

archimaera  
architektur.kultur.kontext.online

Harald R. Stühlinger  
(Zürich)

## Einfügen im großen Maßstab

Das städtebauliche Implantat der Wiener Ringstraßenzone

Die Wiener Ringstraße stellt eine der großen Stadtumbauarbeiten im Europa des 19. Jahrhunderts dar, die von vielen Städten zum Vorbild für eigene städtebauliche Planungen genommen werden sollte. Die Prachtstraße zeichnet sich nicht nur durch ihre städtebauliche Form, ihre großzügigen Freiräume und ihre monumentale Bebauung aus, sondern ebenso durch ihr einheitliches Erscheinungsbild, das sie vom übrigen Stadtgefüge abhebt. Vor diesem Hintergrund scheint die Frage nach der Einfügung dieses städtebaugeschichtlich bedeutenden Großprojekts von besonderem Interesse. Im Folgenden soll daher über die Planung und Realisierung der Ringstraßenzone als „Einfügen“ ebenso nachgedacht werden wie über das Verhältnis dieses Implantats zu seiner nächsten Umgebung.

<http://www.archimaera.de>  
ISSN: 1865-7001  
urn:nbn:de:0009-21-42054  
September 2015  
#6 "Einfügen"  
S. 67-80



## Ideelle Vorarbeiten und historische Determinanten

Wenn von einem großmaßstäblichen Einfügen auf dem Gebiet des ehemaligen Glacis die Rede ist, also im Bereich des freigehaltenen Schussfelds vor der Stadtmauer, auf dessen Areal die Ringstraße erbaut wurde, so kann die Ideengeschichte dieser Stadterweiterung hier nicht unberücksichtigt bleiben. Im Hinblick auf die in historischen Quellen immer wieder anzutreffende Städtekonkurrenz ist die Beseitigung der Wiener Stadtmauern und die Bebauung des Glacis bereits im 18. Jahrhundert angedacht worden; davon ist bei Mary Pierrepont Wortley Montagu 1716 ebenso zu lesen wie bei Anselm Desing 1741 oder bei F. W. Taube 1776.<sup>1</sup> Für das Militär hingegen stellte die Demolierung der Stadtmauer bis zum Jahr 1858 ein Vergehen an einem materiellen wie symbolischen Bollwerk dar, das den nach Westen vordringenden Osmanen noch bei der Zweiten Türkenbelagerung von 1683 Einhalt geboten hatte.

Nach der Niederlage Österreichs gegen Napoleon I. und nach dem Frieden von Schönbrunn im Jahr 1809 wurden die Bastionen zwischen dem Schottentor und der Hofburg vom französischen Besatzungsheer gesprengt – was sogleich zum Anlass für eine erste kleine Stadterweiterung genommen

werden sollte. Dabei arbeitete man aber nicht der Wohnungsnot entgegen, sondern schuf zugleich Repräsentationsorte für den kaiserlichen Hof und das wohlhabende Bürgertum in Form des Äußeren Burgplatzes sowie des Burg- und Volksgartens. Ebenso entstanden in jener Zeit bereits erste konkrete Planungen und Projekte für Stadterweiterungen, in denen auch Wohnbauten am Glacis vorgesehen wurden. Der in diesem Zusammenhang von Baron Cerrini im Jahr 1817 vorgelegte Plan für das nordwestliche Glacis hatte Vorbildcharakter, denn die meisten der nachfolgenden Stadterweiterungsvorschläge bezogen sich neben anderem auf das darin vorgesehene Gebiet zwischen dem Fischer- und dem Schottentor. Andere Erweiterungsprojekte entstanden aus dem Wunsch und der Notwendigkeit heraus, vorhandene Institutionen, die sich innerhalb der Stadt mit wenig Raum begnügen mussten, mit größeren Neubauten auf dem Glacis auszustatten. Für ein Stadterweiterungsgebiet mit einem neuen Hofoperntheater vor den beiden Kärntnertoren südlich der inneren Stadt wurden in den Jahren 1821, 1841 und 1850 gleich drei Stadterweiterungspläne vorgelegt.<sup>2</sup>

Hauptkriterium aller genannten Planungen war stets die Beibehaltung einer (weiter nach außen verschobenen) Stadtmauer. Der in dieser Hinsicht maß-

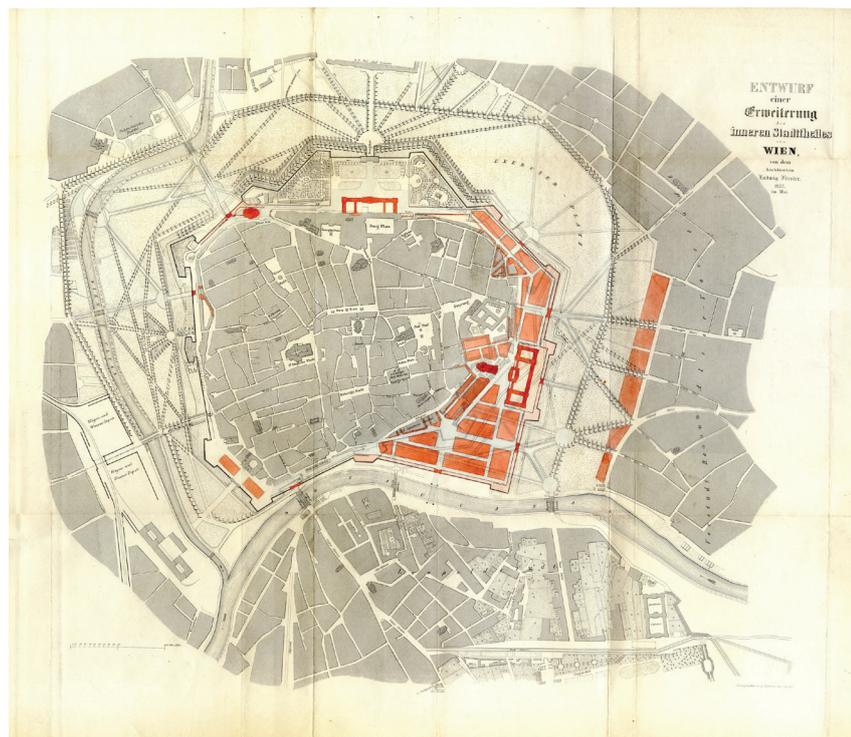


Abb. 1. Ludwig Förster, Projekt einer Stadterweiterung, eine von drei vorgeschlagenen Varianten, 1853, © Wienbibliothek im Rathaus, Wien.

gebliche Einfluss des Militärs wurde im Nachhall der Revolution von 1848 abermals gestärkt, sodass die Stadterweiterungsentwürfe ab 1850 mehr als noch vor der Revolution durch große Kasernen und mächtige Stadtmauern bestimmt waren. Doch wurden die Projekte genauso wenig realisiert wie jene, die zuvor erarbeitet worden waren.

Eine Sonderrolle bei den Stadterweiterungsplanungen kam dem Entrepreneur-Architekten Ludwig Förster zu, der zwischen 1839 und 1856 insgesamt acht Stadterweiterungsentwürfe vorlegte. (Abb. 1) Die dabei gewonnenen Erfahrungen sollten ihm beim 1858 ausgelobten Wettbewerb für die Erweiterung der inneren Stadt helfen, einen der ersten Preise zu gewinnen.<sup>3</sup> Der gezeigte Plan ist eine von drei Varianten seines Projekts aus dem Jahr 1853, in dem er in Anlehnung an Cerinis frühe Planung eine Stadterweiterung zwischen Fischer- und Schottentor vorsah.<sup>4</sup>

Obschon der österreichische Kaiser Franz Josef I. bereits 1853 davon überzeugt gewesen war, dass es zu einer großen Stadterweiterung – also zu einer Bebauung des Glacis – kommen müsste, sollte es noch weitere vier Jahre dauern, bis die ersten administrativen Vorbereitungen dafür getroffen wurden.<sup>5</sup> Als schließlich Nachrichten über die in Aussicht genommene Auflassung der Stadtmauer und eine anstehende großflächige Stadterweiterung an die Öffentlichkeit gelangten, reagierten einige Planer unverzüglich mit hochtrabenden Verbauungsplänen für das gesamte Glacis.<sup>6</sup>

Es zeigt sich, dass die zahlreichen Entwürfe, Planungen, Vorschläge und Ideen aus vier Jahrzehnten sich metaphorisch sowohl in den Glacisraum als auch in die Köpfe der Architekten und Ingenieure derart eingeschrieben hatten, dass die ab 1857 vorgelegten Pläne davon nicht unbeeinträchtigt bleiben konnten. Doch waren nicht nur die unrealisierten Projekte von erheblicher Bedeutung für die späteren Entwürfe, sondern – wie nachfolgend noch gezeigt wird – ebenso verschiedene inzwischen am Rand der Stadt oder auf dem freien Feld vor der Stadtmauer errichteten Funktionsbauten präjudizierten die Lage ihrer Nachfolge-

bauten. Bereits bei den ersten Stadterweiterungsvorschlägen für das Areal bei dem ehemaligen Kärntner Tor war beispielsweise ein neues Theater mitgeplant worden, um das alte, viel zu klein gewordene durch einen größeren Bau zu ersetzen;<sup>7</sup> der Kursalon, der in der zweiten Hälfte der 1860er Jahre im Stadtpark errichtet wurde, sollte die Tradition eines Vergnügungsortes an dieser Stelle fortsetzen.<sup>8</sup>

### **Das städtebauliche Schicksalsjahr 1858**

Die Hauptstadt des österreichischen Kaiserreichs war um die Mitte des 19. Jahrhunderts die bevölkerungsreichste deutsche Stadt,<sup>9</sup> und ihr innerer Kern wurde durch die noch bestehende barocke Stadtmauer in seiner Ausdehnung behindert. Vor der Stadtbefestigung lagen die 1850 eingemeindeten Vorstädte, die von einem weiteren, etwa 13 Kilometer langen Damm – dem sogenannten Linienwall – umgürtet waren. Zwischen der Stadtmauer und den Häusern der Vorstädte lag mit dem Glacis ein unbebautes Vorfeld mit zum Teil mehr als 300 Metern Breite. Nur wenige ephemere Bauten und Kleinarchitekturen besetzten die ansonsten freie Fläche, und nur an einigen Stellen waren dort baumbestandene Promenaden angelegt worden. (Abb. 2)

Der vom Ministerium des Innern ausgearbeitete und am 20. Dezember 1857 von Franz Josef I. unterfertigte Entfestigungsbefehl verwandelte diese Fläche mit einem Federstrich in hochpreisiges, innerstädtisches Entwicklungsgebiet. Das wegen seiner Gesundheitsbeeinträchtigung in Verruf gekommene Glacis wurde demnach aufgegeben.<sup>11</sup> Als die ersten Teile der Stadtmauer ab dem 28. März 1858 geschleift wurden, legte man entlang des Donaukanals an ihrer Stelle den Franz-Josefs-Kai an, der den späteren am Glacis verlaufenden Boulevard erst zu einem Ring schloss. Entlang dieser beiden Straßen wurden Areale von insgesamt 86 Hektar in Baugrundstücke parzelliert, die sich damit in bester Lage befanden, und es wurde eine Stadterweiterung auf mehr oder minder ebenem Terrain entwickelt.<sup>12</sup>

Bereits im kaiserlichen Entfestigungsbefehl waren die Grundelemente der

Abb. 2. Der städtebauliche Zustand des Glacis im Jahr 1858, Zeichnung: Harald R. Stühlinger/Seraina Schwizer, 2014.



Bebauung ebenso wie die Planfindung durch einen Wettbewerb festgeschrieben worden. Von Beginn an gab man einer größtmöglichen Ausnutzung des kostbaren Baugrundes bei gleichzeitiger Freihaltung von Plätzen und öffentlichen Parkanlagen den Vorzug. Nachdem nun der 1858 ausgelobte Wettbewerb – aus politischen und kaum weniger taktischen Gründen – nicht einen, sondern gleich drei erste Preise zeitigte, setzte der Minister des Innern, Alexander Freiherr von Bach, eine Kommission ein, in der die drei Wettbewerbsgewinner ebenso wie Ingenieure, Kunstverständige, Vertreter des Hofes, des Staates sowie des Magistrats mit dem sogenannten Grundplan den eigentlichen Masterplan für die Bebauung der Ringstraßenzone erarbeiteten.<sup>13</sup> Am 8. Oktober 1859 erhielt dieser die endgültige kaiserliche Genehmigung, so dass bereits im folgenden Jahr mit der praktischen Umsetzung des Plans begonnen werden konnte, trotz oder gerade wegen der schweren Kriegsniederlagen im Südwesten des Kaisertums Österreich.<sup>14</sup>

### **Singuläre Implantate vor der Umsetzung der Ringstraßenzone**

Bereits in den Jahren vor der Schließung der Stadtmauer waren einige teils monumentale Bauten, die allesamt ein Abbild der Raumverknappung in der inneren Stadt und des daraus resultierenden Drängens der staatlichen Zentralstellen aus dem Stadtzentrum heraus darstellen, auf dem Glacis errichtet worden. Sie waren die ersten Vorboten der Strategie des Einfügens auf dem Glacis und mithin dem späteren Einfügen prinzipiell verwandt, aber graduell gänzlich verschieden. Diese Bauten waren am Rande der Vorstädte gebaut und auf die innere Stadt ausgerichtet. Für die letztlich umgesetzte Ringstraßenzone sollten sie von nicht unmaßgeblichem Einfluss sein, da der Gesamtplan auf sie reagieren musste.<sup>15</sup> Neben Staatsbauten entstanden auch erste Wohnbauten direkt im Anschluss an die Vorstädte, wie etwa jene vor der Landstraße beim ehemaligen k. k. Mehlaufschlagsamt oder unmittelbar neben der k. k. Fuhrwesenskaserne.<sup>16</sup> Im Nordwesten des Glacis wurde ab 1853 mit dem Verkauf von Grundstücken für das Stadtquartier „Neu-Wien“ begonnen, in dessen Anschluss nach einem vereitelten Atten-

tat auf den Kaiser mit der Votivkirche ab 1856 der erste Monumentalbau auf dem Glacis errichtet wurde; im Wettbewerb sollte die Lage der Kirche durchwegs als problematisch angesehen werden.

### Einfügen eines „großen“ Projektes

Die Wiener Ringstraße war ursprünglich eine staatliche Unternehmung, bei der es vorerst um die Repräsentanz von Staat und Kaiserhaus ging, die aber am Ende des Neoabsolutismus alsbald vom Bedürfnis der Selbstdarstellung des Bürgertums abgelöst werden sollte. Der Repräsentationsdrang der privaten Bauherren aus dem Adel und vielmehr noch aus dem Bürgertum finanzierte das staatliche und imperiale Vorhaben, die Einnahmen und Ausgaben der Grundstücksverkäufe sowie die Baukosten wurden direkt über einen eigens zu diesem Zweck geschaffenen Stadterweiterungsfonds abgewickelt. Im Ergebnis bietet kaum eine andere europäische Straße entlang ihres Verlaufs neben privaten Bauten eine derartige Ansammlung von repräsentativen und öffentlichen Monumenten.

Um das großmaßstäbliche Einfügen zwischen der inneren Stadt und den Vorstädten durchführen zu können, wurde in kurzer Vorbereitungszeit im Anschluss an den Wettbewerb der oben

genannte städtebauliche Masterplan („Grundplan“) geschaffen. (Abb. 3) In der Wettbewerbsausschreibung war bereits vorausblickend von einer „successiven“ Umsetzung des Plans die Rede gewesen,<sup>17</sup> und die retrospektive Betrachtung zeigt, dass es sich um eine prozessuale Planung im Verein mit einer schrittweisen Umsetzung handelte, die jeweils an neue Bedürfnisse und Rahmenbedingungen angepasst wurde.

Der Grundplan allein stellt mit der ideellen Implementierung des Projektes bereits den ersten Akt eines Einfügens dar, dem noch weitere – maßgeblichere – Schritte folgen sollten. Er ist das letzte (in die Zukunft weisende) Glied einer Reihe von Stadterweiterungsprojekten, welches alle vorangegangenen mit seinem großen Gestus einschließt und überragt, umfasst der Plan doch das gesamte Glacis im Kleid eines neuen Städtebaus und einer neuen Architektur. Der Grundplan sah neben Innenstadterweiterungen auch eine Begrädigung des Donaukanals vor, wodurch die Bebauung entlang beider Kaistrassen in gerader Linie hätte erfolgen sollen. Der Typologie eines Boulevards entsprechend wurde ein mehrfach geknickter Straßenverlauf knapp vor der ehemaligen Befestigungsanlage angelegt. Zunächst wurde der Straßenverlauf auf dem Glacis abgesteckt – indes mit einer bedeutenden Abweichung vom

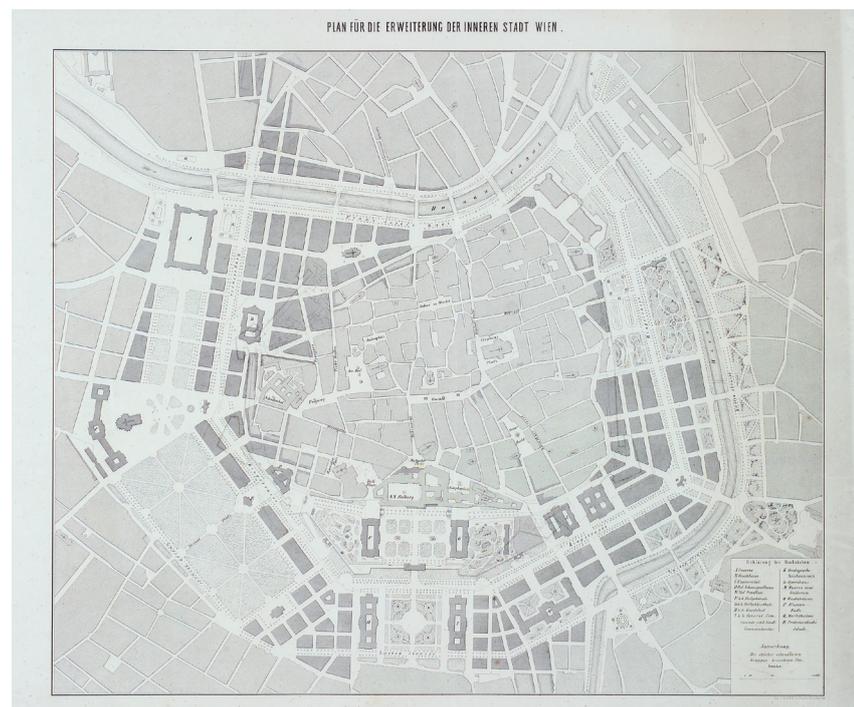
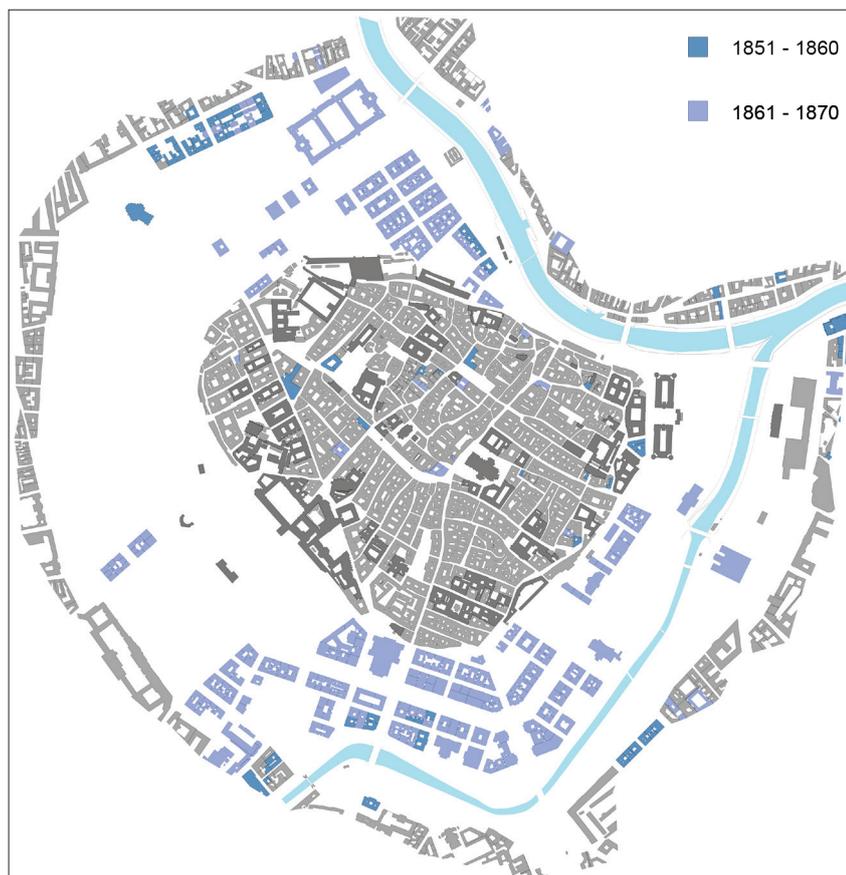


Abb. 3. K. k. Hof- und Staatsdruckerei, Plan für die Erweiterung der Stadt Wien, 1859, © Oberösterreichisches Landesarchiv, Linz.

Abb. 4. Baualterplan der Ringstraßenzone im Jahr 1870 mit den Entwicklungsschritten ab 1851, Zeichnung: Harald R. Stühlinger/Seraina Schwizer, 2014.



Grundplan, denn anstatt der darin großzügig veranschlagten 40 Klafter (ca. 76 Meter) Breite, mit der die Ringstraße die Dimension der meisten Pariser Vorbilder übertroffen hätte, legte man sie schließlich in einer Breite von nur 30 Klaftern (ca. 57 Meter) an. Damit war nun zugleich das einzige Element vorgegeben, das von den Planern – den Beamten im Ministerium des Innern sowie zugezogenen Fachleuten und Mitarbeitern des Wiener Stadtbauamtes – verbindlich berücksichtigt werden musste. Diese sahen den Grundplan ohnehin zwar als gegeben, aber keineswegs als unumstößlich an. Die noch unausgegrenzte und schnell beschlossene Konzeption des zukünftigen Stadtteils legitimierte sie, das *de facto* noch nicht fixierte städtebauliche Projekt abzuändern.<sup>18</sup> Einer planerischen Logik folgend, griffen sie von einer größeren Maßstabsebene in die nächst niedrigere ein, wobei einzelne Baugruppen Ensembles neu überdacht, in manchen Fällen sogar neu angelegt, verschoben und an eine andere Stelle versetzt wurden.

Doch wurde das Neubaugebiet nicht nur in großmaßstäblichen Quartieren gedacht: Auf der kleinsten Maßstabsebene fügte man Mikroimplantate ein,

die Räume und Orte definierten und symbolisch aufluden. Und schließlich wurde und wird durch die immer umfangreicher werdende technische Infrastruktur – oberhalb und vermehrt unterhalb der Straßenoberfläche – die Ringstraßenzone stets auf den letzten Stand der Stadttechnik gebracht.

#### Vom Bau der Ensembles und Quartiere

Nach der Festlegung des Grundplans Ende 1859 sollte nicht nur ein erstes Neubauquartier im Anschluss an den neuen Franz-Josefs-Kai um den Rudolfsplatz angelegt, sondern auch das erste Ensemble entlang des ersten Teilsabschnitts der Ringstraße errichtet werden. (Abb. 4, 5) Beim Schwarzenbergplatz einigte man sich nach verschiedenen Planstufen auf eine Platzanlage, die zum einen ein Reiterdenkmal räumlich fassen und zum anderen die axiale Ausrichtung auf das Palais Schwarzenberg unterstreichen sollte.<sup>19</sup>

Die doppelsymmetrische Platzanlage beginnt an einem der Knicke der Ringstraße. Ihre Längsachse konnte somit auf die Mittelrisalite der beiden stadtseitigen, auf den Platz ausgerichteten Bauten (namentlich das Palais Erz-

herzog Viktor an der nordöstlichen und das Palais Wertheim an der nordwestlichen Ecke) ausgerichtet werden. Diese Achse wurde mit der Errichtung eines Hochstrahlbrunnens im Jahr der Wiener Weltausstellung 1873 weiter betont. Der Abschnitt der Ringstraße zwischen Burgring und Stadtpark, in dem der Schwarzenbergplatz ein zentrales Gelenk bildet, konnte bis 1870 fast fertiggestellt werden.

Wenig später erhielt die Ringstraßenzone mit dem Beschluss, den Exerzierplatz aufzulösen und ihn stattdessen zu verbauen, ihr größtes zusammenhängendes Quartier: Um den im Jahr 1872 angelegten großzügigen Rathausplatz wurden vier Monumentalbauten errichtet, deren Hauptfassaden auf die Ringstraße ausgerichtet sind. (Abb. 6) Zwar sind Pläne zu einer monozentralen Anlage vorhanden,<sup>20</sup> jedoch wurde auch an dieser Stelle der stadtstrukturellen und symbolischen Hegemonie der Ringstraße zugearbeitet. Die Bedeutung des Rathausplatzes als zentrales Glied der Ringstraße drückt sich nicht zuletzt auch in der Architektur darin aus, dass der als Turmbekrönung auf den Rathaustrum gesetzte, auf 98 Metern Höhe stehende „Rathausmann“ sämtliche Bauten der Ringstraße überragt. (Abb. 7)

Obschon sich der Börsenkrach von 1873 in einer verminderten Neubautätigkeit niederschlug, wurden begonnene Baugruppen fertiggestellt. In der Folge nahm die Baulust *peu-à-peu* wieder zu, und es entstanden ausgedehnte Wohnquartiere um die

Börse und die Akademie der bildenden Künste. Auch wurde der Bauplatz am Schuberting, welcher zu Beginn noch für das Stadthaus (Rathaus) vorgesehen gewesen war, in sechs Blöcke für Wohnbauten aufgeteilt. Die unbebauten Blöcke zwischen der Votivkirche und der Kaserne am Donaukanal, die zuvor aus militärischen Gründen hatten frei bleiben müssen, wurden ebenso mit Wohnbauten besetzt.

Etwa gleichzeitig mit der Verbauung des ehemaligen Exerzierplatzes begannen die Arbeiten am Kaiserforum, das mit seinen drei neu errichteten Bauten einen Raum fasst, der nicht nur in monumentaler Weise die ursprüngliche Breite des Glacis konserviert, sondern der – obschon das in den Planungen anvisierte Forum nur als Torso dasteht – eine die Ringstraße überlagernde Querachse von beeindruckender Wirkung darstellt. Ab 1903 entstand schließlich mit den Gebäuden rund um das k. k. Postsparkassenamtsgebäude und das wenig später auf der gegenüberliegenden Straßenseite errichtete k. k. Kriegsministerium das letzte große zusammenhängende Ensemble der Ringstraßenzone. (Abb. 8)

Die aufwendige Überplattung des Wienflusses vom Naschmarkt bis zum Stadtpark stellt im wahrsten Sinne des Wortes die Basis für eine späte Einfügung in der Ringstraßenzone dar.<sup>21</sup> Auf dieser wurden nicht nur Teile des Obst- und Gemüsemarktes errichtet, ebenso wurden der Karlsplatz auf eine einheitliche Ebene angehoben und Baugrund für einen Kultur- und Unterhaltungscluster geschaffen. Zwischen Beethovenplatz und Heumarkt wurde zwischen 1911 und 1913 mit dem Konzerthaus und dem Musik-Konservatorium ein wichtiges kulturelles Zentrum geschaffen, an das der Wiener Eislaufverein unmittelbar anschließt. Gleichzeitig konnte auch die Achse des Schwarzenbergplatzes baulich erweitert und bis zum namensgebenden Palais verlängert werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es zu nachhaltigen Interventionen, an dessen Nachwirkungen die Stadt teilweise bis heute zu laborieren hat: Am nordwestlichen Ende des Franz-Josefs-Kais wurde nach Kriegsschäden ein gesamter Block von der Wiener Städti-

Abb. 5. Oscar Kramer, Blick entlang des Burgrings bis zum Schwarzenbergplatz, vor 1873, © Wienbibliothek im Rathaus, Wien.



Abb. 6. Baualterplan der Ringstraßenzone im Jahr 1890 mit den Entwicklungsschritten ab 1871, Zeichnung: Harald R. Stühlinger/Seraina Schwizer, 2014.



schen Versicherung neu errichtet, bei dem der Ringturm mit seinen 72 Metern einen markanten vertikalen Bezugspunkt in der Ringstraßenzone bildet – nicht zuletzt auch deshalb, weil seine markante Antenne und die mediale Bespielung der Fassade ihn zu einer Sehenswürdigkeit im historischen Umfeld werden ließen.

Das Gebäude der Urania (Max Fabiani, 1909-1910), das den östlichsten Punkt der Ringstraßenzone markiert, war im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt worden. Die städtebauliche Exponiertheit dieses Ortes, der zudem am Zusammenfluss von Donaukanal und Wienfluss liegt, wird durch die abgerundete Gebäudeform der Urania unterstrichen, die im Zuge der Rekonstruktion prononciert wurde, ebenso durch den Turm ihrer Sternwarte.

Als der oben erwähnte Wiener Eislaufverein in den 1960er Jahren unter Liquiditätsproblemen litt, wurden Teile des von ihm belegten Grundstücks für die Errichtung des Hotel *Intercontinental* verwendet. Im Stil der Zeit wurde entlang der Johannesgasse am Stadtpark ein niedriger Sockel mit einem Scheibenhochhaus von insgesamt 39 Metern Höhe errichtet. Einem

anderen städtebaulichen Leitbild als dem Blockrand der Ringstraße verpflichtet, mag es zwar ein Manifest der Nachkriegsmoderne sein, mit seiner die Vorzüge der nächsten Umgebung negierenden architektonischen und städtebaulichen Haltung erzeugt es aber eine Situation, deren Beitrag zur vorhandenen urbanen Qualität als verschwindend gering bezeichnet werden muss. Im neuesten Entwicklungsprojekt soll in unmittelbarer Nähe ein Wohnturm eingefügt werden, der mit seinen dem Ringturm entsprechenden 73 Metern zwar eine weitere vertikale Dominante in der Ringstraßenzone einführen, die dortige missliche städtebauliche Situation allerdings nur noch verschlimmern würde.<sup>22</sup>

#### **Absicht und Ziel der städtebaulichen Einfügung**

Das großmaßstäbliche, über Jahrzehnte verwirklichte städtebauliche Projekt der Wiener Ringstraße kann anhand von zwei maßgeblichen Charakteristika, die in einem komplexen Raum- und Abhängigkeitsverhältnis zueinander stehen, analysiert und interpretiert werden. Erstens durch die Schnittstellen des Neubaugebietes mit dem Bestand, und zweitens über die städ-

tische Form mit ihrem prägnanten gründerzeitlichen Raumkontinuum.

Durch das bestehende Stadtgefüge hatte das Baugebiet mehr oder minder eindeutige Grenzen gesetzt bekommen, und auf der Vorstadtseite gab es mit der ersten Häuserreihe eine klare Grenze. Lediglich dort, wo der Donaukanal und der Wienfluss ihr Bett hatten, war das Limit schwieriger auszumachen. Die Existenz der Stadtmauer, deren Demolierung mit Unterbrüchen von 1858 bis 1872 andauerte, stellte die Planer hingegen bei der inneren Stadt vor so manches Problem. So standen im Jahr 1858 nicht weniger als 107 Wohnhäuser und kleinere Paläste auf oder in direkter Verbindung mit der Stadtmauer, so dass nicht eindeutig geklärt war, wie weit die Planer nach deren Schleifung ins Stadtgebiet eingreifen durften oder konnten. Für die tatsächlich durchgeführten Eingriffe ins bestehende Innenstadtgewebe entlang der ehemaligen Stadtmauer zeichneten letztlich insbesondere ökonomische Überlegungen verantwortlich, bei denen wichtige Besitzerinteressen gewahrt bleiben mussten. Anders als in Paris nämlich wurde in Wien nicht mittels umfassender Expropriation die Grundlage für Neubauten geschaffen.

Diese moderate Herangehensweise ist im Bualterplan hinlänglich nachvollziehbar: (Abb. 9) Im südöstlichen Bereich der inneren Stadt wurden die ersten Privatbauten innerhalb der Stadtmauer wenig bis gar nicht angetastet, so dass ein Teil der die Stadtmauer

nachzeichnenden Walfischgasse bis heute vorhanden ist. Umfangreichere Eingriffe ergaben sich am östlichen und nordwestlichen Rand der inneren Stadt durch den Abbruch unzeitgemäßer militärischer und staatlicher Bauten. Erst die Anlage der Ringstraße schuf daher ein Klima, in dem die nachhaltigen und wichtigen Regulierungsarbeiten in der Innenstadt möglich wurden.

Durch die vollständige Ausfüllung des Glacis entstand eine ringförmige Großform, deren städtebauliches Rückgrat, die Ringstraße, sich in Form eines polygonalen Straßenzuges präsentiert. Durch den geknickten Verlauf entstanden dreieckige Zwickel, die wie im Falle der (indes bereits bestehenden) Votivkirche oder des Justizpalastes für herausragende Bauten verwendet wurden.

Wie bereits erwähnt, befinden sich die Monumentalbauten allesamt an der Ringstraße selbst oder stehen entweder über ein größeres Ensemble oder über eine Sichtachse direkt mit ihr in Verbindung. Die Prachtstraße ist somit Bedeutungsträger und lineares Zentrum, auf das die Monumentalbauten ausgerichtet und von der aus auch die wichtigen Bauten in der zweiten Reihe sichtbar sind. Mit Ausnahme der Rudolfskaserne (heute: Rossauerkaserne), die auf das ihr zugeordnete freie Feld im Südwesten ausgerichtet war, beziehen sich alle auf die Prachtstraße; doch ist über den Deutschmeisterplatz selbst bei dieser Kaserne zumindest der Mittelrisalit ihrer Süd-



Abb. 7. Unbekannt, Blick über den Burg- und Franzensring zum Rathaus, vor 1900, © Wienbibliothek im Rathaus, Wien.

Abb. 8. Baualterplan der Ringstraßenzone im Jahr 1920 mit den Entwicklungsschritten ab 1891, Zeichnung: Harald R. Stühlinger/Seraina Schwizer, 2014.



fassade mit der Ringstraße verbunden. Zwar wurde an manchen Stellen versucht, visuelle und symbolische Bezüge mit dem Bestand aufzubauen, doch standen diese in ihrer Wirkung stets den neu angelegten und mitunter symbolisch aufgeladenen Achsen nach. Man betrachte dafür die Achsen des Chores der Votivkirche, des Landesgerichtsgebäudes oder des Mittelrisaliten der Rückseite des Rathauses, die allesamt keinen Bezug zum Bestand aufzubauen vermochten. (siehe Abb. 7) Die Ausrichtung der Gebäude, die direkt an der Ringstraße platziert wurden – wie die Universität, die Börse, das Ringtheater (1881 abgebrannt), das Reichsratsgebäude (heute: Parlament) sowie das Museum für Kunst und Industrie (heute: MAK) – zeugt indes von der unbedingten Bezugnahme auf die Prachtstraße. Daneben gibt es kürzere und längere Querachsen, welche die Ringstraße nicht nur überspannen, sondern durch die daran anschließenden Ensembles auch gliedern und rhythmisieren. Diese finden sich nicht nur bei der Achse Rathaus-Burgtheater, sondern auch im nordöstlichen Bereich der Ringstraße. Die ehemals bestehende Achse von der Franz-Josefs-Kaserne mit gleichnamigen Tor bis zur k. k. Finanzlandesdi-

rektions wurde im Zuge der Verbauung des Glacis verkürzt. Und nachdem das Stubenviertel im Nachhall des Generalregulierungsplans mit dem Ensemble rund um das k. k. Postsparkassenamtsgebäude verbaut worden war, setzte man dem Postgebäude das k. k. Kriegsministerium als letzten Bau an der Ringstraße gegenüber.

Am monumentalsten wurden diese Querachsen an zwei Stellen ausformuliert: Während jene des Schwarzenbergplatzes bis zum Horizont beim Oberen Belvedere reicht, bildet das Kaiserforum durch seine Längen- und mehr noch durch seine Breitenausdehnung den großzügigsten Raum an der Ringstraße. Wenn auch beide Monumente auf diesen Plätzen zur Ringstraße ausgerichtet sind, so fungieren sie dennoch unterschiedlich. Denn die Figur Maria Theresias deutet zwischen den beiden symmetrisch angeordneten Hofmuseen über die Ringstraße hinweg auf die innerstädtische kaiserliche Residenz der Hofburg, verschränkt also die beiden Seiten des Boulevards und unterstreicht damit die imperiale, die Ringstraße kreuzende Querachse innerhalb des Kaiserforums. Das Reiterstandbild für Fürst Schwarzenberg an der Ringstraße

Abb. 9. Baualterplan der Ringstraßenzone im Jahr 2013 mit den Entwicklungsschritten ab 1918, Zeichnung: Harald R. Stühlinger/Seraina Schwizer, 2014.



hingegen ist die visuelle Repräsentanz der Familie, deren Sommerpalais stadtauswärts auf der Achse liegt. (Abb. 10) Solcherlei Querachsen belegen das Potential der Herstellung von inszenierten Sichtbeziehungen. Nicht nur wird damit an der Ringstraße ein städtebaulich-räumlicher Bezug geschaffen, sondern es wird auch ein visuell-ästhetisches Ereignis losgetreten, welches das Erleben von Stadt steigert.

Durch das Heranziehen von repräsentativen Fassaden, die fernab der eigentlichen Prachtstraße liegen, wird die monumentale und symbolische Aufladung der Ringstraße noch zusätzlich gesteigert. An vielen Stellen werden Blicke auf Fassaden herausragender öffentlicher Bauten freigegeben und über Sichtachsen auf die Prachtstraße gebracht. Die Planungsgeschichte eines Einzelbaues bestätigt diese Haltung und entwerferische Handlungsweise exemplarisch: Der Justizplast sollte ersten Planungen zufolge mit seinem Mittelrisaliten auf die Achse der das Rathaus flankierenden Straße (heute: Reichsratsstraße) ausgerichtet werden,<sup>23</sup> letztlich aber wurde die Hauptfassade gedreht und somit ein Bezug zur Ringstraße hergestellt. Allerdings er-

laubte es die dreieckige Grundstücksform bei gleichzeitig rechteckigem Gebäudegrundriss und geknicktem Prachtboulevard nicht, den Justizplast ebemässig auf die Ringstrasse hin auszurichten und gleichzeitig den Restraum angemessen auszunützen.

Die größte Aufmerksamkeit erlangt sicherlich das Rathaus, das nicht nur durch seinen mächtigen Turm alle anderen Hochhäuser an der Ringstraße überragt, sondern wie kaum ein anderes Gebäude die Blicke von mehreren Seiten auf sich zieht. Seine zurückversetzte Lage von der Ringstraße steigert die Höhenwirkung und lässt das Rathaus – und mit ihm das einstmals aufstrebende Bürgertum der Stadt – imposant ins Stadtbild treten.

Da die Ringstraße nahe an der ehemaligen inneren Stadt ausgesteckt wurde und somit nicht viel Baugrund zwischen neuer Straße und beginnendem Stadtkörper vorhanden war, wurde das Hauptaugenmerk auf ein zentripetales Blickregime gelegt, um das historische Zentrum Wiens mittels Blickbezügen um einen modernen Stadtteil zu erweitern. Mit der ursächlichen Absicht, dem österreichischen Kaiserreich eine imperiale Erscheinung und

mit anderen Städten konkurrenzfähige Reichshauptstadt zu geben, wurde eine der repräsentativsten Straßenschöpfungen des 19. Jahrhunderts geschaffen. Der städtebauliche Gestus, der durch symbolische Aufladung unterstrichen wurde, drückte die unmissverständliche Absicht aus, autarke und zugleich mit dem Vorhandenen verknüpfte Repräsentationsarchitekturen zu errichten. Die vorangegangene Analyse hat gezeigt, dass der Ringstraße durch den differenzierten Umgang mit dem Bestand von innerer Stadt und Vorstädten, durch die Anlage der Quer- und die betonte Ausformulierung wichtiger Sichtachsen sowie durch die Implementierung eines zentripetalen Blickregimes ein autoreferenzielles Selbstverständnis zugrunde gelegt wurde, das mit der inneren Stadt mehr zu tun haben sollte als mit den Vorstädten.

straßenzone zugeteilt wurde, mussten ihre Bauten ebenso im städtebaulichen Erscheinungsbild übernehmen. In ihrer städtebaulichen Statistenrolle gaben diese den untergeordneten, aber dennoch essentiell notwendigen Hintergrund ab, vor dem die in erster Reihe stehenden Repräsentationsbauten ihren Anspruch auf Monumentalität und Autonomie einlösen konnten. (Abb. 11, 12) In seiner Dimension kam das auf Repräsentation abzielende Unternehmen des Einfügens der Wiener Ringstraßenzone einem demiurgischen Akt gleich.

Abb. 10, 11. Unbekannt, Blick über den Schwarzenbergplatz, vor 1900, © Wienbibliothek im Rathaus, Wien (oben), Unbekannt, Blick entlang des Opernring, vor 1900, © Wienbibliothek im Rathaus, Wien (unten).

Nicht der Staat allein war der Bauherr der Ringstraße, sondern in gleichem Maße die privaten Bauherren, die durch ihre Investitionen in spekulative Bauprojekte erst den Bau der Monumentalbauten ermöglichten. Die (vermeintlich) untergeordnete Rolle, die ihnen in der Realisierung der Ring-



Abb. 12. Josef Löwy, Blick entlang des Opernrings bis zur Kuppel des Kunsthistorischen Museums, 1898, © Wienbibliothek im Rathaus, Wien.



### Anmerkungen

**1** Klaus Eggert: *Die Ringstraße*. Wien, Hamburg 1971, S. 9 sowie Kurt Mollik u. a.: *Planung und Verwirklichung der Wiener Ringstraßenzone*. Wiesbaden 1980, S. 82-84.

**2** Mollik 1980 (vgl. Anm. 1), S. 92, 100 und 102.

**3** Siehe: *Werkdokumentation Christian Friedrich Ludwig Ritter von Förster*, unpubl. Projektarbeit, Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung der Technischen Universität Wien unter der Leitung von Klaus Semsroth, Wien 1985.

**4** Wienbibliothek im Rathaus, Inv. Nr. C 4064.

**5** Österreichisches Staatsarchiv, AVA, Ministerium des Innern, Präsidialakten 1857, Karton 439, Absatz III (Abschrift aus dem Haus-, Hof- und Staatsarchiv).

**6** Neben unbekannt gebliebenen Planern hat Leopold Kintzl in jenem Jahr Stadterweiterungsprojekte für das Glacis geliefert; siehe dazu Leopold Kintzl, Teile der Wettbewerbsprojekte Nr. 4 und 51, Wiener Stadt- und Landesarchiv, Plan- und Schriftenkammer, 3.2.1. P1 110.806, ebenso: Wien Museum,

Inv. Nr. 1.505 und Wiener Stadt- und Landesarchiv, Plan- und Schriftenkammer, Sig.: 111.111 (Projekt Nr. 36).

**7** Zu den zahlreichen Projekten siehe: Wien Museum, Inv. Nr. 13.483.

**8** Vgl. Katasterplan der Stadt Wien, 1858.

**9** Berlin zählte im Jahr des Wettbewerbes von Wien (1858) 458.637 Einwohner, München (1858) 137.095 und Hamburg (1858) 171.696. Wien hatte im Jahr vor dem Wettbewerb (1857) etwa 683.000 Einwohner. Zur Einwohnerentwicklung in den jeweiligen Städten siehe: <http://de.wikipedia.org> (24.7.2014).

**10** Diese und die folgenden Plandarstellungen entstanden durch die freundliche Mitarbeit von Seraina Schwizer und basieren sowohl auf dem Kulturgüterkataster der Stadt Wien, dem Historischen Atlas der Stadt Wien sowie eigenen Forschungen.

**11** Die zeitgenössische Kritik verglich die Staubbekämpfung, die am Glacis in den Sommern herrschte, u. a. mit der heißen ungarischen Tiefebene und führte oft dessen gesundheitsbedrohende Wirkung an.

Siehe dazu: o. A.: „Ueber die Neugestaltung Wiens.“ In: *Die Presse* (1858), Nr. 103, 6. Mai 1858, o. S.: „Die Stadtverwaltung gibt für das ‚Straßenbespritzen‘ ungeheure Summen aus [ . . . ]. Dazu kommen noch die Staatsüberungs-Kosten mit 74,150 fl., die auch größtentheils nur ein Aufstößern der abgelagerten Staubmassen sind, wie denn immer eine Staubwolke die noch dazu am Tage arbeitenden Straßenreiner verhüllt.“

Siehe ebenso o. A.: „Ueber die Neugestaltung Wiens.“ In: *Die Presse* (1858), Nr. 115, 21. Mai 1858, o. S. sowie o. A.: „Wiener Nachrichten.“ In: *Die Presse* (1858), Nr. 133, 13. Juni 1858, o. S.

**12** Protokollbuch der Sitzung vom 21. Januar 1858 zur Wettbewerbsausschreibung. Österreichisches Staatsarchiv, AVA-STEF- Karton 1, Grundzahl 12074 ex 1857 (Präsidial Faszikel 1), o. S. Laut Berechnung des Ministeriums des Innern belief sich die Gesamtfläche auf 238.525 Quadratklafter, die ein Entwicklungsgebiet von umgerechnet 857.454 Quadratmetern darstellte.

**13** Unlängst konnte im Wien Museum der offizielle Grundplan lokalisiert werden, der im Oktober 1859 im Wiener Stadtbaum der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

**14** Mollik 1980 (vgl. Anm. 1), S. 155-156.

**15** Felix Czeike: *Historisches Lexikon Wien in 6 Bänden*. Wien 2004. Einträge: o. A.: „Polytechnisches Institut.“ [ab 1816 errichtet, heute: TU Wien], Bd. 4, S. 574; o. A.: „Landesgerichtsgebäude.“ [ab 1831 als k. k. Criminalgebäude errichtet, heute: Landesgericht und Justizanstalt Wien Josefstadt], Bd. 3, S. 670; o. A.: „Hauptmünzamt.“ [ab 1835 als k. k. Münzamt, heute: Münze Österreich], Bd. 3, S. 82; o. A.: „Franz Josefs-Kaserne.“ [1852-1857 als Kaiser Franz-Josefs-Kaserne errichtet, 1900-1901 demoliert], Bd. 2, S. 370; o. A.: „Militärgeographisches Institut.“ [1840-1842 als k. k. Militärgeographisches Institut errichtet, heute: Amtshaus der Stadt Wien], Bd. 4, S. 266 sowie o. A.: „Hauptzollamt.“ [1840-1844 als k. k. Hauptzollamt errichtet und durch das k. k. Finanz-Landesdirektionsgebäude, heute: Finanzlandesdirektion, 1846-1848], Bd. 3, S. 84-85.

**16** Das Areal kaufte der Hof- und Stadtbaumeister Anton Oetzelt und errichtete ab 1852 acht Wohnhäuser auf dem 4600 Quadratmeter großen Gelände. Siehe dazu Diego Caltana: „Anton Ölzelt.“ In: *Architektenlexikon Wien 1770-1945*, <http://www.architektenlexikon.at/de/1200.htm> (24.7.2014).

**17** Zur offiziellen Wettbewerbsausschreibung („Concursausschreibung“) siehe: *Wiener Zeitung* (1858), Nr. 25, 31. Januar 1858, S. 322-323.

**18** Mollik 1980 (vgl. Anm. 1), S. 203-236.

**19** Zur Entwicklung des Schwarzenbergplatzes vgl. Bernadette Reinhold: *Der Schwarzenbergplatz: seine städtebauliche und architektonische Entwicklung*. unpubl. Diplomarbeit, Universität Wien, 1998.

**20** Wiener Stadt- und Landesarchiv, Paradeplatzverbauung des Wiener Stadtbauamtes, Plan- und Schriftenkammer, 3.2.1.1. P1. 1389.

**21** Zur Überplattung des Wienflusses siehe: Paul Kortz: *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts*. Bd. 2, Wien 1906, S. 337-340.

**22** Der brasilianische Architekt Isay Weinfeld gewann den ausgeschriebenen Wettbewerb, siehe dazu: <http://www.dasbesondereprojekt.at> (26.10.2014).

**23** Projekt für die Verbauung des Exerzierplatzes, um 1870, Wien Museum, Inv. Nr. 107.047.