



Fig. 2. Das Gebiet der ersten Stadterweiterung.

Mit außerordentlicher Raschheit ging man an die Ausführung der gestellten Aufgabe. Schon am 31. Januar 1858 erfolgte das Preisausschreiben zur Beschaffung eines Stadterweiterungsplanes. Am 31. Dezember 1858 fand die Zuerkennung der Preise statt. Ludwig v. Förster, Van der Nüll, A. v. Siccardsburg, Friedrich Stach, Martin Kink, Lenné und Eduard Strache gingen preisgekrönt aus dem Wettbewerb hervor. Die Ausführungspläne für die Stadterweiterung wurden von einem Fachmännerkomité ausgearbeitet und am 1. September 1859 vom Kaiser genehmigt. Inzwischen war schon mit der Demolierung der Befestigungswerke begonnen und am 27. Mai 1859 eine kaiserliche Verordnung erlassen worden, in welcher den auf den Stadterweiterungsgründen errichteten Neubauten eine Ermäßigung der Hauszinssteuer für 30 Jahre gewährt wurde. Für ein Haus mit 10000 Kr. Bruttozins repräsentiert diese Steuerermäßigung während der 30 Jahre eine Ersparnis von 63000 Kr. Daß durch diese Maßnahme die rasche Bebauung der Stadterweiterungsgründe in hervorragender Weise gefördert wurde, bedarf keiner näheren Begründung.

Der genehmigte Plan beschränkte sich im wesentlichen — entgegen den Anträgen vieler preisgekrönter Autoren — nur auf das Gebiet der Festungswerke und der Glacis, welche zusammen 18000000 qm Fläche einnahmen. Der beigeheftete Plan Fig. 2 zeigt dieses Gebiet und die Grundzüge der Stadterweiterung. Eine im Mittel 500 m breite um die innere Stadt gelegene Zone wurde zum größeren Teile der Bebauung zugeführt. Dieselbe geschah in der Weise, daß zwischen der Altstadt, der neu angelegten fast 57 m breiten Ringstraße und der zu ihr parallel laufenden zum größten Teile 26,5 m breiten Lastenstraße ein rechtwinkliges Netz von Baublöcken angeordnet wurde.

Die neuentstandenen Stadtteile, welche rasch mit öffentlichen und privaten Gebäuden bebaut waren, zeichnen sich sämtlich durch die großen Breiten sowohl der Haupt- als auch der Nebenstraßen aus (15,17 m, 17,07 m, 18,96 m, 22,76 m). Die hervorragendste Schöpfung der ganzen Stadterweiterung ist wohl die am 1. Mai 1865 mit großer Feierlichkeit eröffnete Ringstraße, welche das Erweiterungsgebiet kreisförmig vom Donaukanal bis wieder zum Donaukanal in einer Länge von 4020 m durchzieht. Sie besitzt eine mittlere 14,82 m breite Fahrbahn, an welche beiderseits je eine 8,8 m breite Allee, sodann je eine als Zufahrt zu den Häusern dienende 6,52 m breite Seitenfahrbahn und endlich je ein 5,70 m breites Trottoir anschließen. Architektonisch besonders hervorragend ist der Burg- und Franzensring behandelt worden. Die Universität, das Rathaus, das Burgtheater, das Parlamentsgebäude, der Justizpalast und die Hofmuseen bilden im Verein mit den dazwischen liegenden Gärten einen Stadtteil, der an Schönheit kaum übertroffen werden dürfte. Die mit 2240 Bäumen bepflanzte Ringstraße nimmt eine Gesamtfläche von 229000 qm ein und bildet ein großes Luftreservoir für alle angrenzenden Stadtteile. Die beiden Endpunkte der Ringstraße wurden durch den entlang des Donaukanals angelegten Franz Josefs-Quai, dessen Ausbildung leider nicht in derselben Großartigkeit wie jene der Ringstraße erfolgte, verbunden. Die freien Plätze, welche im nordwestlichen Teile der Stadt etwas spärlich gesät sind und viele öffentliche Gebäude, wie z. B. Schulen und Markthallen wurden zumeist abseits von der Ringstraße angeordnet, damit durch den Verkauf der wertvolleren Grundflächen an der Ringstraße zu Gunsten des bereits erwähnten Stadterweiterungsfonds höhere Einnahmen erzielt werden konnten.

So sehr die Ausführung der Monumentalbauten, welche eine außerordentliche Zierde der Wiener Ringstraße bilden, gebilligt werden muß, ist doch andererseits zu bedauern, daß die Stärkung des Fonds für diese Bauten vielfach als Hauptsache aufgefaßt wurde und zur teilweisen Preisgebung wichtiger Regulierungszwecke geführt

hat. Wenn auch die Ausführung der Idee Ferstels, den ganzen Stadterweiterungsgürtel mit villenartigen Wohnhäusern zu bebauen, nicht zweckmäßig gewesen wäre, so ist doch nicht zu verkennen, daß die Bereitstellung größerer Flächen für Gärten vorteilhaft gewesen wäre. Allerdings darf nicht außer Acht gelassen werden, daß zur Zeit der Planaufstellung für die Stadterweiterung das Bedürfnis nach zahlreichen Wohnhäusern in nächster Nähe der Stadt, mangels jener ausgebildeten Verkehrsmittel, die uns jetzt zur Verfügung stehen, viel intensiver als derzeit und daher in erster Linie zu befriedigen war.

Als Ersatz für die aufgelassenen Anpflanzungen der Glacis wurden zunächst im Jahre 1861 durch die Gemeinde die Gartenanlagen am Franz Josefs-Quai ausgeführt. Hierauf folgte die Herstellung des Stadtparkes am linken Wienflußer, nach dem Entwurfe des Malers Selleny, und des gegenüber am rechten Ufer liegenden Kinderparks dann die der anschließenden, am rechten Ufer des Flusses bis zur Elisabethbrücke hinziehenden Anpflanzungen, schließlich jene des Rathausparks und der Anlagen vor dem Justizpalaste, am Schlickplatze, am Rudolfsplatze und vor der Votivkirche.

Im Ganzen erhielt die Gemeinde im Stadterweiterungsgebiete für die Anlage öffentlicher Gärten unentgeltlich eine Grundfläche von 326358 qm. Ein großer Teil dieser Fläche, nämlich 134985 qm, entfällt auf den Stadtpark; die Anlage vor dem neuen Rathaus umfaßt 49157 qm, die vor der Votivkirche 20040 qm; der Rest verteilt sich auf die anderen Anlagen.

Außer diesen Schenkungen zahlte der Stadterweiterungsfond für den Bau der Ringstraße Beträge von 659324 K. und zu den Kosten der Häusereinsparungen, Straßenpflasterungen, Kanalisierungen und Anlage öffentlicher Gärten einen Beitrag von 2610524 K. Die Stadtverwaltung führte die Pflasterungen und Kanalisationen durch und legte die Gärten an.

Die Stadterweiterung hat auf die sanitären Verhältnisse teils mittelbar, teils unmittelbar sehr günstig eingewirkt. Durch den Zuwachs von mehr als 90 neuen Straßen und Plätzen mit modern gebauten Häusern wurde direkt der Wohnungsnot entgegengewirkt und indirekt durch die Verbesserung in der Bauweise eine günstige Veränderung der Wohnungsverhältnisse überhaupt herbeigeführt. Die alten sanitär bedenklichen Wohnhäuser sanken im Werte und die Besitzer waren dadurch gezwungen, sie in Berücksichtigung der gesteigerten Ansprüche der Mieter in Bezug auf Fassungsraum und Anordnung der Wohnungen umzubauen. Die Thatsache, daß in dem Dezenium von 1859—1869 in Wien 1525 Häuser errichtet und 2836 alte Häuser vollständig umgebaut wurden, beweist dies zur Genüge.

An dieser Stelle sei gestattet, zu bemerken, daß dieser Stadterweiterung vom Standpunkte des Ingenieurs der Vorwurf nicht erspart bleiben kann, daß sie teilweise mangelhaft und im allgemeinen nicht genügend weit ausgreifend war. Mangelhaft, weil zur Erzielung regelmäßiger und zahlreicher Baublöcke auf die richtige Verbindung der neuen Straßen mit jenen der alten Stadt und der Vorstädte verzichtet wurde; unvollständig, weil die Regulierung sich auf einen verhältnismäßig kleinen Raum beschränkte und weder auf die weitere Gestaltung der inneren Stadt, noch auf jene der Vorstädte einen positiven Einfluß nahm.

In jüngster Zeit trat durch den Abbruch der Franz Josefs-Kaserne, welche im Jahre 1853 als Defensivkaserne am Ende der Ringstraße beim Donaukanal errichtet wurde, eine Ergänzung der Stadterweiterung ein, welche eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen dem I. und dem III. Bezirk zur Folge haben wird. In den Plan Fig. 2 ist das neu entstehende Stadtviertel bereits eingezeichnet. Leider

wurde auch in diesem Falle, aus fiskalischen Rücksichten, der öffentlichen Plätze und Gärten zu wenig gedacht. Doch könnte durch den Ausbau dieses Stadtteiles ein wohlthätiger Einfluß auf die Regulierung der inneren Stadt ausgeübt werden, wenn hierbei mehrere Neubauten als Ersatz alter, die Durchführung neuer Straßen hemmender und sanitär bedenklicher Regierungsgebäude in diesem Stadtviertel aufgeführt würden. Eine solche Anregung wurde bereits gegeben und dürfte Erfolg haben.

C. Die Regulierung der inneren Stadt und der alten Bezirke von 1857—1893.

Die der Gemeinde allein überlassene Verbesserung der Verkehrs- und sanitären Verhältnisse der inneren Stadt und der eng bebauten Vorstädte hätte zweifellos am besten in jener radikalen Weise erfolgen können, die in Paris mit so viel Erfolg angewendet worden ist, nämlich vermittels der rücksichtslosen Durchführung neuer breiter, die einzelnen Stadtteile auf kürzestem Wege verbindenden Straßenzüge mitten durch das planlose Gewirre der alten, meist engen und winkligen Gassen.

Für diese energische Methode der Stadtregulierung genügten indessen die finanziellen Mittel der Gemeinde, die durch den für die Stadterweiterungszwecke aufgewendeten Betrag von beiläufig 6 Millionen Kronen stark in Anspruch genommen worden waren, nicht. Sie mußte sich daher unter Festhaltung der alten Verkehrslinien notgedrungen auf die allmähliche Verbreiterung der bestehenden Straßenzüge beim jeweiligen Umbau der Häuser und auf die Herstellung entsprechender Anschlüsse der inneren Stadt an die Stadterweiterung beschränken.

Die regelmäßige Durchführung der Straßenverbreiterungen bei Um- und Neubauten wurde durch baubehördliche Verfügungen gesichert; der raschere Umbau der alten Häuser durch Gewährung von Ermäßigungen der Hauszinssteuer gefördert. Diese für das Zustandekommen der Regulierungen außerordentlich wichtigen Verfügungen sind am Schlusse dieses Kapitels eingehender erörtert.

Leider wurde aber die nicht minder wichtige Aufstellung eines Generalregulierungsplanes unterlassen, ein Fehler, dessen nachteilige Folgen noch heute vielfach fühlbar sind und in absehbarer Zeit überhaupt nicht mehr gut gemacht werden können.

Mangels endgiltig feststehender, leitender Ideen für die zukünftige Ausgestaltung des Straßennetzes der ganzen Stadt trat bei der hieraus entspringenden fallweisen Bestimmung der einzelnen Straßenlinien immer wieder die Rücksichtnahme auf die Ermöglichung der selbständigen Bebauung der einzelnen Privatgrundstücke zum Nachteile einer zielbewußten, regelmäßigen Straßenführung in den Vordergrund. Willkürlich gelegene Parzellengrenzen wurden sodann maßgebend für die Lage ganzer Straßenzüge, was beim Bestande eines allgemeinen Regulierungsplanes sicher verhindert worden wäre. Hierbei entstanden in einzelnen Stadtteilen Baublöcke von so geringer Tiefe, daß heute die Verbreiterung der damals mit 6 Klaftern = 11,38 m bemessenen Straßen selbst auf nur 15 m nur dann möglich wäre, wenn die ohnehin schon bei der ursprünglichen Anlage auf das Mindestmaß beschränkten Höfe noch mehr verkleinert würden.

Nur vereinzelt fanden Regulierungen im größeren Stile statt. Beispiele hierfür sind in der inneren Stadt: die Regulierung des Grabens in Verbindung mit dem Stock im Eisen-Platze, dann des Gebietes nordöstlich vom hohen Markte, wo durch die