

Denkschrift

des k. k. Baurathes Emil Ritter von Förster.

Wie sehr sich die Geister unserer geliebten Vaterstadt mit der Regulirung und Vergrößerung unseres schönen Heims beschäftigen, haben wir erst jüngst durch die große Concurrrenz für den General-Regulirungsplan der Stadt Wien gesehen. Wenn wir hierauf einen Blick zurückwerfen, so erscheint es auffallend, daß mit Ausnahme eines einzigen Projectes diese Pläne sich mit der Vergrößerung unseres Wien im weitesten Sinne befassen und dem Herzen dieser Weltstadt nur geringere Aufmerksamkeit zuwenden.

Dies ist allerdings eine ganz natürliche Erscheinung, nachdem das Programm zu dieser Concurrrenz dies gar nicht verlangte.

Wien soll außer der Ringstraße und dem Gürtel noch weitere Gürtel erhalten, es soll zur wahren „Donaustadt“ werden! Wir alle wünschen dies vom ganzen Herzen. Je näher wir diesem Ziele kommen, desto gebieterischer wird sich aber das Bedürfniß ergeben, daß auch die innere Stadt einer Weltstadt würdige, gut angelegte, entsprechende Verkehrsadern erhält.

Es wurden in dieser Beziehung schon schöne Erfolge erzielt, wie z. B. in der Kärnthnerstraße, zu deren durchgehender Verbreiterung nur noch einige Neubauten erforderlich sind.

Ebenso wichtig wie die Hauptverkehrslinie zwischen dem II. und IV. Bezirke durch die Kärnthnerstraße, Stefansplatz, Rothenthurmstraße erweist sich aber auch die Querverbindung vom III. Bezirk zum IX. Bezirk durch die Schottengasse, Freitung, Graben, Singerstraße.

In diese Linie nun fällt die Baulinienbestimmung des Stadtrathes für das Haus Nummer 1 in der Bognergasse, nach Beschluß vom 26. Juni 1894, und sieht sich hiedurch der Hausherren-Verein

des I. Bezirkes veranlaßt, in dieser Frage Stellung zu nehmen, da dieselbe in den weitesten Kreisen, insbesondere aber unter den Vereinsmitgliedern, das lebhafteste Interesse herausfordert, und es bei dem Studium dieser Angelegenheit sich ergab, daß diese Baulinienbestimmung eine solche ist, welche im Interesse der Stadt nicht vollkommen befriedigen kann.

Es muß hier bei dieser Gelegenheit offen gesagt werden, daß bei so mancher Baulinienbestimmung überhaupt zu geringe Rücksicht auf zukünftige Verkehrsbedürfnisse genommen wird. Bei der sogenannten Regulirung der inneren Stadt geschieht ja ohnedies nichts anderes, als daß die bestehenden Straßen entsprechend oder auch minder entsprechend verbreitert werden.

Es muß wohl zugegeben werden, daß bei einer so eng erbauten Stadt, wie dies hier der Fall ist, bei der enormen Höhe der Häuserwerthe nicht viel anderes zu thun möglich ist. Sowohl die Kärnthnerstraße als die Rothenthurmstraße wurden auf 18·96 Meter verbreitert, eine Breite, die zwar nicht der Regel entspricht, daß die Breite einer Straße zumindest der Höhe der Häuser gleichkommen soll, indessen mit Rücksicht auf die vielen Abzweigungen in die Seitenstraßen als eine entsprechende anzunehmen ist, umsomehr, als durch die Parallelstraßen ein Theil des Verkehrs abgelenkt wird. Für die Hauptverkehrsadern der inneren Stadt ist somit eine Straßenbreite von 18·96 Metern schon bestimmt, und muß diese Breite auch für das geringste zulässige Maß angesehen werden.

Uebergend auf den Vorschlag des Stadtrathes bezüglich Regulirung der Bogner- und Naglergasse (Blatt 1) fällt es sofort auf, daß bei diesem Vorschlage in altgewohnter Weise einfach die Straßenbreiten vergrößert wurden, und zwar die Naglergasse auf 12 Meter, die Bognergasse auf 15·17.

Es muß dabei wahrscheinlich angenommen worden sein, daß der Verkehr zum Graben in Zukunft genau so erfolgen müsse, wie jetzt, daß nämlich der ganze Wagenverkehr durch die dann 15 Meter breite Bognergasse erfolgen soll, und man nach wie vor nur

um's Eck herum auf den Graben gelangen könne, das heißt, es wird in Zukunft der Engpaß Bognergasse-Graben nur etwas erweitert, nicht aber gründlich beseitigt.

Um aber diese ohnehin nur halbe Maßregel erreichen zu können, werden drei große Objecte in Mitleidenschaft gezogen werden, deren Demolirung und Umgestaltung zur Erreichung dieses Halbzweckes nothwendig würde, nämlich das Montenuovo-Palais, das Kriegsministerium und das Haus Nr. 20 am Graben, Naglergasse Nr. 1 (vormals Baron Liebig).

Für dieses Project, welches nebenbei ebensowenig für die künstlerische Ausgestaltung des Grabens, als für die des Hof's vom Vortheil wäre, sollen Millionen verwendet werden, und liegt es wohl klar, daß es eine Sünde wäre, wenn man schon diesen drei Objecten an den Leib rückt, dann nicht eine Lösung zu suchen, welche in Bezug auf Aesthetik und Nützlichkeit den modernen Anforderungen entspricht.

Aus dem Plane (Blatt 1) sieht man außerdem noch, daß weniger die Bognergasse, als die Naglergasse durch ihre Lage, auf den Graben ausmündend, dazu prädestinirt ist, als Verkehrsader zum Graben zu dienen, daß diese Straße jedoch unschön seitlich in den Graben einmündet, und zwar in der ganz mangelhaften Breite von 12 Metern, einer Breite, welche den letzten ganz untergeordneten Seitengassen gegeben wird.

Es fand sich nun eine Gruppe von Betheiligten, welche ihre Meinung und ihre Wünsche dahin kundgab, daß die Nagler- und Bognergasse zu einer 30 Meter breiten Fortsetzung des Grabens derart umgestaltet werden möge, daß die zwischen den beiden Straßen liegenden zwei Gebäudegruppen gänzlich fallen sollen, und welche glaubt, daß es möglich sei, mit zwei Millionen Gulden diese Häuser einzulösen zu können. Dies erscheint uns sehr fraglich und ist mit der Entfernung dieser Häusergruppe die Frage nicht gelöst, wie der Uebergang dieses neuen Grabens in den alten erfolgen soll. Hierzu wäre der gleichzeitige Umbau des Sparcassagebäudes erforderlich, welchem eine derartige Baulinie gegeben werden müßte, daß ein genügend breiter Uebergang stattfände. Eine architektonische Lösung ist damit nicht gegeben.

Es erübrigt daher noch, die Idee in's Auge zu fassen, welche uns als die natürlichste Lösung der Frage erscheint, daß nämlich die Naglergasse als Hauptverkehrsader auf die ganze Breite des Grabens gebracht und auf die Mittellage des Grabens abgeschwenkt werden möge (dargestellt auf Blatt 2).

Unsere moderne Zeit verlangt gebieterisch die gerade Verbindung; dort wo die Möglichkeit dazu geboten ist, ergreife man sie.

Die Durchführung dieser Idee erscheint uns aber auch als die billigste. Nachdem die Bognergasse hierbei als Nebengasse dient, so ist deren Breite von 12 Metern als genügend anzusehen und könnte daher auch deren Form bleiben, so daß das Kriegsministerium nicht tangirt wird.

Statt des Ankaufes der Häuserinsel Bogner- und Naglergasse müßte der Ankauf der links gelegenen Häuser der Naglergasse erfolgen, welche in ihrem dermaligen Zustande ohnedies zum Umbau reif sind, und um weit billigere Preise zu haben sein werden. Pecuniär schwer in's Gewicht würden nur die beiden Angelpunkte der neuen Straße fallen: das Haus Nr. 20 Graben und das Palais Montenuovo.

Indem wir diese Idee zur Anregung bringen, können wir auch nur dem Wunsche Ausdruck verleihen, dieselbe möge einer eingehenden Erwägung gewürdigt werden.

Leider wissen wir, wie selten derartige Anregungen beachtet zu werden pflegen. Dafür haben wir auch in unserer Stadt ein ganz neues Viertel, das an Geschmacklosigkeit wahrlich nichts zu wünschen übrig läßt. Es ist dies das Franz Josefs-Quai-Viertel. Da kommt es vor, daß die Eßling- und Werderthorgasse in den Börseplatz ausmünden ohne Anschluß mit den correspondirenden Straßen, nämlich der Helferstorfer- und Rochgasse. Hier heißt es: „Bitte gefälligst um's Eck herum, Sie werden schon weiter finden.“

Die Zelinkagasse wurde als Sackgasse erfunden und mündet nicht etwa auf die Mittelachse eines schönen Gebäudes, o nein, die Mitte ist die Trennungslinie zweier Häuser! Ein Mensch mit halbwegs künstlerischem Gefühl fragt sich da: Warum hat man denn da, wo

das freie Feld zur Verfügung stand, nicht Rücksicht genommen auf Durchblicke, auf Haupt- und Nebenstraßen, auf Hauptachsen der Monumentalbauten? Warum mündet die Stefaniebrücke in die Salzthorgasse, während 80 Meter weit davon der schöne Morzinplatz geschaffen wurde? Warum hat man bei Ausmündung der großen Verkehrsader Kärnthnerstraße, Stefansplatz, Rothenthurmstraße den Franz Josefs-Quai am meisten verengt und nicht dort eine Brücke über den Donaucanal projectirt? Warum läuft sich der Schottenring in den Donaucanal tod? Und warum hat das Project des Architekten Schachner, welches derselbe vor vielen Jahren im Ingenieurverein zum Vortrag brachte, keine Beachtung gefunden, in welchem Projecte er sonnenklar dargethan hatte, daß mit geringen Schwierigkeiten in Verlängerung des Schottenringes ein prachtvoller Boulevard zum Augarten durchführbar gewesen wäre, was natürlich heute in Folge aufgeführter Neubauten nicht mehr möglich ist.

Endlich muß man fragen, welches Schicksal wird die von Herrn Professor Tilgner angeregte Idee ereilen, den Mehlmarkt gegen die Kärnthnerstraße zu, zu eröffnen.

Alle diese Fragen, vielleicht mit Ausnahme der letzten, beantworten sich wohl von selbst, doch soll auf dieselben hier nicht näher eingegangen werden. Der schon so lange angestrebte definitive General-Regulierungsplan von Wien soll ja geeignet sein, uns über vieles Versäumte zu trösten.

Die Concurrrenz hat viel schönes Material für diesen General-Regulierungsplan gebracht, derselbe muß nun aber doch erst recht neu gemacht werden!

Sowohl Otto Wagner als mehrere andere Concurrenten betonen in ihrem Erläuterungsbericht die Nothwendigkeit der Einsetzung einer Commission für das Detailstudium des Stadtplanes. — Auch von Seite des Stadtrathes ist diese Nothwendigkeit erkannt worden, und soll nun ein unter Leitung eines bauamtlichen Oberbeamten stehendes Bureau gebildet werden, welchem Ein Architekt und neun Hilfskräfte angehören sollen. Warum wird dabei nicht den freien Künstlern das Wort gegeben, und eine Commission von mindestens drei bis fünf Architekten berufen? Alles dies sind Fragen,

die wir hier nur im allgemeinen gestreift haben wollen, wobei wir aber die Gelegenheit uns nicht entgehen lassen möchten, die Aufmerksamkeit aller dieser maßgebenden Factoren auf eine der Würde der Residenz und den Wünschen ihrer Bevölkerung entsprechende Lösung der Frage der Durchquerung der inneren Stadt Wien in westöstlicher Richtung durch eine entsprechend breite, sonnige und gerade Hauptverkehrsader, und zu diesem Zwecke der zunächst liegenden Beseitigung des Engpasses an dem dem Stefansplatz entgegengesetzten Ende des Grabens zu lenken.

Namentlich wäre es aber geradezu unverantwortlich, einer definitiven Lösung dieser Frage dadurch aus dem Wege zu gehen, daß man durch bloße Palliativmittel, als deren eines die vom löblichen Stadtrathe proponirte, kaum merkliche Verbreiterung der Nagler- und der Bognergasse bezeichnet werden muß, die endgiltige Beseitigung des schon beim heutigen Verkehre geradezu beängstigenden Engpasses beim Ausgange des Grabens in unabsehbare Zeiten hinaus verlegt.

Eine solche Verschleppungspolitik, die nur um den heißen Brei herum, nicht aber offen, klar und zweckbewußt direct auf das ins Auge gefaßte Ziel losgeht, wird nie und nimmer den Beifall der interessirten Kreise und noch weniger jenen der ihre theure Kaiserstadt aufrichtig liebenden Bevölkerung erringen können.

Mehr wie dem Bewohner irgend einer anderen Stadt ist dem anerkanntermaßen künstlerisch veranlagten Wiener ein hoher Grad von Zartgefühl in Fragen architektonischer Aesthetik eigen. Mit ätzender Satyre, mit der schärfsten Geißel des Volkswitzes, mit einer geradezu vernichtenden Unpopularität derjenigen, die an solchen Frevel gegen den guten Geschmack irgendwie Hand angelegt haben, wird jedes derartige Versehen von Seiten der Wiener Bevölkerung gestraft. Wir erinnern nur flüchtig an das Schicksal der beiden bronzenen sogenannten „Pegasusse“ auf den Capitälen unserer Hofoper, welche von dem Hauche der über deren Geschmacklosigkeit empörten öffentlichen Meinung geradezu hinweggefegt worden sind.

Das von uns hier erörterte Project der Lösung dieser für die architektonische und ästhetische Ausgestaltung der inneren Stadt so hochwichtigen Frage mag wohl noch in dem einen oder anderen Detail

verbesserungsfähig sein. Es wird uns freuen, wenn dießfalls von welcher Seite immer eine weitere Anregung erfolgt. Auf welche Art immer aber an die Lösung dieses Problems herantreten wird, so viel ist sicher: daß hiebei weder die Frage der Durchquerung der inneren Stadt von Ost nach West durch eine breite, lichte, der Residenz würdige Verkehrsstraße, noch die Frage der definitiven Beseitigung des jetzt vorhandenen Engpasses, noch endlich die Rücksicht auf das architektonische Ebenmaß und die Schönheit des frequentesten und vornehmsten Platzes der Residenz, als welcher der Graben nicht nur bei uns, sondern auch bei allen Wien besuchenden Fremden, ja in der ganzen Welt gilt, außer Acht gelassen werden dürfen.

Der Verein der Hausbesitzer im ersten Bezirke, welcher kraft seiner Bestimmung berufen erscheint, unentwegt auf der Wacht der wohlverstandenen Interessen der erbansässigen Bevölkerung der inneren Stadt zu stehen, erachtet es für seine heilige Pflicht, jeder Mißachtung dieser Grundprincipien bei einer eventuellen Lösung dieser hochwichtigen Frage, aber ebenso sehr auch jeder Verschleppung dieser Lösung durch Ergreifung von unausreichenden Palliativmitteln energisch entgegenzutreten, und alle ihm zu Gebote stehenden Mittel zu ergreifen, um eine im obigen Sinne erwünschte Erledigung dieser Frage zu fördern und zu beschleunigen, und glaubt derselbe hiebei die Erwartung aussprechen zu dürfen, daß dieses sein Bestreben nicht nur unter seinen Mitgliedern, sondern in dem viel weiteren Kreise aller jener Wiener, denen die herrliche Schönheit ihrer Vaterstadt warm am Herzen liegt, sympathische Unterstützung finden werde.



