

Wiener Stadt-Bibliothek.

6707 A



A 6707

DIE

BAULICHE ENTWICKLUNG WIEN'S

VORTRAG,

GEHALTEN MÄRZ 1886 IM NIEDERÖSTERREICHISCHEN GEWERBEVEREINE

VON

FRANZ v. NEUMANN jun.,

K. K. BAURATH.

SEPARAT-ABDRUCK AUS DER „WOCHENSCHRIFT DES NIEDERÖSTERREICHISCHEN
GEWERBEVEREINES“.

WIEN, 1887.

VERLAG DES NIEDERÖSTERREICHISCHEN GEWERBEVEREINES.

BUCHDRUCKEREI VON A. KEISS IN WIEN.



Dem Vereine schon seit mehr als Jahresfrist angehörnd, war es gewiss meine Pflicht, der Aufforderung des hochgeehrten Präsidiums zu genügen und mich an dieser Stelle mit einem Beitrage an den Verhandlungen des Vereines zu betheiligen.

Ich wählte ein Thema zu meiner Besprechung, das meinem Berufe entspricht; ein Thema, das ich schon vor zwei Jahren im Oesterreichischen Museum vertreten.

Wenn damals für dasselbe nur ein kleiner Kreis von Anhängern zu finden war, so ist heute die Frage der baulichen Entwicklung Wiens zur Tagesfrage, zur Stadtfrage bereits ausgebildet.

Allerwärts wird davon gesprochen. — Auf den Plakaten der Wahl-Comités, in den Candidatenreden für öffentliche Stellen finden Sie die Schlagworte, die sich davon ableiten — wie Verbauung der Linienwallgründe, Verlegung der Kasernen, Bau einer Stadtbahn.

Und doch ist von keiner Seite eine eigentliche Agitation für dieses Programm eingeleitet.

Es ist eben das Bedürfnis und die Erkenntnis der Nothwendigkeit desselben, welche mächtiger als alle sonstigen Einflussnahmen wirken; und so steht wohl auch zu erwarten, dass die massgebenden Factoren diesen Fragen jene ernste Behandlung widmen werden, die sie verdienen.

Es erscheint überflüssig, in diesem Kreise auszuführen, welchen Werth die Förderung des Baugewerbes hat.

Sie, meine Herren, der Sie Alle direct oder indirect dabei betroffen sind, wissen dies ja zu beurtheilen.

Eine bauliche Fortentwicklung Wiens, nach dem mustergiltigen Beispiele anderer Grossstädte, ist eine Aufgabe, die alle Kreise zu fördern verpflichtet sind.

So vieles Schöne und Gute wir auch thatsächlich in Wien haben, so glänzend einzelne Theile geworden, so hat sich Wien als Ganzes betrachtet, so wie es im Leben und Verkehr nur gelten kann, doch nicht in einheitlicher Weise entwickelt.

Dieser Mangel an Einheitlichkeit ist verschuldet durch den Abgang gemeinsamer Verwaltung; wir entbehren daher heute noch eines General-Stadtplanes, wir entbehren auch jener Institutionen, die eine einheitliche Stadtentwicklung auf Grund einheitlicher Planung verbürgen.

Wenn wir uns nunmehr der Hoffnung hingeben können, dass es allseitiger Anregung gelingen wird, eine Bewegung zu Gunsten einer fördernden Einflussnahme auf die Stadtentwicklung auszuüben, so scheint es wohl passend, dass wir uns hiebei als Fachmänner betheiligen und jene fachlichen Rathschläge bieten, welche beachtet werden müssen, soll bei erneuter Action ein günstiges Resultat erzielt werden.

Treten wir daher der Frage, von diesem Standpunkte erfasst, näher.

Die Geschichte der Stadtanlagen reicht weit zurück — jene der modernen Zeit bietet uns desgleichen lehrreiche Beispiele und so können wir auf diesem Wege und Vergleiche zu berechtigten Schlüssen gelangen.

Zuerst einige allgemeine Bemerkungen.

Die Bauthätigkeit war und ist allerdings bedingt durch das Bedürfnis.

Wird dieselbe jedoch gesund und wohlüberlegt geplant, so werden dadurch Verhältnisse auch geschaffen, welche fördernd wirken und im Wege natürlicher Entwicklung neue Bedürfnisse schaffen.

Es ist dies ja das Geheimnis des Erfolges aller Stadterweiterungen — wie wir dies ja auch in Wien erlebt.

Für die wirtschaftliche Bedeutung der Bauthätigkeit hat aber ausser deren Umfang noch die Art derselben besonderen Einfluss.

Wenn eine Bauthätigkeit auf der Höhe der fachlichen Anforderungen steht, wenn sie Tüchtiges erzielt, dann erst gedeiht das Gewerbe, dann erst ergibt sich jener Fortschritt in der Leistung und jener materielle Gewinn für alle Zweige, der den Erfolg bedeutet.

Eine Massenproduction schlechtesten Qualität, eine gewissenlose Bauspeculation, kann für Einzelne überraschenden Gewinn erzielen, zum Wohlstande des Gewerbes und der Industrie führt dies sicherlich nicht.

Erfolgreich wird eine Bauthätigkeit nur dann, wenn sie auch in der Qualität auf der Höhe der Zeit steht, und wenn sich hieran alle Kreise des Bürgerstandes betheiligen und nicht einer ungesunden Speculation das Feld überlassen bleibt.

Unsere erste Stadterweiterung war vom Bürgerstande erfasst, und zu keiner Zeit hat sich das Baugewerbe materiell besser befunden, als damals.

Soll eine Bauthätigkeit jene Bedeutung erhalten, welche wir ihr wünschen, so muss die Anlage hiefür nach künstlerischen Grundsätzen geplant sein.

Stadterweiterungen von künstlerischer Seite geplant und geleitet, und anders sollte dies nicht gedacht werden, beeinflussen die Bauthätigkeit in gedeihlichster Weise. Sie schaffen Situationen und damit Raum für künstlerische Objecte; andererseits machen sie aber auch Stimmung und erhöhen so die herrschenden Anschauungen.

Thatsächlich begegnen wir auch in jeder Epoche, wo künstlerische Thätigkeit zu verzeichnen ist, der Beeinflussung der Städteanlagen und Stadtentwicklung nach künstlerischen Gesetzen.

Die Städte des Alterthums bieten uns das erste Beispiel vollendeter künstlerischer Organisation.

Die Gebäude scheinen nach ihrer Bedeutung und ihrem Zwecke gruppiert, Alles findet sich in wohlgegliederter Anreihung: ein vollendetes Bild der Ordnung, Zweckmässigkeit und Schönheit.

Auch im Mittelalter sehen wir den künstlerischen Einfluss bei der Ausbildung der Städte, wenn auch in anderer Weise, entwickelt.

Vorerst nach Aussen bedacht auf Einrichtungen zur Abwehr, sind die Grenzen mittelalterlicher Städte allerdings enge gezogen.

Im Innern finden wir meist auf römischer Anlage eine bestimmte Organisation. Die kirchlichen und landesherrlichen Gebäude sind die Mittelpunkte, um die sich die Stadtanlage gruppirt. Wenn auch in freier, malerischer Weise, sind doch durch Zweck und Bedeutung Strassenzüge hervorragender Art zu erkennen, und solche diesen untergeordnet.

Das Bedürfnis nach Wohnungen schafft bei so beschränkter Gesamtausdehnung ein enges Zusammenschliessen der Häuser. Sie entwickeln sich auf schmalen Parzellen zu Hochbauten, die mit der abwechslungs- und charaktervollen Architektur ein äusserst malerisches und stimmungsvolles Bild geben.

Sicher bieten diese Städteanlagen in künstlerischer Beziehung Beispiele von beachtenswerther Bedeutung, wenn auch zu Folge der veränderten Verhältnisse von heute nur bedingungsweise ein Materiale zur Nutzenanwendung uns dadurch geboten ist.

Aus denselben mag immerhin entnommen werden, wie es nicht unbedingt geradliniger und absolut regelmässiger Anlagen bedarf, um ein architektonisch abgerundetes Bild zu erzielen und ebenso, wie die harmonische Verbindung selbst stylistisch auseinandergehender Bauten möglich wird.

Die veränderten Verhältnisse schon in der Zeit der Renaissance, aber weit mehr im vorigen Jahrhunderte, vor Allem in dem Zeitalter der Eisenbahnen, haben allerorts gewaltige Umwandlungen herbeigeführt.

Die veränderten Mittel der Kriegführung haben ein Aufgeben der alten Vertheidigungswerke ermöglicht. Hiedurch ist Raum geworden und ein Ausbreiten der Stadtanlagen eingetreten.

Die bedeutendsten Anlagen von Promenaden, Ringstrassen und Boulevards sind durch Auflassen alter Werke und Wälle möglich geworden. Heute gibt es keine Stadt mehr, die nicht diesen Process der Umwandlung und Erweiterung bereits begonnen hat; ja hervorragende Beispiele lassen uns oft nicht einmal annäherungsweise erkennen, wie es einst gewesen, und schaffen so vollkommen neue Erscheinungen auf dem Gebiete des Städtebaues.

Es mag genügen, wenn wir zu unserer heutigen Besprechung zwei hervorragende Beispiele: Paris und Berlin, ins Auge fassen.

Neidlos müssen wir anerkennen, dass Paris das Vorbild aller modernen Städteanlagen überhaupt ist und sicher bleiben wird.

Unerreicht steht es da mit seinen grossartigen Avenuen, seinen Prachtbauten, seiner systematischen Ausüstung nach der Umgebung, seinem Leben und seinem Verkehre.

Eine Vergangenheit voll glanzvoller Errungenschaften hat es bereits frühzeitig mächtig und herrlich gestaltet, dem unser Jahrhundert sich in der Ausbildung und Vollendung würdig angeschlossen hat.

Zu einer Zeit, wo Wien noch eng umgürtet war, wo die Vorstädte erst als lose Theile die eigentliche Stadt umlagerten, war Paris bereits eine Grossstadt geworden.

Der Mittelpunkt eines mächtigen Reiches, war die Verschönerung und Entwicklung seiner Hauptstadt eine Aufgabe, die die Herrscher und Staatsmänner des Landes gleichmässig förderten.

Unterstützt durch eine Kunst-Tradition, die an Allgemeinheit und Mächtigkeit nirgends überboten, waren wohl die Bedingungen geschaffen, die das Erreichen liessen, was uns heute als verführerisches Vorbild entgegentritt.

Was Paris seinen charakteristischen Zug verleiht, das ist jene monumentale Art der Strassen- und Platzbildung, die sowohl den öffentlichen Bauten die zur Wirkung erforderliche Situation schafft, als den Privatbauten zu einem günstigen Gesamtbilde verhilft, so dass über der Grossartigkeit der Totalwirkung selbst die Schwächen mancher einzelner Leistungen übersehen werden.

Zur effectvollen Wirkung eines Strassenbildes bedarf es eines gewissen absoluten Masses der Strassenbreite, welche in einem günstigen Verhältnisse zur Höhe der Gebäude steht.

In Paris finden wir die Boulevards und Avenuen demgemäss entwickelt. Es würde den Rahmen unserer Erörterung überschreiten, wollten wir Detailbeschreibungen dieser Stadt versuchen, und mag es vielmehr genügen, das Bild in seiner Totalerscheinung zu zeichnen:

Die ringförmig und radial die Stadt durchziehenden Boulevards und Avenuen schliessen sich in einer Continuität, die ihre

Fortentwicklung auch nach auswärts findet, so dass man Paris nach allen Hauptlinien durchwandern kann, ohne dass ein abfälliges Bild den grossartigen Eindruck abmindert.

Diese Universalität der Durchbildung der Anlage, die an keiner Stelle verlassen ist, wo selbst mächtige Ausläufer nach der nächsten Umgebung entsendet werden, ist es, die uns als wünschenswerthes Ziel gelten muss.

Wenn auch in den Mitteln nach der Lage des Stadtviertels herabsteigend, finden sich doch die markanten Hauptadern, die durch abnorme Dimensionen allein schon genügen, um jene Gliederung in das Strassenbild zu bringen, die gleich zur Entwicklung eines regen Verkehrs, als zum gelungenen Gesamtbilde nothwendig ist.

Es findet sich in Paris kein Quartier, welches dieser grossen Avenuen gänzlich entbehrt, und nicht jene Uniformität in der Parcellirung, die ein Heer von Strassen schafft, ohne markanter Hauptstrassen.

Wer so das Gesamtbild von Paris überblickt, findet jenen gesunden Organismus, an welchen sich leicht anschliessen lässt. Ueberall ist der Detailentwicklung noch Raum gelassen, überall ist gesorgt, dass eine Fortsetzung mit demselben Effecte möglich wird.

Die immerhin schöne Umgebung von Paris, namentlich in der westlichen Richtung, ist geradezu monumental mit der Stadt verbunden, so dass sich dort eine Weiterentwicklung in ungeahnter Ausdehnung erzielen lässt, die des harmonischen Anschlusses an die Mutterstadt sich erfreut.

Dieser Gedanke ist selbst an Partien zur Geltung gebracht, die der Natur der Verhältnisse nach mehr zu Industrie- und Fabrikviertel geworden sind.

Die Art der Stadtentwicklung hat auch dazu geführt, wenn auch in bedingtem Sinne, eine Theilung der Stadt in Wohnungs-, Geschäfts- und Fabriks-Quartiere zu erzielen, ein Erfolg, der für die baukünstlerische und geschäftliche Entwicklung einer Stadt von gleich hoher Wichtigkeit ist.

Wenn wir uns von diesem leuchtenden Juwel einer Stadtanlage abwenden, so können wir es mit der Befriedigung thun,

dass wohl kaum ein billig Denkender unser Wien mit seiner Entwicklung aus jüngster Zeit schon in einen directen Vergleich mit Paris bringen wird, so dass wir daher ohne Klage die grosse Differenz, die uns heute noch entgegnetritt, verzeichnen können.

Anders ist unser Standpunkt bei der Betrachtung über Berlin. Hier sind wir unseren Verhältnissen näher gerückt.

Auch in Berlin sehen wir, wie in Paris, bereits weit zurückgreifend, Einzelbemühungen zu dessen Entwicklung, wenn auch unter gänzlich veränderten, ungünstigeren Verhältnissen.

Bei der damals bescheidenen staatlichen Bedeutung des Landes kommt auch die Hauptstadt desselben nur in beschränktem Masse zur Entfaltung.

Aber schon frühzeitig beginnt das Bestreben hiezu, das, so wie allerwärts, unter staatlichem Schutze erfolgt.

Nach dem Tode des grossen Kurfürsten begann im Jahre 1688 die erste Stadterweiterung durch Anlage der Friedrichstadt. Oberbaudirector *Nehring*, dessen künstlerische Begabung aus dem Zeughausbaue ermassen werden kann, erhielt den Auftrag, den Stadtplan zu entwerfen und selbst für sämtliche Bauten Risse zu verfassen, eine wahrhaft gewaltige Aufgabe, die aber von dem künstlerischen Willen des Auftraggebers Zeugnis gibt.

Thatsächlich waren auch schon während einer Zeit von sieben Jahren 300 Häuser erbaut. Gleichzeitig wurden die Festungswerke umgebaut und eine Reihe von Monumentalbauten ausgeführt, vor Allem durch die Meisterhand *Schlüter's* der Schlossbau begonnen. Manche von den wahrhaft grossartigen Plänen blieben wohl unerfüllt, aber immer war es für Berlin segensreich, dass Künstler mit der Aufgabe der Stadterweiterung betraut waren.

Unter *Friedrich Wilhelm* wurden wohl keine grossen Monumentalbauten gefördert, jedoch in dem Ausbaue der Stadt das Weitgehendste geleistet.

Ganz eigenthümliche Pressionsmittel kamen hiebei zur Anwendung. Höhere Staatsbeamte wurden zur Erbauung eines Hauses veranlasst, indem sie hiedurch sich besonderer Gnade theilhaftig machten. Im Falle eines Fehltrittes galt es sozusagen als eine Art Sühne, einen Hausbau auszuführen, und so entstand jenes

Viertel in Berlin, das heute noch spottweise das Geheimraths-viertel heisst.

Ja, noch mehr. Es wurde die gefürchtete Baucommission errichtet, die diejenigen Bürger bezeichnen musste, die genügend Geld besaßen, um ein Haus zu bauen. Sie erhielten dann den Platz und den Plan angewiesen, nach dem sie ohne Widerspruch den Bau vorzunehmen hatten.

So entstanden beinahe an 1000 Häuser, die Zahl der Einwohner wuchs auf das Fünffache.

Unter Friedrich dem Grossen wurde, trotz der auswärtigen Verwicklungen, noch immer Zeit gefunden, an die Vergrösserung Berlins zu denken. Es wurden Wohnhäuser errichtet aus Staatsmitteln und an verdienstvolle Beamte und Generale verschenkt.

Selbst nach der Napoleon'schen Zeit, wo die Staatsfinanzen arg mitgenommen waren, wurde trotz dieser Verhältnisse Alles aufgeboten, um durch Strassenanlagen den Verkehr nach Berlin zu ziehen.

Shinkl und *Rauch*, die hellen Gestirne am Himmel der Kunst, wurden mit Aufträgen bedacht.

In der späteren Periode, unter Wilhelm IV., wurden grosse Ideen geplant. Die ganze Nordspitze der Insel sollte ein der Kunst geweihter, mit Monumentalbauten geschmückter Platz werden.

Ein grosser Dom als idealer Centralpunkt der protestantischen Christenheit sollte entstehen.

Diese Ideen konnten allerdings nur theilweise realisirt werden. Immerhin entstand aber Bedeutendes, so dass die Stadtentwicklung und Verschönerung wesentliche Fortschritte machte.

Dem guten Beispiele folgte die Privatbauthätigkeit und nicht minder die Stadtgemeinde. Es entstand in dieser Periode das reizende Thiergartenviertel und eine Reihe architektonisch bedeutender Wohn- und Miethhäuser.

Im Jahre 1862 verzeichnen wir die Einbeziehung der benachbarten Vororte, die Hinausverlegung der Mauthgrenze, die Regulirung der Spree und die Ausbildung des Königsplatzes.

Auch in jüngster Zeit wird an der Erweiterung der Stadt gearbeitet und durch das neue Verkehrsmittel der Stadtbahn diese Aufgabe wesentlich erleichtert.

Mit allen Mitteln ist dieses Ziel, Berlin gross und vor Allem schön zu gestalten, Jahrhunderte lang verfolgt worden.

Immer sehen wir Künstler die Hand am Werke. Einmal begonnen, erlahmt selbst die Sorge für die Stadtausbildung nicht gänzlich, zu einer Zeit allgemeiner finanzieller Noth.

Diesem Impulse folgte die Selbsterziehung des Volkes in gleicher Weise, und so sehen wir, dass heute bereits, gestützt auf den gesunden Sinn der Bevölkerung, die Schaffung gesunder Wohnungen mit den künstlerischen Intentionen Schritt hält und erfreuliche Resultate zu Tage fördert.

Wenn wir nach diesen historischen Anführungen Berlin selbst betrachten, sind folgende charakteristische Eigenthümlichkeiten der Stadtanlage hervorheben.

Von dem königlichen Schlosse aus, welches nahezu den Mittelpunkt Berlins nach seiner heutigen Ausdehnung bildet, entwickelt sich eine Anlage von Monumentalbauten, die in künstlerisch schöner Gruppierung ein reizendes Strassenbild geben.

Diesem monumentalen Mittelpunkte entspringend, entwickelt sich die schöne Avenue der Linden, die mit ihren abwechslungsreichen Bauten bis zu ihrem architektonischen Schlusse beim Brandenburger Thor eine der schönsten Stadtanlagen bildet.

Hier erreicht die Stadt mit geschlossener Gassenfront ihr Ende und nun beginnt jener Theil Berlins, der besonders zu beachten ist.

Es ist dies das Viertel der Villenbauten und jener einzelner Wohn- und Miethhäuser, wo die bessere Welt Berlins wohnt.

Durch die schöne Anlage des Thiergartens führt eine breite Avenue nach der Villegiatur Charlottenburg, während am Saume sich in grosser Zahl die Reihe von Villen aufstapelt, die für den Architekten Objecte freier künstlerischer Schöpfungen sind, für die Bewohner aber jenes nicht hoch genug anzuschlagende Wohnhaus schaffen, womit den Anforderungen des Wohnens in der besten Weise entsprochen werden kann.

Anschliessend an diesen bevorzugten Theil der Stadtanlage entwickelt sich nun eine Art von Wohnhausbauten, die, wenn auch in geschlossener Front, doch mit Vorgärten versehen, ebenso

angenehme Wohnstätten bieten, als in ihrer Gesamterscheinung erfreuliche Strassenbilder geben.

Wenn nun auch Berlin, nicht wie Paris, ein System ringförmiger und radialer Strassen in der Bedeutung von Pariser Boulevards besitzt, so durchziehen doch Strassen in Dimensionen von 19—26 Metern die Stadt, und finden sich namentlich in dieser bedeutenden Breite unter jenen Ausläufer, die den Anschluss an die sich neu bildenden Stadttheile und an das Terrain bilden, dessen eine künftige Generation sich voraussichtlich bedienen wird.

Die Höhe der Häuser beträgt nach gesetzlichen Vorschriften nie mehr als die Strassenbreite, in keinem Falle aber mehr als 22 Meter, mit Ausnahme besonderer Silhouettirungsbauten.

Durch den systematischen Anschluss dieser breiten Strassen an die hervorragenden Partien Berlins erscheint ein ausgiebiges System von Verkehrslinien geschaffen, das auch zufolge des glücklichen Verhältnisses von Strassenbreite zur Haushöhe anziehende Strassenbilder ermöglicht.

Wenn auch ein Vergleich Berlins mit Paris ausgeschlossen bleibt, so zeigt doch Berlin das Bild einer einheitlich durchgeführten Stadtanlage im modernen Sinne.

Ueberall ist für den Anschluss neuer Stadttheile gesorgt und eine gewisse Organisation der Stadtviertel nach Industrie, Handel und Wohnquartieren erzielt.

In dem Thiergartenviertel und im weiteren Anschlusse wird dem Bedürfnisse nach einem gesunden Wohnquartier jetzt und für die nächste Zeit Rechnung getragen, da die Stadtbahn den Verkehr von Westend leicht mit dem Mittelpunkte der Stadt besorgen kann.

Aus diesem Verhältnisse der Stadtanlage hat sich auch die Wohnungsfrage günstiger entwickelt. Wenn wir wohl auch in Berlin das Miethhaus mit mehreren Wohnparteien nicht vermissen, so finden wir doch weit zahlreicher wie in Wien das Einzelwohnhaus vertreten, sei es in geschlossener Strassenfront, sei es in villenartigen Bauten, so wie es die Anlagen im Thiergarten aufweisen.

Auch das Miethhaus wird durch den wohlthätigen Einfluss, den die Kenntniss der Art des Wohnens im Familienhaus ausübt, specifisch beeinflusst, und es entstehen in zahlreichen Fällen kleinere Miethhäuser mit nur je einer Miethwohnung in jeder Etage, wo durch Hintertreppen und sonstige Anordnungen dem Familienhause näher gekommen wird.

Das System der Familien-Hausbauten, sowie der kleinen Wohnhäuser übt auch einen besonderen Einfluss auf die architektonische Erscheinung der Stadt.

Es ist nicht zu verkennen, dass im Allgemeinen eine gewisse freiere Entwicklung sich dadurch ergibt, während bei uns in Wien durch die bedingte Gleichheit, die beim Bau der Häuser mit vielen Wohnungen geboten ist, das Programm der einheitlich zu lösenden Baublöcke gestellt wird, dem wir allerdings in den jede Concurrenz überbietenden monumental wirkenden Gruppenbauten nachgekommen.

Es muss hervorgehoben werden, dass diese specifische Eigenthümlichkeit Wiens der einheitlich gelösten Gruppenbauten viel dazu beiträgt, den Avenuen in der besten Lage der Stadt zu einem erhöhten Glanze zu verhelfen, und entschieden diese Art der Lösung als Beispiel für anderwärts gelten kann.

Sicher würde uns aber das specifische Wesen des Familienhauses auch reiche Gelegenheit zur architektonischen Ausbildung geben.

Bevor wir unseren Vergleich zum Abschluss bringen, wollen wir der bauhistorischen Verhältnisse Wiens gedenken.

Bedroht und bedrängt bis spät ins 17. Jahrhundert, konnte die Entwicklung Wiens nur in beschränktem Masse erfolgen.

Erst mit der äusseren Machtentfaltung der Monarchie zu einem Gesamtreiche ergab sich auch für Wien der Beginn einer bedeutenden Bauthätigkeit. Im 17. und weit mehr im 18. Jahrhundert erwachsen im Innern der Stadt, sowie ausserhalb des Walles herrliche Bauten von Palästen und Schlössern.

Kaiser Leopold I., Carl VI. und in weiterer Folge Maria Theresia hatten mit monumental angelegten Bauten die bauliche Entwicklung Wiens begonnen.

Dem kaiserlichen Impulse folgte der Adel, der im edlen Wetteifer, mit hervorragenden Palastbauten unsere Stadt beschenkte.

Alle diese Bauten sind nicht nur bedeutend durch grossartige Conception, sondern auch durch ihren erkennbaren Bezug zur Stadtanlage.

Das Belvedere, die Karlskirche, das Lustschloss Schönbrunn, die Paläste Schwarzenberg, Auersperg und Liechtenstein erscheinen hier besonders einflussnehmend.

Sie sind ein glänzendes Zeugnis für den nach Grossartigkeit ausgreifenden Zug dieser Glanz-Epoche vaterländischer Kunst.

Immer aber blieb noch durch die Belassung des eigentlichen Stadtwalles eine umfassendere Stadtentwicklung erst der in der Geschichte unserer Stadt unerreicht dastehenden jüngsten Epoche vorbehalten, wo durch den hochherzigen Entschluss des Monarchen die bedeutendste That jetzt und für die fernere Zukunft geschaffen wurde.

Wenn wir damit diesen ersten Theil unserer Besprechung schliessen, so müssen wir aussprechen, dass nur durch Vereinigung Aller, Stadt-Entwicklungen in vollkommener Weise möglich werden. Stets ist auch die Staatsgewalt bei Entschluss und Durchführung hervorragend betheiligt.

Immer sehen wir den Plan ins Grosse gefasst, von den weitgehenden künstlerischen Motiven getragen, nicht kleinlich und beschränkt in den Ideen, wenn auch oftmals nur theilweise die Reife zur That erreicht wird; immer aber sehen wir für kommende Zeiten, weitaus für eine ferne Zukunft sorgend und planend vorgedacht, damit Raum und Verhältnisse gewonnen werden, die zum Danke späterer Generationen, sinngemässen Anschluss und harmonische Ausbildung gestatten.

Prüfen wir mit dem gewonnenen Massstabe unsere eigene Lage :
Schon wurde ausgesprochen, welche mächtige Initiative wir zu verzeichnen haben.

Die kaiserliche Fürsorge hat uns die erste Stadterweiterung beschieden — glanzvoll und bedeutend für sich — ein leuchtendes Beispiel auch nach Auswärts.

Die Anerkennung, die uns von allen Seiten darüber geworden, enthebt uns, in diesem Kreise auch nur ein Wort hinzuzufügen.

Die Thätigkeit unserer Communal-Verwaltung für das ihrer Fürsorge anvertraute Weichbild Wiens, die Thätigkeit unserer Stadterweiterungs-Commission, wird von einem jeden Wiener dankbar anerkannt.

Was uns aber zu wünschen bleibt, das ist jene einheitliche Stadtausbildung, welche harmonisch die schönen Anfänge nach Aussen verbindet, sinngemäss die Art geordneter Stadtanlage auch in jene Theile verpflanzt, die bisher sich einer solchen Fürsorge nicht erfreuten.

Als im Jahre 1857 das kaiserliche Machtwort den Impuls zu unserer Stadterweiterung gegeben, blieb dieselbe, sowie die organische Stadtausbildung, nur auf einen Theil Wiens beschränkt.

Der staatsmännische Vorschlag, die Einverleibung der Vororte und damit die Centralisirung der Stadtanlage zu erwirken, wurde abgelehnt; und damit war jenes Verhängnis verschuldet, an dem unsere Stadtanlage schwer zu tragen hat.

Wäre Wien als grosses Ganzes in einheitlicher Verwaltung gewesen, es hätte sich auch jener Zug einheitlicher Stadtausbildung eingestellt, der uns eine Reihe von Errungenschaften gesichert, die wir anderwärts vorfinden.

Vergegenwärtigen wir uns zum Behufe eines Programmes für zukünftige Correcturen das Bild, welches die Stadtanlage zum Beginne der Stadterweiterung in dieser Hinsicht geboten.

Die Entwicklung der Vorstädte an sich war, bis auf wenige Partien, so weit gediehen, dass sozusagen das ganze Terrain zwischen Glacis und Gürtelstrasse bebaut erschien. Die Hauptverkehrsadern, folgend den natürlichen Terrainlinien, wie sie von früherer Zeit sich herausgebildet, waren gegeben.

Theilweise fanden sich hier genügende Strassenbreiten, welche auch weitgehenden Anforderungen entsprechen konnten; theilweise aber auch der Correctur bedürftig waren.

Nach den Vororten hin fand sich nur eine spärliche Verbauung, welche vornehmlich den vorhandenen Hauptverkehrsadern folgte.

Handelte es sich für die Vorstädte um zweckmässige Ausbildung vorhandener Verhältnisse, so war bei der Entwicklung der Vororte die für jede grössere Stadtanlage nothwendige Organisation nach Quartieren nach Thunlichkeit anzustreben.

Sicher war auch für Wien die Anlage von specifischen Wohnquartieren ins Auge zu fassen und konnte bei entsprechenden Vorkehrungen die Projectirung einer solchen Einrichtung auch auf Erfolg rechnen.

Die Hügelabhänge, welche sich vom Kahlenberge bis zur Westbahn hinziehen und weiters jene Thalpartie nächst Schönbrunn musste vornehmlich zu diesem Zwecke geeignet erscheinen, wobei die Wahl frei bleiben konnte, die Specification nur auf einen Theil zu beschränken, oder aber die Anlage in mehrere Partien in der Weise zu theilen, dass wieder einzelne Industrieviertel sich dazwischen einfügen konnten.

Von Meidling ab, nach der Donau zu, in zielbewusster Verbindung mit der zu gründenden Donaustadt, war der Platz für die Anlage der Industrie- und Gewerbe-Etablissements und der darauf Bezug nehmenden Wohnungsbauten, da dieser Theil auch jenes landschaftlichen Reizes entbehrt, den die Partien, welche unmittelbar am Kahlenberge anschliessen, aufweisen. Hier konnten Gewerbe, Industrie und Handel jene sinngemässe räumliche Vereinigung und Verbindung auch finden, die zu deren Entwicklung und Entfaltung erspriesslich ist, für die Stadtausbildung aber die grössten Vortheile geboten hätte.

Die Durchführung einer solchen Ausbildung wäre auch sicher erfolgt, würde seiner Zeit jener glückliche Gedanke der Vereinigung der Vororte mit Wien realisirt worden sein.

So indess war jeder der Vororte auf seine eigenen beschränkten Mittel verwiesen, und konnte auch, trotz anerkennenswerther Anstrengungen, nur Partielles geschaffen werden.

Man musste sich begnügen, die Anschlüsse an das Wiener Strassennetz mit bescheidenen Ausmassen zu erzielen, eine Organisation der Anlage nach Zwecken, wie es bei einer ins Grosse zielenden Stadtdisposition zum Vortheile aller einzelnen Partien möglich war, musste unterbleiben und die Entwicklung eines jeden Theiles den speciellen Verhältnissen überlassen werden.

Dadurch mangelt auch jener monumentale Charakter, den andere Stadtanlagen selbst in solchen Partien aufweisen.

Versuchen wir die heutigen Verhältnisse zu beurtheilen, wie sie sich unter diesen ungünstigen Umständen gestaltet.

Beginnen wir mit Döbling.

Hier hat sich aus früheren Villeggiaturen eine Art Wohnquartier entwickelt, welches der ferneren Ausbildung der Anlage und dem Anschlusse kein wesentliches Hindernis bereiten wird.

Einer ähnlich günstigen Vorbereitung begegnen wir in der Cottage-Anlage, die sich, auf dem Gemeinde-Gebiet Währing beginnend, nunmehr auf jenes von Döbling ausbreitet.

Die Versuche zur Gründung von Familienhaus-Anlagen haben in der Cottage-Anlage und in einzelnen Theilen Döblings schöne Erfolge zu verzeichnen.

Aber auch hier gebricht es heute noch an einer ostensiblen Ausbildung, einer Verbindung mit der Mutterstadt, wie wir dies anderwärts finden.

Es mangelt die Angliederung und Verbindung mit grossen Avenuen, an welche sich die kleineren Strassenzüge anschliessen, wo in dem einen Falle sich das Haus des Reichen, in dem anderen der Mittelstand anbaut.

Immer bleiben jedoch diese Anlagen, welche durch die Thatkraft einzelner strebsamer Männer geschaffen wurden, für uns ein Beweis, dass auch in Wien die Gründung eines Wohnhaus-Viertels im bessern Sinne fruchtbaren Boden fände, wollte man nur die zur Entwicklung eines solchen, nothwendigen Vorkehrungen und Verkehrsmittel schaffen.

Im Gegensatze hiezu finden wir in den andern Vororten, eingeschlossen den 10. Bezirk, Industrie-Anlagen und Wohnungen für den anspruchsloseren Mittelstand, zum grossen Theile jedoch für die ärmere Classe.

Wir begegnen hier im Allgemeinen gleichen Verhältnissen, so dass wir es unterlassen können, eine Detailschilderung vorzunehmen.

Wie schon angeführt, muss ja anerkannt werden, dass auch hier ausnahmslos die einzelnen Gemeinden, selbst mit grossen Opfern, bestrebt sind, den Anforderungen nach baulicher Entwicklung zu entsprechen.

Vom Standpunkte der specifisch localen Verhältnisse mag auch das thatsächlich Geschaffene genügen.

Andere Wünsche ergeben sich aber, wenn diese Stadtelemente als Entwicklungstheile für eine Grossstadt angesehen werden.

Solche Stadttheile bedürfen dann ausnehmend breiter Avenuen mit Vorgärten und Anpflanzungen.

Wenig Nebenstrassen, dafür ausgiebiges Ausmass der Hauptstrassen.

Nichts ist dringender bei Stadtanlagen, die sozusagen ins Unendliche fortschreiten und einfache Viertel bilden sollen, als dass durch natürliche Graduirung der Strassen, durch ihr Ausmass, charakteristische Gliederungen erzielt werden.

Hiedurch allein wird es verhindert, dass jene uniforme Erscheinung sich ergibt, welche die Durchführung vieler, beinahe ganz gleich breiter Strassen erzeugt, und welche das Auge ermüdet und namentlich bei Quartieren der ärmeren Bevölkerung den Abfall noch augenscheinlicher zum Ausdruck bringt.

Wo durch breite Avenuen, durch das fröhlich stimmende Grün der Vorgärten und Alleen eine heitere Abwechslung in solche Quartiere gebracht wird, dort vermindert sich der Contrast gegenüber den Nobelquartieren.

Es muss noch weiter bedacht werden, dass solche Parthien später veränderten Verhältnissen entgegengehen; dass sie dermalen nur die Voranlage für nachherige Entwicklung bieten.

Wir finden in Paris solche Ausgänge, welche sich vom Herzen der Stadt entwickeln, mit sogar 100 Meter, in Berlin mit 50 Meter Breite.

Wir erfreuen uns nur theilweise solcher Strassenzüge, die eine ähnliche Ausbildung ermöglichen.

Dafür begegnen uns zahlreiche Beschränkungen, meist entsprungen einem eigenthümlichen Parzellirungs-Systeme, das eine ungesunde Grundspeculation geschaffen und das wir selbst theilweise innerhalb des Gürtels am unrechten Platze angewendet sehen.

Möglichst kleine Baugruppen werden gebildet, hiebei ein allerdings bedeutender Gesamtaufwand von Strassengrund verschwendet, ohne einen entschiedenen Vortheil damit zu erzielen, indem alles auf beinahe gleichwerthige Strassen vertheilt wird.

Baugruppen von sechs Parzellen passen sicher nicht in Fabriksarbeiter- oder Wohnungsverviertel. Wenige, aber breite

Hauptstrassen, dazwischen an Parallelstrassen, an Quergassen eben nur so viel, als unumgänglich nothwendig, so wie dies auch in den alten Städte-Anlagen Wiens und anderwärts zu erkennen ist.

Bei solchem Verfahren kann, ohne auch nur einen Quadratmeter Strassengrund mehr zu beanspruchen, Ueberraschendes geleistet werden.

Die Schaffung von mehr Mittelhäusern scheint hier geboten, Grosse Baublöcke sind nöthig in den Fabriksquartieren für die Anlage gewerblicher Etablissements.

Oftmals wurde, auch auf Kosten einer unbedingten Durchführung des Systems rechtwinkliger Baublöcke, eine Verbauung durchgeführt, welche der natürlichen Terrainlage wenig entsprach.

Noch wäre zu bemerken, dass bei uns jene wohlüberlegte Bestimmung bezüglich der Haushöhe mangelt, welche dieselbe von der Strassenbreite abhängig macht und dadurch erzielt, dass selbst bei geringen Strassenbreiten den sanitären Ansprüchen nach genügender Luftzufuhr Rechnung getragen wird, während durch das günstige Verhältniss der Haushöhe zur Strassenbreite eine freundlichere Gesamterscheinung der Strassenzüge eintritt.

Wenn wir dies Alles zusammenfassen, so finden wir, die Aufgabe des besseren Familienhauses, des villenartigen Einzel-Wohnhauses nicht genügend vorbereitet; für die Centralisirung des Fabrikwesens in sinngemässer Verbindung mit den commerziellen Vorkehrungen nicht umfassend vorgedacht, für die Zukunft bei Erhebung einzelner Vororte ist so manche Schwierigkeit bereitet.

Das Anbinden einer Anlage im besseren Sinne ist erschwert, denn es liegen theilweise ungünstig disponirte Stadttheile dazwischen, so dass der harmonische Uebergang mangelt; mit einem Worte, der Ausdehnung und Entwicklung der Stadt im vollendeten Sinne, geordnet nach Zweck, schön oder doch grossartig, sind allenthalben Hindernisse bereitet.

Allerdings bietet uns die Gürtelstrasse durch ihre genügende Breite die Möglichkeit der Ergänzung und Ausbildung der Anschlüsse. Sicher lässt sich Manches saniren, Vieles für spätere Zeiten besser vorbereiten.

Dazu ist uns nun vor Allem die Erkenntnis nothwendig, dass die bisherige Art zersplitterter Stadtausbildung zum Nachtheile des Ganzen sowie der einzelnen Theile erfolgte.

Unsere Stadt hat sich, getrennt in zwei grosse Partien, in das eigentliche Weichbild Wien und in die Vororte, nicht auf Grund eines einheitlich gedachten Planes entwickelt.

Unseren baulichen Anordnungen mangelt jene Einheitlichkeit in den Grundsätzen und in der Durchführung, die bei centralistischer Behandlung der Stadtanlage sicher geübt worden wäre, wie wir dies an dem Beispiele anderer mustergiltiger Grossstädte kennen gelernt. Wenn dieser Mangel an Gemeinsamkeit in der Behandlung und an Einheitlichkeit in der Planung der Stadt bisher schon ein Nachtheil gewesen, so würde die Fortsetzung dieser Art der Stadtausbildung in der Zukunft aber geradezu verhängnisvoll werden.

Glücklicherweise drängt aber eine Reihe von Fragen zu ihrer Lösung, welche nur auf Grund eines einheitlich gedachten Generalstadtplanes erfolgen kann:

Die mit der Wienregulierung verbundene Ausbildung des dabei betroffenen Stadttheiles in- und ausserhalb des Gürtels, die Planung und Ausführung einer Stadtbahn, die Verbauung der Linienwallgründe, die Verlegung und Neudisponirung der Kasernen, all Dies sind Fragen, die nur auf Grund reiflicher Prüfung aller darauf bezüglichen Verhältnisse befriedigend gelöst werden können.

Diese aber haben untereinander so vielfache Berührungspunkte, dass sinngemäss auch nicht eine einzige davon unabhängig von der anderen behandelt werden kann.

Werden diese Angelegenheiten aber weiters dahin geprüft, welche Factoren dabei massgebend und entscheidend sind, so ergibt sich, dass schliesslich auch hier nur eine gemeinsame Action zum Ziele führen kann.

Alle diese Gründe sind zwingend genug, die entschiedene Forderung zu rechtfertigen, dass endlich für unsere Stadt jene Einheitlichkeit in der Planung und Durchführung angestrebt werde, deren andere Grossstädte sich schon längst erfreuen.

Aus der heutigen ungünstigen Sachlage zersplitterter Stadtaus-
bildung entspringt daher auch die vom österreichischen Inge-
nieur- und Architekten-Vereine ausgegangene Wiederholung seiner
Forderung vom Jahre 1877 nach Aufstellung eines
General-Stadtplanes und Einführung solcher In-
stitutionen, welche geeignet erscheinen, eine ein-
heitliche Stadtausbildung auf Grund eines solchen
Planes zu verbürgen.

Sie, meine hochgeehrten Herren, sind im Begriffe, sich namens
des Gewerbevereines bei dieser Action ebenfalls zu betheiligen.
Getreu Ihren früheren Beschlüssen werden Sie Ihr Wort dahin
einlegen, dass die Ausbildung und Fortentwicklung unserer Stadt
als eine gemeinsame Aufgabe behandelt werde.

Möge die Ueberzeugung von der dringlichen Nothwendigkeit
derselben in jenen Kreisen rege bleiben, deren Beruf es ist, den
berechtigten Erwartungen in diesem Sinne zu genügen.

Für uns Alle, die wir ausserhalb derselben stehen, gilt in-
dess die erhöhte Pflicht, mit vereinten Kräften dahin zu
wirken, dass diesem Wunsche eine fördernde Vertretung werde.



