulösen, um sie später im neuen, vorgebauten Liftturm zu integrieren.¹⁴ Die Gliederung der Schachtwände wurde an die historischen Fassadenelemente, vor allem die Zwischengesimse, optisch angepasst. Die vermehrte Verwendung von historischen Dekorelementen beruht einerseits auf dem neuen Verständnis der Bauten als Baudenkmale, sie spiegelt jedoch auch den zeitgeistigen Einfluss der Postmoderne wieder. (Abb. 3)

Bei den Aufzügen gab es ab dem Ende der 1980er Jahre zwei neue Entwicklungen. Erstens wurde ein Lifteinbauprogramm mit aufwändig gestalteten Liftunikaten umgesetzt und zweitens wurde aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ein Fertigteilssystem für massive Aufzugsschächte entwickelt.¹⁵ Der Aufzugseinbau erfolgte im Rahmen der Sockelsanierungen. Besonders in

den architekturgeschichtlich wichtigen Höfen wurde versucht, formal gelungene Lösungen zu finden.

Dabei wurde rasch deutlich, dass zu diesem Zweck nur individuelle Speziallösungen möglich waren. Aus diesem Grund wurden 1987 für den Rabenhof und 1989 für den Winarskyhof Gutachterverfahren mit geladenen Architekten durchgeführt, deren beste Entwürfe zur Ausführung bestimmt wurden.

Die vorgeschlagenen Lösungen beim 1925 von den Architekten Heinrich Schmid und Hermann Aichinger errichteten Rabenhof finden sich sensibel eingefügte Aufzüge von Otto Häuselmayr und Gert Mayer-Keber, bei denen erst auf den zweiten Blick auffällt, dass Aufzüge an- respektive eingefügt wurden. Beim Vorschlag von Häuselmayr wird der Lift geschickt in einer Innenecke platziert, Gesimse und Klinkerdetails vom Bestand übernommen. Mayr-Kebers Lifteinbau zu beiden Seiten eines Durchgangs findet innerhalb der Baumasse statt, so dass optisch ein „Anbau“ vermieden wird. (Abb. 4, 5)

Mutiger ist da schon der Vorschlag von Boris Podrecca, der den Aufzug in einen runden Turm aus Betonringen steckt, welcher mittels Stahl-Glas-Konstruktion an die Fassade ange-dockt ist. (Abb. 6)

Bei dem zwischen 1936 und 1938 von den Architekten Peter Behrens, Josef Frank, Josef Hoffmann, Oskar Strnad und Oskar Wlach geplanten Winarsky-Hof finden sich mehrere unterschiedliche Lösungen. Beim Bauteil von Josef Hoffmann werden die ohnedies schon vorstehenden, zweiläufigen Stiegenhäuser von Architekt Rudolf Lamprecht um einen Meter weiter herausgezogen, so dass auf dem so vergrößerten Zwischenpodest ein winziger, ein wenig schräg hinein gestellter Lift Platz findet. Der Maschinenraum wird auf dem obersten Zwischenpodest untergebracht, darüber sitzt ein neuer Giebel, der sich mit dem Dach verschneidet. Das durchgehende Gesims hält Lift-Vorsprünge und Fassade zusammen und verstärkt die spezifischen Qualitäten der Architektur Hoffmanns. (Ab. 7)

Abb. 6. Lifteinbau im Rabenhof, Planung Lifteinbau Stiege 33: Boris Podrecca, Foto: Herbert Keck.



Abb. 7, 8. Lifteinbau in Winarsky-Hof, Planung Lifteinbau Stiegen 1-5: Rudolf Lamprecht und Partner (links), Planung Lifteinbau Stiegen 11 und 12: Luigi Blau (rechts), Fotos: Herbert Keck.



Beim Bauteil Behrens zieht der Architekt Luigi Blau die Zwischenpodeste um 1,20 Meter vor die Hoffassade. Um seitliche Eingangstüren an der Hofseite unterzubringen, musste sogar eine vorhandene Außenwand leicht abge­schrägt werden. Die Zwischenpodeste erhalten pro Geschoß zwei Fenster: eines belichtet das Zwischenpodest direkt, das andere indirekt über verglaste Lifttüren und eine Glaswand. (Abb. 8)

Ein Großteil der Gemeindebauten besitzt gewendelte Stiegen, deren Adaptierung für den Lifteinbau eine besondere Herausforderung an die Planer darstellt. Beim Bauteil Frank des Winarsky-Hofs gelingt Adolf Krischanitz das Kunststück, aus einem nicht vorhandenen Zwischenpodest eines von einer Stufenbreite zu erschaffen. Die Stiege erhält ihr Licht über beiderseits des Lifts durchgehende vertikale Fensterbänder, die den Liftan-

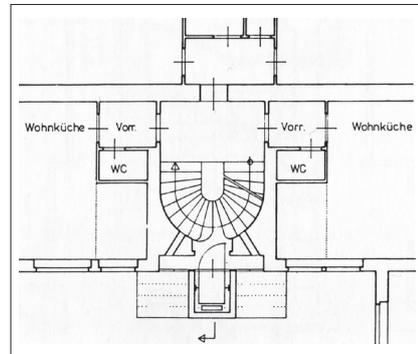
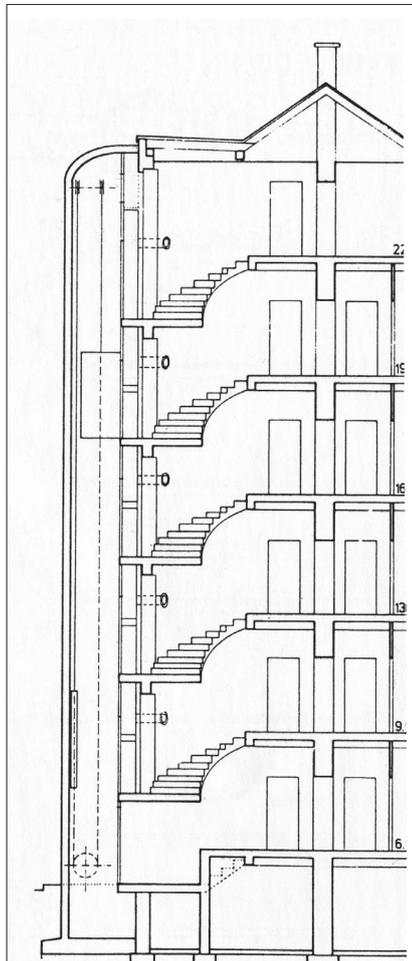


Abbildung 9-11. Lifteinbau in Winarsky-Hof, Schnitt Stiegenhaus, Planung Lifteinbau: Adolf Krischanitz. Quelle: *Wohnen in der Stadt* o. J., S. 104 (links), Grundriss Regelgeschoss, Quelle: ebd. (oben rechts), Foto: Herbert Keck (unten rechts).



Abb.12. Liftanbau im Winarsky-Hof, Stiegenhaus, Planung Lifteinbau: Adolf Krischanitz, Foto: Herbert Keck.



bau von der Fassade absetzen und diesen so an einen Förderturm erinnern, der verblecht an die Fassade angestellt ist. Zusätzlich sind links und rechts des Lifts runde Gucklöcher wie Bohrkernschächte schräg angeordnet. (Abb. 9-12)

Dieser Lösung sollen die Liftanbauten bei dem von Karl Ehn geplanten, zwischen 1924 und 1925 gebauten Lindenhof gegenübergestellt werden. Die vom Innenhof aus begehbaren Stiegen sind ebenfalls gewandelt und waren

Abb. 13. Liftanbauten im Lindenhof, Fassade, Planung Lifteinbau: Erika Peters, Foto: Herbert Keck.

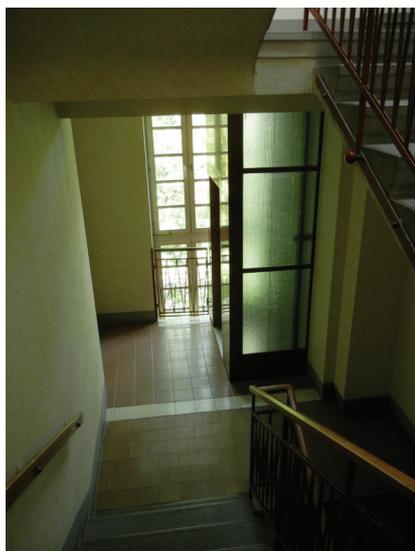


ursprünglich lediglich um eine Mauerstärke in den Hof vorstehend. Die von Erika Peters geplanten Anbauten könnten im Grundriss eine Musterlösung für solche Situationen darstellen: Der Anbau enthält auf engstem Raum Lift und Zwischenpodeste, die nur durch Adaption des Stiegenverlaufs erreichbar ist. Die nun insgesamt 2,30 Meter weiter in den Hof hineinstehenden hohen Anbauten verändern jedoch stark dessen Proportionen und verschatten ihn auch teilweise. Unnötiges Dekor an den Lifttürmen steht in Konflikt mit dem Altbau. (Abb. 13)

Bleibt noch, generell einen Blick auf die Architektur der obenliegenden Maschinenräume zu werfen. Denn sie bestimmt stark die Proportionen des gesamten Aufzugsturms, insbesondere, wenn die obersten Geschosse mit dem Lift befahren und die Lifttürme dadurch noch höher werden müssen. Der Architekt sieht sich vielfach bemüßigt beziehungsweise dazu ermuntert, eigenständige Architekturelemente aufzusetzen oder die Architektursprache des Originals irgendwie weiterzuführen. Leichter tut man sich, wenn das oberste Geschoss nicht mit dem Lift erreichbar sein muss. Dadurch kann, wie beim Pfannenstielhof (1924-25, Architekt: Erich Franz Leischner), die Traufe durchgezogen werden. Der den Umbau planende Architekt Edgar Göth setzt einfach vor die risalitartigen Stiegenhäuser noch einen schmalen Lift und Podest enthaltenden Turm. Das über alle Geschosse gehende Stiegenhausfenster wird weiter nach außen verlegt und belichtet nun jeweils zur Hälfte Zwischenpodest und Lift. (Abb. 14)

Auch beim 1924 bis 1925 errichteten Viktor-Klose-Hof von Josef Hoffmann befinden sich die Zugänge zu den Stiegen im Hof. Flaschenhalsartige Stiegenaufgänge führen auf erhöhte Sockelgeschosse, von denen zweiläufige Stiegen ausgehen, deren Zwischenpodeste zur Straße hin liegen. Um an diese anschließen zu können, müssen die Lifte an die Straßenseite gebaut werden. Platz dafür bieten die leicht in die Fassaden vertieften Stiegenhausnischen. Die als Glaskonstruktionen mit Punkthalterungen auf dem Gehsteig stehenden Lifte haben einen direkten Zugang von der Straße aus. (Abb. 15)

Abb. 14, 15. Lifteinbau im Pfannenstielhof, Stiegenhaus, Planung: Edgar Göth, Foto: Maja Lorbek (links), Liftanbau im Viktor-Klose-Hof, Stiegenhaus, Planung: nicht bekannt, Foto: Herbert Keck (rechts).



Ähnliche Ganzglas-Liftschächte wurden auch an der Torfassade des Winarsky-Hofs errichtet. Im Unterschied zu eingepassten und architektonisch aufwendig gestalteten Liftanlagen aus dem Aufzugsbauprogramm sind die Ganzglasanlagen standardisiert und etwas lieblos. Bereits kurz nach Inbetriebnahme gab es hierbei einige Probleme. So ist Reinigung im Inneren des Glasschachtes problematisch und wird aus Kostengründen nur selten durchgeführt. Noch schwerwiegender ist die Überhitzung im Sommer, welche die Liftbenützung unangenehm macht.

Schlussbemerkungen

Am Beispiel der an sich profan erscheinenden Bauaufgabe nachträglich installierter Aufzugsanlagen in den Wohnbauten des Roten Wien wurde demonstriert, wie diese auf den ersten Blick nicht dazugehörigen und stets irritierenden Hinzufügungen wesentlich zum historischem Verständnis der Architektur beitragen. Die Aufzüge, denen in der ursprünglich konzipierten Architektur der Gemeindebauten kein Platz zugewiesen wurde und die auch über keine zur Entstehungszeit der Bauten entsprechenden Formen verfügen, erweisen sich in der architekturhistorischen Betrachtung als schwierig handhabbare Supplemente. In den 1990er Jahren wurde von Seiten der Gemeinde Wien eigens ein Aufzugsprogramm gestartet, bei dem namhafte Architekten mitunter mit großem Aufwand versucht haben, die schwierige Aufgabe zu lösen. Im Sinne der damals herrschenden Postmoder-

ne wurde teilweise die Formensprache der Zwischenkriegszeit übernommen, oder diese wurde neu interpretiert. Heute stehen die ersten nachträglich eingebauten Aufzugsanlagen schon wieder zur Sanierung an – Gelegenheit, weniger gut gelungene Liftanlagen sowohl technisch als auch architektonisch zu verbessern.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es dem ziemlich heterogenen Stilpluralismus der Wiener Gemeindebauten der Zwischenkriegszeit wahrscheinlich eher entspricht, keine Patentlösungen für den Lifteinbau anzubieten.¹⁶ Zu groß sind etwa die stilistischen Unterschiede zwischen den romantisch-expressiven Formen eines Rabenhofs von Schmid und Aichinger und den sachlichen Formen eines Winarskyhofs der Architekten Behrens, Frank, Hoffmann, Strnad und Wlach. Letztendlich wird es immer am Geschick des planenden Architekten liegen, mit dem Einbau von Liften dem Bau Attribute hinzuzufügen, die entweder den ursprünglichen Absichten des Architekten entgegenlaufen oder dessen architektonische Qualität sogar noch verstärken.

Grundsätzlich wird sich die immer wieder bei Sanierungen denkmalgeschützter Bauten auftauchende Frage stellen, ob das hinzugefügte Neue im Sinne der Charta von Venedig als solches erkennbar zu bleiben hat oder ob vielleicht architektonisches Geschick ein stimmiges architektonisches Erscheinungsbild zu „restaurieren“ versuchen darf, das es vorher in dieser Form gar nicht gab.

Anmerkungen

- 1 Felix Czeike: *Wirtschafts- und Sozialpolitik der Gemeinde Wien 1919- 1934*, II.Teil, Wien 1959, S. 23-24.
- 2 *Die Wohnungspolitik der Gemeinde Wien: Ein Überblick über die Tätigkeit der Stadt Wien seit dem Kriegsende zur Bekämpfung der Wohnungsnot und zur Hebung der Wohnkultur*. Wien 1929, S. 22.
- 3 Siehe dazu Franz Musil: „Wohn- und Verkehrsverhältnisse in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit.“ In: *Internationaler Wohnungs- und Städtebaukongress. Vorberichte*. Wien 1926, S. 153-154 sowie Willem K. Korthals Altes/Andreas Faludi: „Why the greening of Red Vienna did not come to pass: An unknown chapter of the Garden City movement 1919-1934.“ In: *European Planning Studies* 3 (1995), H. 2, S. 205-225.
- 4 Andreas Kolbitsch: „Ein Fertigteilssystem für Aufzugschächte.“ In: *Beton & Zement* (1990), H. 1, Sonderdruck.
- 5 *Die Wohnungspolitik* (vgl. Anm. 2), S. 45.
- 6 Jeannot Simmen/Uwe Drepper: *Der Fahrstuhl. Die Geschichte einer vertikalen Eroberung*, München 1984, S. 9 und S. 13.
- 7 Ebd., S. 135-136.
- 8 Stadt Wien (Hg.), *Gemeinde baut. Wiener Wohnbau 1920-2020*, Wien 2014, S. 73 (Tabelle Substandardwohnungen in Wien).
- 9 Interview der Autoren mit Michael Rainer und Oliver Schreiber, Bundesdenkmalamt Landeskonservatorat für Wien, geführt am 24.7.2014 in Wien.
- 10 Dietmar Steiner (Hg.): *Neuer Wiener Wohnbau*, Wien 1986, Beispiel Rabenhof.
- 11 Kolbitsch 1990 (vgl. Anm. 4).
- 12 Eva Maria Höhle: „Aufzüge und ihre Problematik in den Gemeindebauten der Zwischenkriegszeit.“ In: *Wohnen in der Stadt. Ideen für Wien*. hg. von der Stadt Wien – Geschäftsgruppe Wohnbau und Stadterneuerung (Magistratsabteilung 24) in Zusammenarbeit mit der Ingenieurkammer für Wien, Niederösterreich und Burgenland, Wien o. J., S. 100.
- 13 Ebd.
- 14 Ebd.
- 15 Kolbitsch 1990 (vgl. Anm. 4).
- 16 Eve Blau: *Rotes Wien. Architektur 1919-1934. Stadt-Raum-Politik*. Wien 2014, S. 413ff.