

1. Der Plan des I. Bezirkes.

a) Analyse des Kartenbildes.

Unter den verwirrenden Eindrücken des Großstadtgetriebes im verwickelten Straßennetz eines zum Mittelpunkt des geschäftlichen Lebens gewordenen Stadtkernes kann das Verständnis für den Sinn seiner Anlage, für die Ursächlichkeit des Grund- und Aufrisses der Stadt nicht aufkommen. Wohl aber, wenn der Stadtplan klar umrissen vor uns liegt und aus ihm die historischen Denkmalbestände, durch Farben nach ihren verschiedenen Entstehungszeiten gegliedert, uns entgegenleuchten. Das Liniennetz der Straßen ist vielfach ein Ergebnis der Stadtlage und der physischen Beschaffenheit des Stadtbodens, es bedingt die Verteilung der historischen Denkmale und diese wieder beeinflußt die Anlage des Straßennetzes. Eine kurze Besprechung dieser Zusammenhänge, welche zur Analyse des Grund- und Aufrisses des Stadtplanes beitragen sollen, wird im folgenden dem Denkmalverzeichnisse eines jeden Bezirkes vorangestellt. Nicht wie das gegenwärtige Stadtbild geworden ist, soll durch die bunte Reihe der einst vorhandenen und wieder verschwundenen Stadtbilder bis zur Gegenwart herauf verfolgt, sondern umgekehrt, vom gegenwärtigen Stadtbilde ausgehend, zu zeigen versucht werden, wie sich seine verschieden alten Teile als Ergebnis des Zusammenwirkens von Natur und Menschenwerk erklären lassen.

* * *

Bei Betrachtung des Planes der Altstadt hebt sich sofort aus dem Gefüge ihres Straßennetzes ein unregelmäßiges, von der Rotenturmstraße im Osten, dem Graben und der Nagelgasse im Süden, dem Tiefen Graben im Westen und dem Salzgries im Norden umrissenes Viereck ab. Es ist im wesentlichen der Umriß des römischen und dann wieder des ältesten babenbergischen Wien und beider Anlage ist wieder durch Relief und ursprüngliche Entwässerung des Stadtbodens bedingt.

Freilich darf man dabei nicht den heutigen, vielfach künstlich nivellierten, durch Kanalisation seiner natürlichen Entwässerungsadern beraubten und so sehr umgegrabenen Stadtboden der Betrachtung zugrunde legen, sondern nur den ursprünglichen, von Menschen noch nicht verletzten, unbesiedelten. Er ist von Adolf Wallner auf Grund aller historischer Quellen nach dem Generalregulierungsplan rekonstruiert worden¹⁾. Fig. 33 läßt dieses Relief außerordentlich plastisch hervortreten und ermöglicht die Ablesung von Höhenunterschieden von 1 *m*. Vergleichen wir dieses Kartenbild mit Fig. 34, so läßt sich daraus einerseits entnehmen, wie sich die wichtigsten Straßenzüge und Gebäude des heutigen I. Bezirkes in diesen Raum einfügen, andererseits, wie seine Reliefcharakteristik künstlich verflacht und der Zug der ursprünglichen Schichtenlinien verändert wurde. Ferner fallen besonders die Verlegung des Donaulaufes und die teilweise Trockenlegung der den Stadtboden durchschneidenden Gerinne auf, deren Boden heute von Straßenzügen eingenommen wird. Das eine ist der Ottakringerbach, dessen Bett jetzt die Neustiftgasse im VII. Bezirk folgt. Knapp vor seiner Ausmündung in die Donau floß er in einer 10—15 *m* tiefen Schlucht, der heute der Tiefe Graben entspricht. Welchen bedeutenden Einfluß dieser Zug des Reliefs auf das heutige Stadtbild nimmt, läßt sich noch jetzt bei der Überbrückung des Tiefen Grabens durch die Hohe Brücke im Zuge der Wipplingerstraße und an der Stiegenanlage zur Renngasse, der ehemaligen Wächtergasse (Fig. 35) erkennen. Viel mehr verwischt ist jenes kurze Gerinne, dem heute annähernd die Rotenturmstraße folgt. Es begann im südöstlichen Teil des heutigen Graben als flache Mulde und nahm gegen die Donaumündung zu ebenfalls schluchtartigen Charakter an.

Zwischen den beiden Tiefenlinien und der Donau im Norden erhebt sich das dreiseitig, teilweise aber auch auf der vierten Seite von mehr oder minder stark ausgeprägten Steilrändern umgebene Plateau der ältesten Wiener Ansiedlung, beiläufig 15 *m* über dem Stromspiegel. Am Graben ist die Bodenmulde ganz, in der Rotenturmstraße nahezu verwischt, doch läßt der Blick vom Fleischmarkt gegen die Judengasse zu

¹⁾ Der Boden der Inneren Stadt Wien vor seiner Besiedlung. D. Rundschau f. Geogr. XXXV, 1913, S. 571—576.

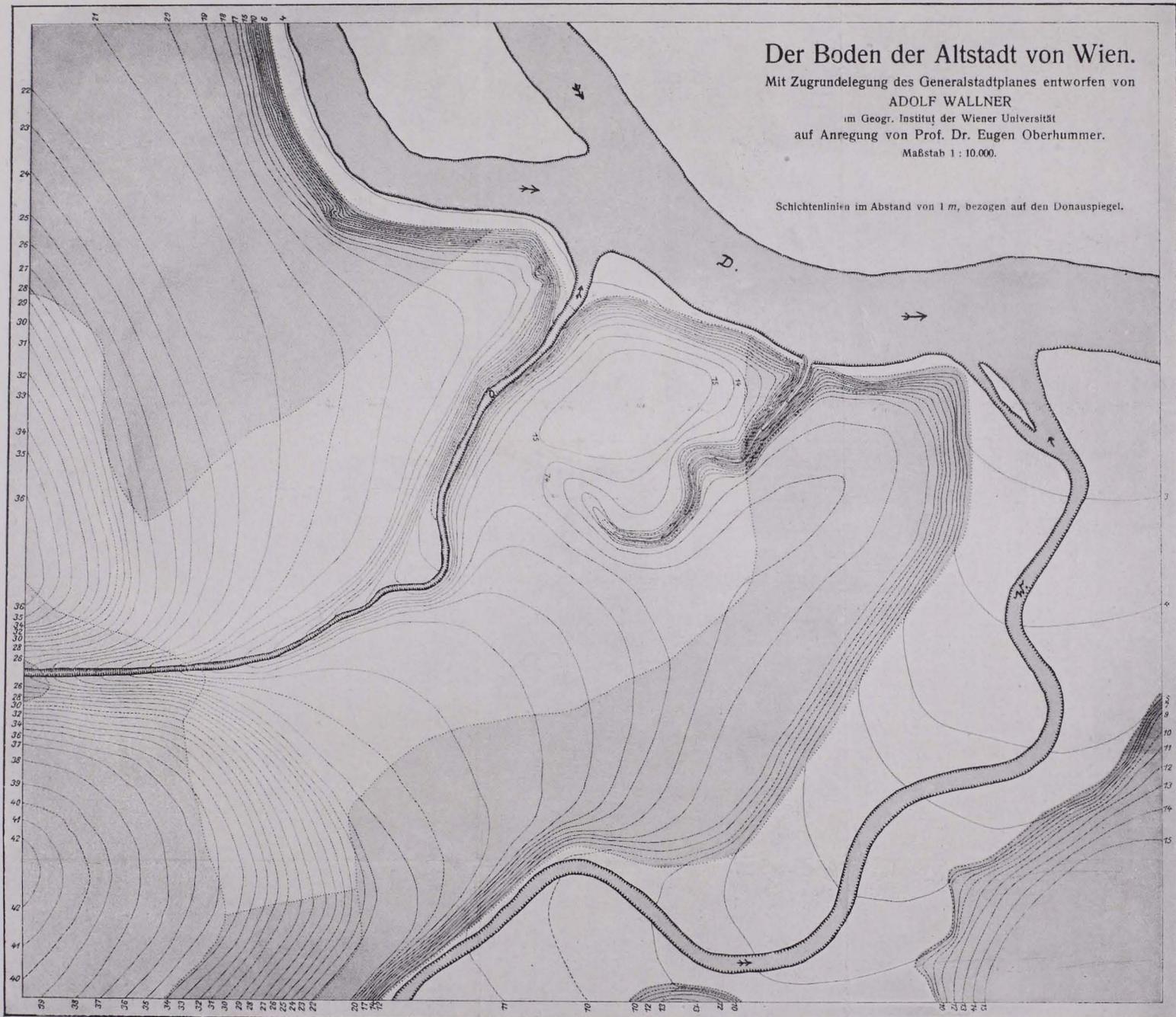


Fig. 33 Rekonstruktion des Reliefs und der Entwässerung des heute vom I. Bezirk von Wien eingenommenen Raumes vor seiner Verbauung. 1:12.000.
D die Donau, W der Wienfluß, O der Ottakringerbach. An den hellen Flächen besteht der Boden aus Schotter, an den dunkleren aus Löß und Tegel



Analyse des Kartenbildes

Fig. 34 Das Relief des heutigen Bodens des I. Bezirkes von Wien. 1:12.000

immerhin noch die Höhenlage des Plateaus erkennen und nach der Demolierung des Fisch- und Lazenhofes trat sie besonders in Erscheinung (vgl. Fig. 36). In dieser natürlichen Schutzlage erwuchs das römische Kastell Vindobona¹⁾, von dem heute kein Hochbau mehr übrig ist. Jedoch bewahrt das Straßennetz noch starke Erinnerungen an sein Dasein. Die Regelmäßigkeit seiner Rechteckgestalt wurde nur durch eine am Mündungstrichter des Ottakringerbaches entstandene Abschrägung der Nordwestecke gestört. In dieses Lagerrechteck trat die öst-westliche Hauptstraße durch die Porta dextra beim Lugeck ein, durch die Porta sinistra vor der Hohen Brücke wieder aus. Lichtensteg, Hoher Markt und Wipplingerstraße bezeichnen noch heute den Zug der Limesheerstraße innerhalb des Kastells. Der Austritt der



Fig. 35 Blick von der Höhe der Stiegenenge (abgebrochen) der Wächtergasse im I. Bezirk gegen den Tiefen Graben (ehemaliges Bett des Ottakringerbaches)

an der Einmündung eines nach Süden ziehenden Handelsweges (Tuchlauben) der Hohe Markt. Um dieser zentralen Stellung seines Marktplatzes willen nimmt H. v. VOLTELLINI an, daß Wien eine künstliche Gründung und als Markttort ins Leben gerufen sei²⁾. Der zweite Platz des Stadtplateaus ist der Judenplatz. Seine Anlage erklärt sich aus seiner Mittelpunktsstellung in der südwestlich an die Christenstadt anschließenden Judenstadt³⁾. Abgesehen von dieser Grundrißgliederung und dem Namen erinnert hier nichts mehr im Stadtbild an das älteste, zumindestens seit Beginn des XIII. Jhs. an dieser Stelle bestandene

nord-südlichen Lagerstraße aus dem Kastell bei der Porta decumana wird durch den Verlauf der Habsburgergasse gekennzeichnet, ihr Schnittpunkt mit der west-östlichen lag am Hohen Markt, der Zugang zum Prätorium an der Einmündung der Tuchlauben in denselben. Nahezu tangential zur Südwestecke des Kastells wurde ein von Nordwesten gegen Südosten laufender römischer Straßenzug nachgewiesen. Als eine der Hauptverkehrslinien der Altstadt: Schottengasse — Herrengasse — Michaelerplatz — Augustinerstraße lebt er noch fort.

Daß diese römischen Linien im Stadtplan uns überkommen konnten, geht darauf zurück, daß die mittelalterliche Besiedlung offenbar an vorgefundene Straßen- und Gebäudereste anknüpfte und daß die physische Beschaffenheit der Örtlichkeit eben dieselbe blieb und für das mittelalterliche Wien dasselbe Schutzbedürfnis bestand wie für das römische. Auch die Verkehrslage war ja für das babenbergische Wien die gleiche wie für das römische und die Donaustraße im Zeitalter der Kreuzzüge von überragender Bedeutung. St. Peter, St. Ruprecht und Maria am Gestade sind die drei heute noch, wenn auch nicht mehr in ihrer ursprünglichen Gestalt erhaltenen Gotteshäuser des ältesten deutschen Wien.

Im Mittelpunkt des Stadtplateaus lag als platzartige Erweiterung der von den oberen Donauländern kommenden und nach Ungarn gehenden Straße und

¹⁾ Vgl. die Tafeln I—IV in der Gesch. der Stadt Wien. Herausgegeben vom Altertumsver. I, 1897 u. H. v. Kenners Ausführungen. Ebenda I, S. 42 f., sowie A. v. Domaszewski. Ebenda I, S. 31 f.

Für die räumliche Entwicklung der Stadt in späterer Zeit vgl. insbes. die von R. Müller in der Gesch. der Stadt Wien verfaßten Kapitel: II₁, S. 119, 127, 131, 146, 149, 156 und IV₁, S. 283—410.

²⁾ Die Anfänge der Stadt Wien. Wien und Leipzig 1913, S. 18.

³⁾ Vgl. ihren Plan bei J. Schwarz, Das Wiener Ghetto. Seine Häuser und seine Bewohner. Wien und Leipzig 1909, S. 160.

Ghetto als das gotische Relief am Hause Judenplatz Nr. 2 mit einer Gedächtnisinschrift an seine Aufhebung im Jahre 1421.

Der dritte Kristallisationspunkt des heutigen I. Bezirkes war der vor der ältesten Umwallung des babenbergischen Wien erbaute Herrenhof, fälschlich als die älteste Burg bezeichnet. An seiner Stelle stand das vor kurzem abgebrochene Kriegsministerium. An die babenbergische Curia erinnert noch der Platz Am Hof. Ihr gegenüber am anderen Ufer des Ottakringerbaches, der vor seinem Einbiegen in den Tiefen Graben die heute noch sichtbare Mulde der Strauchgasse und des Heidenschuß durchfloß, stiftete Heinrich Jasomirgott 1154 das Schottenkloster auf der Freiong. Von seinen ältesten Bauten ist wohl nichts mehr erhalten, aber die großräumige Anlage des in der ersten Hälfte des XIX. Jhs. erneuerten Schottenhofes mit eingeschlossenen Höfen und Gärten bildet einen wichtigen Zug in der Gliederung des Stadtplanes.

Von ausschlaggebender Bedeutung für die Struktur der inneren Stadt wurde aber die 1137 erfolgte Gründung der neuen Pfarrkirche von St. Stephan an der Südostecke der ältesten Stadt. Noch im Laufe des XII. und XIII. Jhs. setzte ein so starkes südlich und östlich gerichtetes Stadtwachstum ein, daß St. Stephan, dessen älteste Bauteile ins XIII. Jh. zurückreichen, aus einer peripherischen Lage in den Mittelpunkt des Stadtganzen rückte. Durch den großartigen Ausbau zum gotischen Dom unter Rudolf IV. wurde auch das hochragende Mittelpunktswahrzeichen des Turmes geschaffen, ohne den das Stadtbild nicht mehr denkbar ist. Seit 1365 Propstei-, seit 1428 Episkopalkirche, beeinflusste St. Stephan auch das Straßenbild in seinem Umkreis: der erzbischöfliche Palast, der Domherrenhof und das Churpriesterhaus scharen sich um den Dom.

Die steigende Bedeutung des Wiener Handelsplatzes, dieses Knotenpunktes des Verkehrs einerseits zwischen den oberdeutschen Donaulandschaften und Ungarn, für welches Wien durch das Stadtrecht Leopolds VI. der privilegierte Stapelplatz geworden war, andererseits der von Rußland und Polen durch Mähren und aus Böhmen kommenden Straßen, welche seit Erwerbung der Steiermark durch die Babenberger über den Semmering nach Innerösterreich und nach Italien Fortsetzung fanden, spiegelte sich auch im Stadtwachstum gegen Süden und Osten wider. Die Kärtnerstraße, heute die Hauptschlagader des städtischen Verkehrs, bezeichnet den Anfang dieses kärtnerisch-italienischen Handelsweges und die zu ihrer Seite vollzogene Platzanlage des Neuen Marktes entsprang dem Bedürfnis, den Frächtern, ihren Ladungen und Tieren Unterkunfts- und Aufstellungsraum zu schaffen. Der heute zu einem vornehmen Hotel umgewandelte Einkehrghasthof „Erzherzog Karl“ ist noch ein historisches Denkmal (allerdings in der gegenwärtigen Gestalt nur bis in das XVIII. Jh. zurückreichend), jener bis zum Beginne des Eisenbahnverkehrs reichenden Zeit, als das Kärntnerviertel Ausgangspunkt des Wagenverkehrs mit dem Semmering und den südlich davon gelegenen Landschaften war.

In geradliniger Fortsetzung der Kärtnerstraße führte zur Überfahrtsstelle an der Donau durch die Rotenturmstraße der Handelsweg nach Noiden, von erhöhter Bedeutung, seit hier die Schlagbrücke einen direkten Wagenverkehr der Stadt mit Mähren und Böhmen ermöglichte (s. S. 88). So ist die nordsüd-



Fig. 36 Blick von der Tiefenlinie der Rotenturmstraße gegen das Plateau der römischen und ältesten mittelalterlichen Stadt, auf dessen Höhe sich der Wohnturm in der Seitenstettengasse („Kornhäuselturm“) erhebt. Das abgebrochene Haus im Vordergrund (Rothgasse) liegt im Zuge der römischen Stadtmauer. Die abgebrochenen Häuser im Hintergrund (Judengasse) stehen bereits innerhalb derselben

liche Hauptstraße der Inneren Stadt eine natürliche Anpassungserscheinung an die Verkehrslage Wiens. Von den zahlreichen senkrecht darauf gegen Osten verlaufenden Nebengassen des erweiterten Wien der späteren Babenbergerzeit hat die Wollzeile, welche halbwegs zwischen dem Mittelpunkt des ältesten Wien, dem Hohen Markt, und dem jüngeren Mittelpunkt des erweiterten Wien, dem Stephansplatz, ihren Ausgang nahm, die größte Bedeutung gewonnen, weil sie der Anfang der für Wien so hochbedeutsamen ungarischen Landstraße war. An das in ihrer Nachbarschaft entstandene Handelsviertel, in dem die Oberdeutschen ihre Waren niederlegten, gemahnt nichts mehr als die Namen: Regensburgerhof und Köllnerhofgasse. Wohl aber spiegeln sich im Straßenbild noch die Erinnerungen an ein jüngeres, in der Nachbarschaft entstandenes Handelsviertel mit dem Fleischmarkt im Mittelpunkt wider, in dem, als durch den Passarowitzfriede (1716) der Orienthandel wieder einmal angebahnt war, vorwiegend Kaufleute der Balkanhalbinsel ihre Niederlassungen hatten und abstiegen (Griechengasse, griechisch-orthodoxe Kirche auf dem Fleischmarkt, türkisch-griechische Kapelle St. Georg am Hafnersteig, griechisch-unierte Kirche in der Postgasse). In der Wollzeile erhebt sich auch noch der schöne Barockbau des fürstlich Paarschen Palastes (Nr. 30), die älteste Postanstalt Wiens, in der seit dem XVII. Jh. die fürstliche Familie das erbländische Postregal ausübte. Diese befahrene Hauptstraße war eben für die Anlage einer Kopfstation des Landstraßenverkehrs besonders geeignet.

Die Nordöstecke der Altstadt erhielt ihr Gepräge aber auch durch die hier im XIV. Jh. erfolgte Begründung der Universität. Von den mittelalterlichen Bauten und Studentenbursen ist nichts mehr übrig, wohl aber stehen noch die ausgedehnte Anlage des Klosters der Jesuiten und die ihnen gehörige Universitätskirche sowie ein „Domus Universitatis“ in der Sonnenfelsgasse beziehungsweise am Universitätsplatz, zugleich Erinnerungen an die 1622 durchgeführte Übergabe der Wiener Hochschule an die Gesellschaft Jesu und endlich der glanzvolle Neubau der Universität aus der thesianischen Zeit, der jetzt die Akademie der Wissenschaften beherbergt.

Für die Entwicklung des südwestlichen Sektors der Altstadt wurde der Mitte des XIII. Jhs. entstandene Bau der landesfürstlichen Burg von ausschlaggebender Bedeutung. Wenn sie gerade an dieser Stelle angelegt wurde, so ist dies kein Zufall. Bei Betrachtung der Höhenschichtenkarte des Stadtbodens zeigt sich, daß gerade dort ein zwischen den Einschnitten der Wien und des Ottakringerbaches sich aufwölbender Rücken gute Vorbedingungen für die Schutzlage einer Burg abgab. Hier liegt der höchste Punkt der Stadtumwallung, die zu Mitte des XIII. Jhs. bereits den Umfang der vor 60 Jahren abgebrochenen Befestigungswerke füllte, hier kreuzten sich die uralte römische Hochstraße (Herrengasse) mit dem in südwestlicher Richtung aus der Stadt tretenden verkehrsbelebten Straßenzug (Tuchlauben—Kohlmarkt). Doch hat der im Laufe der Jahrhunderte aus dem Kerne des Schweizerhofes zu einem ausgedehnten Komplex von Bauten angewachsene Herrschersitz auf den Zug der Verkehrsstraßen fast mehr ablenkend als anziehend gewirkt.

Seine an anderer Stelle behandelte Baugeschichte (Ö. K. XIV.) ist das getreue Spiegelbild von Österreichs politischer und kultureller Entwicklung und keine Zeit des Aufschwunges hat der Staat erlebt, die nicht auch ihre glanzvollen Spuren im Um- und Zubau der Hofburg hinterlassen hätte. Von diesem geräumigsten historischen Denkmal Wiens ist aber auch ein über ein ganzes Stadtviertel reichender Einfluß ausgegangen und die Bildung eines Herrenviertels, dessen Rückgrat die Herrengasse wurde, in seiner Nachbarschaft angeregt worden. Für die Hofdienerschaft entstand hier die noch teilweise Bauformen des XIII. Jhs. bewahrende Kirche zu St. Michael, die jüngere von Friedrich dem Schönen gestiftete Hofpfarrkirche zu St. Augustin und auf dem unverbauten Raume zwischen dem Schottenkloster und der Hofburg die vom Babenberger Leopold VI. gestiftete, aber im XIV. Jh. in den heutigen gotischen Formen erneuerte Minoritenkirche. Aus dem Häuserverzeichnis des Hofquartiermeisters (1563—1587) ist die Ausdehnung des Herrenviertels genau zu entnehmen, ebenso auch seine Zweigliederung in einen südöstlichen, vorwiegend vom Hofadel und den Hofbediensteten bewohnten, und einen nordwestlichen, um die vordere Schenkenstraße (Bankgasse) gruppierten Teil, wo sich der landständische Adel niedergelassen hatte. Dort war auch das Landhaus entstanden, in dessen klassizistischem Umbau noch die Reste des ehemaligen

Renaissancebaues stecken. Im Zeitalter des Beamtenstaates konzentrierten sich naturgemäß in der Nähe des Hofes auch zahlreiche Ämter. Am besten hat sich das stille Adels- und Ämterviertel um den Minoriten- und Josefsplatz erhalten. Seine Bauformen entstammen allen Stilperioden vom XVI. bis zum XIX. Jh. Wie überall, ist die Blütezeit der österreichischen Barocke in den Palastbauten am hervorragendsten vertreten [Hofreitschule, Hofbibliothek, Reichskanzlei, Palais Lobkowitz, Wilczek, Clary, Batthyany-Strattmann (jetzt Hotel Klomser), Gemeinsamer oberster Rechnungshof, Daun (jetzt Kinsky), Harrach, Starhemberg (jetzt Ministerium für Kultus und Unterricht), Reichshofkanzlei (Ministerium des Äußeren), Liechtenstein, Trautson (jetzt Ungarisches Ministerium), Esterhazy, Geymüller u. a.], aber gerade die Bauten des Vormärz sind auch in diesem Viertel stärker als anderswo in der Inneren Stadt vertreten (Palais Erzherzog Friedrich, Modena, jetzt Ministerratspräsidium, Statthalterei, Landhaus, Österr.-Ung. Bank, Palfy u. a.). Der Bau der Österr.-Ung. Bank (Nationalbank, 1819—1823) verlieh diesem Stadtteil abermals eine neue Note. Er wurde zum Sammelpunkt der großen Geldinstitute, welche sich teilweise eigene Häuser errichteten (Kreditanstalt), teilweise in Palästen des Herrenviertels einmieteten (Anglo-Österr. Bank im Palais Montenuovo, Unionbank, Niederösterreichische Eskomptegesellschaft). Der Schwerpunkt des Bankenviertels ist, seit am Schottenring die Börse errichtet wurde, allerdings noch weiter nordwestwärts gerückt worden. Es erstreckt sich jetzt von letzterer bis zum alten Herrenviertel über einem vor der ersten großen Stadterweiterung der vorigen Jahrhunderthälfte von der Schottenbastei, dem davor gelegenen Glacis und dem abgebrochenen Zeughause eingenommen Raume.

Die Adelspaläste sind aber durchaus nicht auf das Herrenviertel beschränkt, sie verbreiteten sich ebenso wie die Klöster und Stiftshöfe im Laufe des XVII. und XVIII. Jhs., wie im Kapitel B gezeigt, über alle Teile des bürgerlichen Wien. Paläste, Klöster und Stiftshöfe sind in den Nebengassen der Kärntnerstraße ebenso häufig vertreten (Anna-, Johannes-, Himmelpfortgasse, Singerstraße) wie in jenen des Graben (Dorotheergasse, Bräunerstraße). Nur die von der Wollzeile, dem Lichtensteg und Hohen Markt nordwärts gegen die Donau zu gelegenen Straßen haben sich zwar auch nicht vom Kloster-, wohl aber vom Adelsbesitz ziemlich freigehalten. Sie waren vor der Stadterweiterung von 1857 die eigentlichen Handelsviertel mit westlich von der Rotenturmstraße (Mittelpunkt Ruprechtsplatz) vorwiegend jüdischen, östlich von ihr, wie schon erwähnt, griechischen Handeltreibenden. Der Großhandel ist zwar in das nach der Stadterweiterung entstandene Kai Viertel abgerückt, aber der ehemalige Charakter ist dem Viertel um die Ruprechtskirche, das übrigens in der ersten Hälfte des XIX. Jhs. fast völlig umgebaut wurde, nicht ganz verloren gegangen (Judengasse, älteste bestehende Synagoge Wiens in der Seitenstettengasse).

Das Straßennetz des alten Wien blieb durch Jahrhunderte im wesentlichen dasselbe und eingestellt in seinen Radialstraßen auf die wenigen Durchlässe des Verkehrs in die Vorstädte und in die nähere und fernere Umgebung, wie sie die Stadttore boten. Die unnatürlich in die Höhe getriebene (s. Fig. 36), dicht verbaute Stadt hatte um die Mitte des XIX. Jhs. jede weitere Entwicklungsmöglichkeit verloren und war von dem Kranze der aufgeblühten Vorstädte durch einen militärisch wertlosen Gürtel von Basteien und Glacis getrennt, der ein schweres Verkehrs- und Wachstumshindernis bedeutete. Die Niederlegung und Verbauung dieses einschnürenden Befestigungsgürtels, durch ein Machtwort Kaiser Franz Josefs I. 1857 anbefohlen, ist der tiefste Eingriff, den der Organismus der Altstadt erfahren hat. Der an seiner Stelle entstandene Gürtel der glanzvollen Ringstraße mit seinem regelmäßigen Netze von Nebenstraßen verkittete das Altwien der früheren Festung und der Vorstädte zu einem Ganzen. Wie dieser Gürtel im Aufriß durch die in verschiedenen historischen Stilen, mit Vorliebe aber in prunkvollen Renaissanceformen gehaltenen Gebäude auffällt, so auch im Grundriß durch die planmäßige Regelmäßigkeit der Anlage, die im Gegensatz zur Unregelmäßigkeit der Straßenführung im Inneren und an den Außenrändern der auf unserem Plane weiß erscheinenden Kreiszone steht. Sie deckt sich übrigens nicht völlig mit den ehemaligen Befestigungsanlagen und dem unverbaut gewesenen Glacis. An der Nordwestecke der Stadt hat die Operation in den alten Stadtkörper selbst eingegriffen und nebst den ausgedehnten Komplexen des Zeughauses in der Renngasse und des Arsenal, welches sich quer über den ehemaligen Römerweg der Wipplingerstraße stellte, sowie der Infanteriekaserne am Salzgries auch eine Reihe von

Privathäusern an der Schotten-, Elend- und Neutorbastei niedergelegt, so daß der Altstadt hier ein gut Stück amputiert wurde. Da überdies der Schottenring nicht parallel der alten Schottenbastei, sondern mit westlicher Abweichung geradlinig zum Donaukanal geführt wurde, so entstand dort eine ausgedehnte Baufläche, das schon erwähnte, dem Großhandel, Börsen- und Bankverkehr dienende Kaiviertel. Es ist unabhängig von den historischen Leitlinien mit schematischem Straßennetz um den Börse-, Rudolfs- und Concordiaplatz angelegt und stößt beim letztgenannten Platz mit der Altstadt sehr unorganisch zusammen. Reste der Bastei (Augustiner-, Mülker-, Dominikanerbastei sowie Stubentorbastei beim herzoglich Koburgischen Palais), sowie das nach Sprengung der Burgbastei durch die Franzosen (1809) unter Franz II. neu errichtete und hinausgeschobene Burgtor halten die Erinnerung an den Verlauf des Basteigürtels ebenso fest wie einige an seiner Innenseite verlaufende Parallelstraßen der Altstadt, die man als Wallstraßen bezeichnen könnte, so die Seilerstätte, Postgasse, Adler- und Kohlmessergasse, der Salzgries und die Löwelstraße.

Die Stadterweiterung blieb aber auch für das Innere der Altstadt nicht ohne Folgen. Durch neue Wege wurden Stadt und Vorstädte miteinander in Verbindung gesetzt und dadurch der Verkehrswert so mancher Straße, die früher als Sackgasse an der Bastei geendet hatte, außerordentlich gesteigert. So erhielt der Neue Markt nach Niederreißung des ihn seitlich abschließenden Schwarzenbergpalais und des bis zum Lobkowitzplatz reichenden Bürgerspitals einen direkten Ausgang nach Süden durch den Durchbruch der Tegetthoffstraße und so kommt es, daß sich hier auf dem Plane mehrere weiße Häuserblöcke in die Altstadt einschieben. Infolge dieser Regulierung wurde es an dieser Stelle möglich, die elektrische Bahn in die Innere Stadt zu führen. Auch die früher sackförmig an der Bastei endenden Nebengassen der Kärntnerstraße haben ihre Fortsetzung durch die Ringzone gefunden, desgleichen linke Nebengassen der Herrengasse, ferner, wie schon erwähnt, der Durchbruch der Wipplingerstraße, der einen wichtigen Zugang zum IX. und XIX. Bezirk erschließt, sowie endlich die vom Hohen Markt zur Donau ziehende Marc-Aurel-Straße, wo wieder das Eindringen eines weißen Keiles in das farbige Gefüge der Altstadt auffällt. Am stärksten blieb die Abriegelung der Altstadt durch den großen Komplex der Hofburg fühlbar. Der bedeutendste Eingriff in das alte Stadtbild im Zentrum erfolgte durch die Niederlegung zweier den Graben gegen den Stephansplatz (beim Schlossergäßchen) fast abschließenden Häuserblöcke, wodurch der Dom gegen den Graben zu „freigelegt“ wurde und durch die Herstellung der Straßendurchbrüche zwischen Bauernmarkt und Stephansplatz sowie in neuester Zeit durch die Fortsetzung des Fleischmarktes gegen die Judengasse. So lassen sich die großen weißen Flecken im Stadtinneren erklären.

Alle diese vom Standpunkte des Städtebaues und der Denkmalpflege bald mehr bald minder zu rechtfertigenden Eingriffe in das historische Stadtbild sind aus dem wirklichen oder vermeintlichen Rechtstitel der Verkehrsforderungen erflossen.

Zweifellos hat die Verkehrsstellung der Inneren Stadt durch ihre fortschreitende Erschließung für den Verkehr nach den Vorstädten und Vororten, die von Jahr zu Jahr in steigendem Maße ihre Fläche und ihre Volkszahl gegenüber der Altstadt vervielfachen und die das wachsende Bedürfnis hatten, durch die nun erschlossene Stadt miteinander in Verkehr zu treten, eine gewaltige Änderung erfahren. Das Querprofil der Altstadtstraßen war weder der Massenhaftigkeit der Großstadtverkehrsmittel noch dem im hastenden Ablauf des Geschäftslebens stets vorhandenen Bedürfnis nach Steigerung ihrer Verkehrsgeschwindigkeit gewachsen und verlangte nach Beseitigung der Paßengen in den großen Durchzugsstraßen. Die Anlage der Ringstraße konnte dieses Verkehrsproblem nicht völlig lösen. Sie ist zwar monumental, aber für den Stadtverkehr doch in keiner zu ihrer Breite im Verhältnis stehenden Bedeutung, weil sie eben nur einen Teil des Durchgangsverkehrs tangential an der Altstadt vorbeiführt. Allein das Massenverkehrsmittel der Straßenbahn gibt sich damit notgedrungen zufrieden. Handelt es sich doch nicht nur darum, die Innere Stadt möglichst rasch zu durchqueren, sondern vor allem in sie so rasch wie möglich hinein- und aus ihr herauszukommen. Während in den vergangenen Jahrzehnten die in der Stadt beschäftigten Menschen fast alle auch dort wohnten, ist dies heute nur mehr zum kleinsten Teile der Fall. Der Herzschlag des Organismus Wien hat, wie der eines jeden Großstadtorganismus, gewaltig an Kraft gewonnen, aber das Herz selbst, das vor einem Jahrhundert noch für wenig über 200.000 Menschen,

heute für das Zehnfache arbeitet, ist kaum gewachsen. Die vergrößerte Zahl der Ämter, Geldinstitute, Großhandelshäuser drängt sich hier zusammen und verdrängt immer mehr die bodenständige Bevölkerung, welche auf dem im wahrsten Sinne des Wortes kostbaren Boden der Altstadt keinen Platz, keine Ruhe und auch keine auskömmliche Lebensführung mehr findet. Die Abnahme der Wohnbevölkerung ist eine allen Großstadtkernen gemeinsame Eigenschaft (Citybildung), desgleichen die gewaltige Zunahme der tagsüber dort beschäftigten Menschen, welche täglich den großen Raum von der Peripherie der Großstadt bis zu deren Mittelpunkt durchmessend, den Anspruch erheben, das Ziel ihrer Arbeitsstätte ebenso rasch zu erreichen, wie dann wieder nach getaner Arbeit ihr Heim. Natürlich zeigt sich auch der Häuserbestand der Altstadt dieser veränderten Sachlage, den neuen Anforderungen des Wirtschaftslebens gegenüber nicht gewachsen und wird durch zweckentsprechendere Bauten ersetzt. Deren wesentliches Kennzeichen ist die äußerste Raumausnutzung. Sie dienen Wohnzwecken nur in untergeordneter Weise, um den hohen Grundpreisen, welche für die Mittelpunktslage bezahlt werden müssen, das Gleichgewicht zu halten. In diesen organischen Lebensäußerungen der Stadt liegen die Ursachen für ihren raschen Umbau in der Gegenwart und darum auch die Schwierigkeiten, welche der Schutz des historischen Stadtbildes finden muß. Doch zeigt die Betrachtung des Inneren-Stadt-Wachstums, daß diese Lebensprozesse innerhalb des Stadtkörpers in sehr verschiedener Intensität vor sich gehen, daß daher auch die den historischen Baubeständen drohenden Gefahren sehr ungleicher Art sind. Zum Glück für diese treten die geschilderten Erscheinungen nicht flächen-, sondern nur linienhaft auf, und zwar längs der großen Durchgangslinien des Verkehrs beziehungsweise an seinen Haupteinbruchstellen in die Altstadt. Erst von diesen aus suchen sie auch auf die Nebengassen überzugreifen. Eine voraussehende Stadtverwaltung wird die Citybildung durch entsprechende Bauvorschriften, durch Schaffung von Reservaten für noch erhaltene Wohn- und Kleinhandelsstraßen regeln, sie auf gewisse Linien beschränken und von kostbaren historischen Denkmälern ablenken, dagegen durch Schaffung neuer Verkehrsmittel diesen Prozeß auf andere Stadtviertel hinführen, wo die notwendige Zerstörung älterer Häuserbestände mit geringen künstlerischen Gefahren und kulturellen Verlusten verbunden ist.

Aus dieser kurzen Betrachtung des Zusammenhanges zwischen Verkehr, Bodenpreis, Citybildung und Denkmalschutz erwächst uns nun auch das Verständnis für die Kausalität der weißen Streifen und Flecke, welche das fertige Bild des historischen Altwiens auf unserem Plane durchziehen und durchlöchern.

Quer durch die Stadt von Nord und Süd zieht ein weißer Streifen. Hier längs der Kärntnerstraße und Rotenturmstraße ist die Zerstörung der alten Hausbestände fast beendet und dieser früher teilweise sehr enge Straßenzug ist auf eine den Verkehrsanforderungen entsprechende Breite gebracht. Längs dieser alten Hauptverkehrsader ist das Eintreten der Citybildung ganz naturgemäß. Was dieser Straßenzug an Bedeutung als Ausgangspunkt der Landstraßen im nord-südlichen Verkehrskreuz Wiens verlor, wurde ihm reichlich dadurch zurückgegeben, daß er zur Verbindungslinie des Nord- und Nordwestbahnhofes einer-, mit dem West-, Süd- und Staatsbahnhof andererseits wurde, daß der die wohlhabenden gewerbetreibenden Bezirke des Südens und Westens mit dem volkreichen II. Bezirk verknüpft. Die verkehrsablenkende Funktion der Hofburg bedingt, daß die Einbruchsstelle für die westlichen Radialstraßen (Mariahilferstraße—Babenbergerstraße, Gumpendorferstraße—Eschenbachgasse, zum Teil auch noch der Straßenzug Burggasse—Bellaria) mit der der südlichen (Favoriten- und Wiedenerhauptstraße) im Raume zu beiden Seiten der Hofoper zusammenfällt. An diesem Brennpunkt des Wiener Verkehrs ist, wie schon erwähnt, eine bis zum Neuen Markt reichende Bresche in die alte Stadt geschlagen und eine Reihe von neuen Baublöcken errichtet worden. In die rechten Nebengassen der Kärntnerstraße ist die Citybildung am stärksten zunächst der Einbruchsstelle in die Altstadt (Wallfischgasse, Krugerstraße) und dann wieder an ihrem Austritt im Brennpunkte des innerstädtischen Verkehrs, dem Stock-im-Eisen-Platz, gedrungen (obere Singerstraße), während die an historischen Denkmälern reichen übrigen Straßen und Straßenteile sich ihrer glücklicherweise bisher ziemlich erwehrt haben.

Zur Bildung einer zentralen Cityfläche, wenn auch in bescheidenem Ausmaße, ist es am westlichen Stephansplatz und am Graben, Kohlmarkt, Bauernmarkt und ihren Nebengassen gekommen und jüngst

wurden auch die Tuchlauben in sie einbezogen. Vom Stephansplatz aus sehen wir den weißen Streifen der City längs der Rotenturmstraße verlaufen und in die Wollzeile und den Fleischmarkt eindringen. Der neugeschaffenen Einbruchsstelle bei der Marc-Aurel-Straße wurde schon oben gedacht, ebenso der zur Radialstraße gewordenen Wipplingerstraße. Vom Graben ausgehend, hat sich die Citybildung, durch die Bognergasse fortschreitend nun den Platz Am Hof zu erobern gesucht, was auf unserem Plane noch nicht so sehr in Erscheinung tritt, weil er den Zustand von 1912 festhält. Auch die alte Römer- und mittelalterliche Hochstraße, die Hauptstraße des Herrenviertels war als Durchzugsstraße vom Kärntner- zum Schottentor stets von Bedeutung und diese stieg, seit sie die kürzeste Verbindung zweier so wichtiger Verkehrsknoten, wie jenes genannten bei der Oper und eines zweiten am Treffpunkt der Alser- und Währingerstraße, der Schottengasse und der Ringstraße gelegenen geworden ist und als Sehne den Bogen des Franzens- und Burgringes abschneidet. Ob das Profil dieses Straßenzuges unbedingt erweitert werden mußte, um seinen Durchgangsverkehr zu bewältigen, ist fraglich; jedenfalls aber sehr bedauerlich, daß der ausgedehnte hochadelige Besitz zwischen Herrngasse und Wallnerstraße den Verlockungen der Grundpreissteigerung nicht mehr widerstehen konnte und daß sich nun auch das alte vornehme Herrenviertel in ein Geschäftsviertel zu wandeln beginnt.

So sehen wir die Ursächlichkeit in der Verteilung der Neubauten, in der Lage der dem alten Wien geschlagenen Wunden überall gegeben, daher aber auch die Folgerungen, welche der Denkmalschutz für sich daraus zu ziehen hat. Wogegen er am meisten ankämpfen muß, ist die Schaffung neuer, das historische Stadtgefüge willkürlich zerschneidender Durchbruchsstraßen, die Durchgangsverkehrsstraßen zu werden bestimmt sind. Im folgenden Kapitel, das die erhaltenswerten Denkmale der Inneren Stadt aufzählt, wird gezeigt, wo sie geplant sind, nämlich in der Verlängerung der Akademiestraße zur Ferdinandsbrücke, parallel der Kärntner- und Rotenturmstraße, von den Tuchlauben zur Hohenstaufengasse, parallel der Wipplingerstraße und vom Hof zum Ballhausplatz. Es wird bewiesen werden können, daß die beiden ersten wegen der unbedeutenden Wegverkürzung, die sie gegenüber den bestehenden, den gegenwärtigen Verkehrsansprüchen noch völlig genügenden Straßenzügen bieten, ebenso zwecklos sind wie der dritte, der, solange als keine Straße über den hofärarischen Grund längs des Volksgartens vom Ballhausplatz zur Bellaria geht, eine Sackgasse wäre. Alle drei zerschneiden, wie unser Plan lehrt, gerade die im Schutze der Abgelegenheit vom Durchgangsverkehr noch am besten erhaltenen Blöcke der historischen Denkmalbestände in rücksichtsloser Weise. Man könnte diesen nicht sicherer den Todesstoß versetzen als durch jene drei Durchbrüche, denn es wäre ein Irrtum, zu glauben, daß nur die von ihnen direkt geschnittenen Häuser fallen müssen. Erfahrungsgemäß dringt die Citybildung von der Citystraße rechts und links auch in die Nebengassen, da durch verbesserte Verkehrslage erzielte Grundpreissteigerung zum Umbauen der Häuser verlockt. Weil aber die zwischen den bestehenden und noch projektierten Durchzugsstraßen stehenden alten Häuserblöcke sehr schmal sind, so könnten sie dann der von zwei Seiten nagenden Brandung der Citybildung nicht mehr widerstehen und würden von ihr völlig aufgezehrt werden. Auch ein erst nach Herstellung der Durchbrüche geschaffenes Denkmalschutzgesetz vermöchte hier nichts mehr zu nützen, denn die gegen die Erhaltung dieser Denkmale ins Treffen geführten ökonomischen und Verkehrsforderungen würden dann so stark geworden sein, daß ihnen ästhetische Forderungen unmöglich erfolgreichen Widerstand leisten könnten. Zuerst muß das Denkmalschutzgesetz mit Intabulierung der zu schützenden Objekte in dem unten ausgeführten Ausmaße geschaffen werden und zugleich die Einstellung der Häusereinlösungen für die geplanten Durchzugsstraßen erfolgen. Von den Blöcken der historischen Denkmalbestände soll der Verkehr ab-, nicht zu ihnen hingeleitet werden, dann ist das Denkmalschützen eine durchführbare Aufgabe. Im andern Falle müssen die Ansprüche des Denkmalschutzes wirkungslos bleiben, wenn man sie auch an maßgebender kommunalpolitischer Stelle aufgenommen und zum Programmpunkt gemacht hat, weil infolge der durch die Stadtregulierung geschaffenen Verkehrslage das eiserne Rad der Stadtentwicklung rücksichtslos und unaufhaltsam, nach den inneren Gesetzen des Großstadtwerdens weiterrollend, alle Widerstände besiegen und unsere Wiener Altstadt, die ehrwürdige Kaiser-

stadt, zu einer monotonen Cityfläche umwandeln wird und muß. Eine rückläufige Bewegung in der Stadtregulierung eintreten zu lassen, ist nur eine vermeintliche Rückständigkeit. Das technische Gewissen läßt sich damit beruhigen, daß das schematische Herstellen von Straßendurchbrüchen bereits schon eine städtebauliche Weisheit von gestern geworden ist, denn die Weltstadt sucht den Massenverkehr von der Oberfläche möglichst in die Tiefe zu verlegen und schnelle Untergrundbahnen zu schaffen. Diese sind für Wien nicht so sehr deshalb, weil die Straßen den Verkehr nicht mehr bewältigen können, sondern wegen der Großräumigkeit der Stadt nötig und auch darum, um den Massenverkehr ohne Schaden für die historischen Baubestände in die Stadt und durch sie leiten zu können. Mit ihrer Herstellung entsteht ferner die Möglichkeit, größeren Bevölkerungsmengen an der Peripherie Wohnung zu verschaffen und so der in den alten Bezirken infolge des Mangels von Schnellverkehrsmitteln eingetretenen Zusammendrängung von Menschen, die ihre Wohnstätte nicht allzuweit von der zentral gelegenen Arbeitsstätte verlegen können, ein Ziel zu setzen, damit aber auch der durch jene Zusammendrängung bewirkten gewaltigen Grundpreissteigerung, welche zu Umbauten und Zerstörung der alten Hausbestände zwingt. Nach den in anderen Weltstädten gemachten Erfahrungen schafft die Anlage von Schnellbahnstationen in deren Umkreis neue Geschäftsviertel. Man muß nur den Mut haben, die Verkehrslinien dorthin zu führen, wo man ein neues Wohn- und Geschäftsviertel haben will, den Verkehr wird sich dann die Verkehrslinie schon selbst schaffen. Eine großzügige Bau- und Verkehrspolitik hat im Kaiviertel einen zentral gelegenen, geschichtslosen Stadtteil vor sich, dessen völlige Umwandlung in ein Geschäftsviertel mit Kontorhäusern ohne Wohnbevölkerung dann gelingen kann, wenn hierher ein Schnittpunkt von Untergrundschnellbahnen zu liegen kommt. Nachdem die zur Zeit der Stadterweiterung geschaffene kurzlebige Häusergeneration auch andererseits schon wieder durch eine neue ersetzt wird, so könnte dies auch hier geschehen und ihr Umbau zu einem modernen Geschäftsviertel erfolgen. Nur in einer solchen Ablenkung der unzweifelhaft Raum heischenden weiteren Citybildung von der historischen Altstadt und in ihrer durch eine entsprechende Bau- und Verkehrspolitik zu erzielenden Konzentration auf einen geschichts- und denkmallosen Stadtteil kann das alte Wien mit seinen im folgenden Verzeichnis aufgezählten Denkmalen den Heimatschutz- und Denkmalschutzbestrebungen gerecht werden.

* * *

Ein ähnlicher Zerstörungsprozeß, wie er heute das alte Wien bedroht, hat die Vernichtung des mittelalterlichen Stadtbildes während der Herrschaft des Barockstils herbeigeführt, bis auf jene wenigen Reste — zumeist kirchliche Baudenkmale —, die auf unserem Plan in roter Farbe verzeichnet sind. Doch besteht zwischen diesen beiden Verwandlungen ein tiefgreifender Unterschied: Letzterer verteilte sich auf einen langen Zeitraum und brachte dem Stadtbild künstlerischen Gewinn, ersterer läuft so rasch ab, daß die Kunst, nachdem schon ungeheure Werte zerstört sind, eben erst zu versuchen beginnt, das Neue in Formen zu schaffen, die ebenso den Ansprüchen der Ästhetik, wie den praktischen Bedürfnissen der Gegenwart zu entsprechen vermögen als auch dem Genius loci unserer alten Stadt huldigen. Wäre unser Plan vor etwas mehr als 100 Jahren entstanden, so hätte er im wesentlichen das Bild einer zusammenhängenden blauen Fläche, eine Wanderung durch die Straßen das vorherrschende Bild einer Barockstadt geboten, unterbrochen von einigen Inseln zopfiger Bauten der eben verflossenen Aufklärungszeit. Diese grünen Inseln des Planes gehen zum großen Teile auf die Aufhebung von Klöstern in der josefinischen Zeit zurück und auf die Raumnot innerhalb der Festung, welche zur Verbauung der wenigen noch vorhandenen Gartengründe und Errichtung von Häusern auf den Basteien zwang, wie sie jetzt noch auf der Mülkerbastei zu sehen sind. So stammt die josefinische Baugruppe der Himmelfortgasse von der Verbauung der Gründe des Klosters der Himmelpfortnerinnen, so wurde auf den Gartengründen hinter dem Kapuzinerkloster die Plankengasse eröffnet und verbaut, auf jenen des Franziskanergartens die Häuser der unteren Weihburggasse, auf dem Boden des aufgehobenen Königsklosters das Palais Pallavicini auf dem Josefsplatz errichtet und in der angrenzenden Dorotheergasse die Klosterkirche des Dorotheerstiftes nach Erlaß des Toleranzpatentes zur ersten evangelischen Stadtkirche umgewandelt, auf den Klostergründen einige Häuser erbaut, ebenso im Tiefen Graben an Stelle des aufgelassenen Theatiner-

klosters. An Stelle des 1794 abgebrochenen Köllnerhofes wurde die Köllnerhofgasse eröffnet usw. Die erste Hälfte des XIX. Jhs. hat fast allerorten in der Stadt die Modernisierung beschleunigt und das helle Gelb mischt sich überall unter die anderen Farbentöne, am stärksten im Zuge der Schotten- und Herren-gasse, wo großräumige öffentliche Gebäude in dieser Zeit entstanden, ferner in der Rauhensteingasse, im Umkreis des Hohen Marktes und der Ruprechtskirche. Am zähesten haben sich die Inseln der ersten neuzeitlichen Häusergeneration des XVI. Jhs. im alten Universitätsviertel, wo die Dominikanerbastei als Rückendeckung dient, dann südöstlich von der Stephanskirche, wo der Durchgangsverkehr auch nach der Stadterweiterung nicht recht aufleben wollte, weil den Rand der Altstadt der Stadtpark absperrt, und auf den kleinen Verkehrsinseln der Griechen-, Stern-, Kleeblatt-, Kurrent- und Naglergasse und Am Gestade erhalten. Wie oft die mittelalterliche Stadt ihren Hausbestand erneuert hat, wissen wir nicht. Zumeist sind es die Angehörigen der zweiten und dritten neuzeitlichen Häusergeneration, die heute die Innere Stadt bilden, ja, in den raschlebigsten Teilen der City beginnt bereits die vierte Generation, welche der zweiten der Ringstraßenzone gleichkommt, emporzusteigen.

So ordnet sich auf dem Stadtplane, was auf den ersten Blick regellos erschien, und tritt allenthalben seine Kausalität in Erscheinung.

b) Verzeichnis der erhaltenswerten Denkmale des I. Bezirkes (Innere Stadt¹⁾.

Abraham a St. Claragasse.

Nr. 1. Liechtensteinsches Majoratshaus (IV).

Nr. 2. K. k. Ministerium für Kultus und Unterricht (IV). Siehe auch Minoritenplatz.

Albrechtgasse.

K. k. Hof- oder Kaisergarten, siehe Opernring (II).

Albrechtplatz.

Albrechts- oder Danubiusbrunnen (I). Ist auch die allgemeine Anlage des Brunnens mit seinen flankierenden Nischenfiguren keine sehr glückliche, so trägt er doch zur Gliederung des Terrassenkörpers der Bastei bei und ist ein historisches Denkmal der ersten Stadterweiterung geworden.

Mozartdenkmal (I). Die Aufstellung des Denkmals ist sehr ungünstig. Dieser Verkehrsknoten eignet sich in Ermanglung eines ruhigen Standpunktes zur Betrachtung und eines entsprechenden Hintergrundes überhaupt nicht als Denkmalsplatz. Die Intimität des Mozartdenkmals verlangt nach einem stillen Gartenplatz.

Nr. 1 (I). Philippof. Die wohlgegliederte, kuppelbekrönte Fassade gibt beim Einblick in die Stadt, vom Opernring gesehen, einen guten Abschluß des Straßenbildes ab.

¹⁾ Abkürzungen. Hier und im folgenden werden stets nachstehende Abkürzungen angewendet:

Ö. K. II. = Österreichische Kunsttopographie, II. Band.

Ferner werden folgende römische Ziffern und lateinische Buchstaben zur kurzen Altersbestimmung, beziehungsweise Angabe der Stilzugehörigkeit der Denkmale verwendet:

I. = Denkmale in verschiedenen historischen Stilen und moderne Bauten. Von den Vierzigerjahren des XIX. Jhs. bis zur Gegenwart (auf den Plänen weiß).

II. = Denkmale des Empire und der Biedermeierzeit. Vom Beginn des XIX. Jhs. bis in die Vierzigerjahre (gelb).

III. = Denkmale des josefinischen Klassizismus. Um 1770 bis zum Ende des XVIII. Jhs. (grün).

IV. = Denkmale aus der Blütezeit der österreichischen Barocke und solche des thesesianischen Stiles. Von 1683 bis in die Sechzigerjahre des XVII. Jhs. (blau beziehungsweise blaue Schraffen).

V. = Denkmale der Renaissance und Frühbarocke. Vom Beginn des XVI. Jhs. bis zur zweiten Türkenbelagerung Wiens 1683 (blau beziehungsweise dunkelblau).

VI. = Gotische Denkmale, XIV. und XV. Jh. (rot beziehungsweise rote Schraffen).

VII. = Denkmale im romanisch-gotischen Übergangsstil, XII. und XIII. Jh. (rot beziehungsweise dunkelrot).

D. = Dorfhäuser in bodenständiger Bauweise bis etwa zum Ende des XVIII. Jhs. (braun).

Ü. = Übergangsformen vom Dorfhaus zum Vorstadthaus. Erste Hälfte des XIX. Jhs. (violett).