

## 2. Der II. Bezirk (Leopoldstadt) mit dem Prater.

### a) Analyse des Kartenbildes<sup>1)</sup>.

Das ursprüngliche Strombild der Donau, zwischen deren Armen sich die Inselvorstadt der Leopoldstadt entwickelte, ist heute in ihrem Straßenbild nur mehr schwach erkennbar. Der Donaukanal nahm im wesentlichen bereits im XVI. Jh. denselben Weg wie heute, aber der zweite, die Insel umklammernde Arm, das Fahnenstangenwasser, verlief bis zur Erbauung des Nord- und Nordwestbahnhofes im rechtsgeschwungenen Bogen von der Gegend hinter dem Augarten über den Raum des heutigen Nordwestbahnhofes und der Kohlenhöfe der Nordbahn, um sich etwa in der Gegend der heutigen Kronprinz-Rudolfs-Brücke mit dem Hauptstrom zu vereinigen. Die nordöstliche Mauer des Augartens und der Verlauf der ihr entlang ziehenden Rauscherstraße, der Trunnerstraße, an der heute noch der alte Bootsschuppen steht (Nr. 2, II. städtisches Materialdepot, ehemals k. k. Wasserbaumaterialverwaltung), der Straße Am Tabor und eines großen Teiles der Kronprinz-Rudolf-Straße, spiegeln im Straßennetz die Umrißlinien des rechten Ufers wider. Eine lebendige Erinnerung an das alte Strombild und die wichtigste durch dieses bedingte Strukturlinie des Bezirkes ist die Taborstraße. Sie war die Zufahrtsstraße zur einzigen bei Wien über die Donau führenden Brücke, welche 1435—1440 entstand, oder, besser gesagt, zu den vier Brücken, welche hintereinander die Donauarme übersetzten, nämlich der Schlagbrücke über den Donaukanal, der heutigen Ferdinandsbrücke, der Fahnenstangenbrücke am Ende der heutigen Taborstraße und den beiden folgenden, bereits im unbesiedelten Gebiete der Auenlandschaft liegenden Jochbrücken, von denen die letzte das Marchfeldufer beim heutigen Floridsdorfer Spitz erreichte. Erst hier zweigte von der Straße über Znaim nach Böhmen die mährische Landstraße, die über Wolkersdorf nach Brünn führt, ab. Bei der Fahnenstangenbrücke entstanden die gegen die Hussiten gerichteten Schanzen „Am Tabor“, welche dem Anfang dieser böhmisch-mährischen Landstraße im Gebiete der Insel des Unteren Werd den Namen gaben. Heute noch stehen dort, wo sich die Taborstraße der zweiten Donaubrücke näherte, das Mautgebäude (Nr. 80 = Am Tabor Nr. 2, IV), die Johannes-von-Nepomuk-Kapelle<sup>2)</sup> (bei Taborstraße Nr. 82, IV) und knapp vor der Brücke die niedrigen Häuschen der Mauteinnehmer bei der „Taborlinie“ (jetzt Alliiertenstraße Nr. 2, 4, früher Pragerstraße).

Diese die natürliche Verkehrslage Wiens, des Knotens nord-südlicher und west-östlicher Verkehrswege, ausnutzende Radialstraße wurde die Hauptachse für das Wachstum der Siedlung im Unteren Werd, der heutigen Leopoldstadt, die sich zu beiden Seiten, insbesondere aber zur Linken der reichlich mit Einkehrwirthshäusern besetzten Landstraße entwickelte<sup>3)</sup>. Ein Blick auf den Plan läßt trotz der weitgehenden Umbauten der letzten Jahrzehnte noch diese alte Siedlung in den blauen Farbentönen erkennen. Zwei alte Klosterkirchen (Karmeliter, Barmherzige Brüder) liegen zu beiden Seiten der Straße. Wenn uns an ihr keine geschlossene Zeile alter Häuser mehr entgegenblickt, so ist dies auf das immer wiederkehrende Gesetz der Stadtentwicklung zurückzuführen, daß sich Hauptverkehrsstraßen in ihren Hausbeständen rascher verjüngen als die stillen Wohnstraßen zu ihren Seiten, weil die Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse und die Steigerung der Grundrente an ersteren rascher vor sich geht als an letzteren. Längs dieser radialen Hauptverkehrsstraßen

<sup>1)</sup> Vgl. über die topographische Entwicklung der Leopoldstadt auch: Bergenstamm, Geschichte des unteren Werdes oder der heutigen Leopoldstadt. Wien 1812. — L. M. Weschel, Die Leopoldstadt bey Wien. Wien 1824. — J. Blümel, Die Geschichte der Entwicklung der Vorstädte. A. Die Leopoldstadt. Wien 1884, sowie für alle Vorstädte W. Kisch, Die alten Straßen und Plätze Wiens und ihre historisch interessanten Häuser. 2. und 3. Bd. Wien 1888.

<sup>2)</sup> Eine von den drei noch erhaltenen, früher bei allen Linienmautämtern nach der Heiligspredung des Johannes von Nepomuk (1729) errichteten Linienkapellen.

<sup>3)</sup> Diese Einkehrwirthshäuser gaben der Straße bis über die Mitte des XIX. Jhs. das Gepräge. Das letzte verschwand vor einigen Jahren (vgl. unten das Denkmalverzeichnis der Taborstraße), manche wurden, als sich die Taborstraße zur Zufahrtsstraße zum Nordwestbahnhof entwickelte, zu Hotels umgewandelt.

schreitet die Citybildung der modernen Großstadt vom Großstadtkern strahlenförmig gegen die äußeren Stadtteile vorwärts, wird die Wohnbevölkerung durch die steigende Handelstätigkeit und den wachsenden Verkehrslärm vertrieben, werden alte Häuser, die den Bedürfnissen der Gegenwart nicht mehr genügen, umgebaut und der historische Charakter des Stadtteiles bis auf die öffentlichen Gebäude in der Regel ganz verwischt. In solchen Straßen werden die Bestrebungen des Denkmalschutzes, wo es sich um Privatbauten handelt, fast immer dem Drucke der wirtschaftlichen Entwicklung erliegen und sich damit begnügen müssen, öffentliche Gebäude zu erhalten. In allen Radialstraßen der um die Innere Stadt sich lagernden Bezirke werden wir diese Erscheinung antreffen. Sie sind fast durchwegs mit vier- oder mehrgeschossigen Großstadthäusern verbaut, welche in einem oder mehreren Geschossen dem Klein- und Großhandel dienen, so daß diese Straßen sich in ihrer äußeren Erscheinung als Geschäftsstraßen repräsentieren. Fast alle ihre Gebäude stammen aus den letzten drei bis vier Jahrzehnten, so daß diese Straßen auf unseren Plänen als vorwiegend weiße Zeilen erscheinen. Doch verraten da und dort noch einige, von Jahr zu Jahr seltener werdende Häuser, alte Kirchen- und Klostergebäude sowie der selten geradlinige Verlauf der Straßen, daß es sich um alte, historische städtische Verkehrswege handelt und es läßt sich aus den einzelnen alten Baubeständen noch ein Schluß auf ihr Alter ziehen. In wenigen Jahren werden auch diese Zeugen verschwunden sein, denn selbst Häuser der Fünfziger- und Sechzigerjahre des XIX. Jhs., also der Bauperiode I, verfallen schon wieder dem Umbau.

Auf der Taborstraße zeigen sich die Reste der über das XIX. Jh. zurückreichenden Bauten nur bis zur Augartenstraße, weiter gegen die Linie zu schritt die Verbauung erst im letzten Jahrhundert über Wiesen und Gemüseärten vorwärts, erst der Tabor selbst zeigt wieder die Spuren älterer Verbauung. Der Raum zwischen „Am Tabor“, der Kaiser-Josef-Straße, der Nordbahnstraße und obersten Taborstraße präsentiert sich auf dem Plane mit einem regelmäßig um den Volkertplatz gespannten Straßennetz durchaus weiß, denn erst in den Siebzigerjahren des XIX. Jhs. wurde diese früher von Gärten eingenommene und ehemals vom Fugbach, einem das Fahnenstangenwasser mit dem Donaukanal verbindenden Gerinne (Fugbachgasse!), durchzogene Fläche parzelliert.

Links von der Taborstraße im Süden bis zur Kleinen Sperlgasse, im Norden bis zur Oberen Augartenstraße dehnen sich Gruppen teilweise bis in das XVII. Jh. zurückreichender Häuser. Hier wurden seit 1625 die Juden angesiedelt und die Große Sperlgasse, ehemals Herrengasse, war die Hauptstraße des alten Ghettos. In der Tandelmarktgasse (siehe unten) standen vor kurzem noch mehrere dieser alten Ghettohäuser. 1670 wurden aber die Juden ausgewiesen, die Judenhäuser verkauft, an der Stelle des Tempels entstand die Pfarrkirche zum hl. Leopold und der Name des Unteren Werd wich dem der Leopoldstadt. Der Umriß dieser alten Leopoldstadt ist auf dem Plane deutlich sichtbar und noch scharen sich um die Pfarrkirche eine Gruppe alter Bürgerhäuser. Der seit der josefinischen Zeit zunehmende bürgerliche Wohlstand ließ bereits zu Ende des XVIII. Jhs. und in der ersten Hälfte des XIX. Jhs. zahlreiche Umbauten der Häuser des XVII. Jhs. entstehen, welche unter das Blau des Planes grüne und gelbe Flecken mengen. Die Gruppe der josefinischen Häuser am Karmeliterplatz, in der Karmelitergasse und Kleinen Sperlgasse erklärt sich dagegen aus der Verbauung des Gartens des von Josef II. aufgehobenen Karmeliterklosters. Auf die josefinische Zeit geht auch die Entstehung des nördlichen Teiles des Karmeliterplatzes, früher „Auf der Haide“ zurück, denn hier lag an der Westgrenze der alten Leopoldstadt ein Friedhof, der, wie alle innerhalb der Linien gelegenen Gottesäcker, auf Befehl des Kaisers aufgehoben wurde<sup>1)</sup>. Nach dem Süden zu wurde der Platz durch Abbruch des noch zu Anfang des XIX. Jhs. bestehenden Provinzialstrafhauses erweitert.

Erinnerungen an die ehemals selbständige Gemeinde Leopoldstadt bilden im Straßenbild noch das 1824 erbaute Gemeindehaus, jetzt Kleine Sperlgasse Nr. 10, und das ehemalige Gemeindearmenhaus Im Werd Nr. 19.

<sup>1)</sup> Ein Teil des Friedhofes wurde in der Haidgasse verbaut.

Nordwestlich von der geschlossenen Leopoldstadt des XVII. Jhs. lagen nur einzelne Gebäude, von denen das Alte Schiffamt (1688), später Bezirksgericht, auf unserem Plane noch teilweise dargestellt ist (Obere Donaustraße Nr. 55). Dagegen ist der Standplatz der Johann-Nepomuk-Kapelle in derselben Straße kein historischer; sie stand bis 1884 am gegenüberliegenden Donauufer, auf dem Schanzelmarkt. Das älteste Gebäude an der Donau war eine bereits auf dem Vogelperspektivplan vom Mai 1683<sup>2)</sup> dargestellte „Contubernium militum“, eine bis Ende der Fünfzigerjahre bestandene Reiterkaserne, zu der sich noch andere militärische Gebäude gesellten. Einige Nebengebäude (Obere Donaustraße Nr. 25, Augartenstraße Nr. 20) sowie ein altes Pulvermagazin auf der Brigittenufer Lände haben sich erhalten, während der größte Teil des Areals heute von den Neubauten des Militärverpflegsmagazins und Bettenmagazins eingenommen wird. Durch einen hinter der Kaserne zum Augarten verlaufenden Damm wurde die Leopoldstadt vor Hochwasser zu schützen gesucht. Sein Verlauf verrät sich noch durch den Zug der Oberen Donaustraße zwischen dem Mathildenplatz und dem Donaukanal. Die Fortsetzung des Dammes an der Augartenmauer längs der Wassergasse ist noch erhalten. Donauabwärts erstreckten sich vor dieser Reiterkaserne bis zur Schlagbrücke (Ferdinandsbrücke) außer dem genannten Schiffamt bis gegen Ende des XVIII. Jhs. nur einzelne Bürgerhäuser und adelige Ansitze mit großen Gärten sowie Wirtshäuser in der Nähe der Anlegeplätze der Holz- und Steinschiffe, von denen in der Floßgasse (siehe unten) noch vor wenigen Jahren eines, das Geburtshaus von Johann Strauß dem Älteren, stand beziehungsweise jetzt noch ein Teil steht (Floßgasse Nr. 7). Eine lebhaftere Entwicklung nahm dieser nordwestliche Teil der Leopoldstadt erst mit der Eröffnung einer neuen Zufahrtsstraße zum Augarten, der Unteren Augartenstraße, früher Neue Gasse, welche 1777 entstand und 1782 durch die Erbauung der Augartenbrücke eine eigene Verbindung mit der Stadt gewann. Hier stehen noch einige josefinische (vgl. Plan Nr. 14, 20, 39, 42) und eine ganze Reihe jüngerer Bürgerhäuser, zumeist mit Gärten aus den beiden ersten Jahrzehnten des XIX. Jhs. Im übrigen gilt von dieser Verkehrsstraße und der Erneuerung ihres Hausbestandes das bei der Taborstraße Gesagte. Die vormärzlichen Häuser der Oberen Donaustraße sind ebenfalls fast alle verschwunden und an ihre Stelle sind hohe, teilweise auch dem Großhandel gewidmete Großstadthäuser getreten. Die Gärten der alten Vorstadthäuser sind parzelliert. Auf diesen Gründen wurden bereits in den Vierzigerjahren des XIX. Jhs. neue Gassen eröffnet, wie die Lilienbrunnengasse (1842), Hammer-Purgstall-Gasse (1841), Naglergasse (1844—1846), deren zumeist noch der ersten Generation angehörige Häuser bereits den Biedermeiercharakter abgestreift haben und darum auch auf unserem Plane weiß bezeichnet wurden. Die Stephaniestraße enthält auf ihrer linken Seite noch Biedermeierhäuser, die rechte besteht aus Neubauten, denn die breite Straße ist an Stelle zweier paralleler schmaler Gäßchen, der Großen und Kleinen Anker-gasse, getreten. Regelmäßige Anlage und geschlossene Zeilen von Bauten der Periode I verraten bei der Herminen-, Nickel-, Nestroy-, Adamberger- und Miesbachgasse den Charakter als Durchbruchstraßen der letzten Jahrzehnte, während die beiden Schiffgassen, die Schiffamts- und Schreigasse noch einige Hausbestände aus der Biedermeierzeit aufweisen. Junge, auf Gartengründen der vormärzlichen Häuser entstandene Gassen sind die Rembrandtstraße und ihre Nebengassen.

Für die Anlage des Straßennetzes des ganzen übrigen Teiles der Leopoldstadt wurde maßgebend, daß ein großer Teil der Auenlandschaft dieser Donauinsel landesfürstlicher Besitz war. Durch den Ankauf verschiedener Gärten entstand unter Leopold I. der Augarten. Von dieser ältesten Favorita sind nur mehr spärliche Reste vorhanden, die heutigen Augartengebäude und Parkanlagen sind im wesentlichen eine josefinische Schöpfung. Drei große Hauptstraßen des Bezirkes, die beiden Augartenstraßen und die auf das Kaiser-Josef-Schlößchen im Augarten zuführende Allee, jetzt Kaiser-Josef-Straße, verdanken als Zufahrtsstraßen zum kaiserlichen Parke ihre Entstehung diesem kaiserlichen Besitze.

Noch stärkeren Einfluß auf Grund und Aufriß des II. Bezirkes hat der landesfürstliche Wildpark des Praters genommen.

<sup>2)</sup> *Lustra decem Coronae Viennensis seu suburbia Viennensia ab anno obsidionis ultimae MDCLXXXIII ad annum MDCCXXXIII. Anno MDCCXXXIV. Viennae.* Diese Dissertation ist eine wichtige Fundgrube für die Topographie der Vorstädte, die hier zum erstenmal sorgfältig behandelt und bildlich dargestellt werden.

An der von der Schlagbrücke in den Prater führenden Allee wurde 1570 unter Maximilian II. jene Zeile von Jägerhäusern angelegt, welche der Jägerzeile, der heutigen Praterstraße, den Namen gaben. Der Aufschwung dieser Gegend der Donauinsel nimmt aber erst mit der Eröffnung des Praters für das Publikum im Jahre 1767 durch Kaiser Josef II. seinen Anfang. Damals liefen am Prateringang sieben Alleen zusammen, von denen nur eine, die Jägerzeile, auch mit Häusern besetzt war. Dieser Straßenstern wurde für die Anlage der ganzen östlichen Leopoldstadt maßgebend. Sie ist nicht aus natürlichen Verkehrsverhältnissen entsprungen, sondern aus einer höfischen Anlage und der Verkehr hat sich dieser angepaßt. Nur für die Anlage der beiden vom Praterstern gegen Nordwesten und Südosten ausstrahlenden Alleen dürften auch öffentliche Verkehrsinteressen mitbestimmend gewesen sein, denn die erstere führte von der Donaubrücke am Tabor zur Jägerzeile und fand über die Czerninschen Gartengründe zum Donaukanal durch die zweite eine Fortsetzung. Hier entstand auf Josefs II. Befehl, zugleich mit der Augartenbrücke, eine neue Donaukanalbrücke (1782), welche von der Vorstadt „Unter den Weißgärbern“ dadurch eine direkte Zufahrt zum Tabor, also zur böhmisch-mährischen Landstraße erhielt. Darum wurde auch die Straße zwischen der Weißgärberbrücke und dem Praterstern schon zu Ende des XVIII. Jhs. mit Häusern besetzt und, wie unser Plan zeigt, ragen einige von diesen noch bis in die Gegenwart herein. Als Kaiser Franz die Weißgärberbrücke erneuern ließ, kamen die Namen Franzensbrücke und Franzensbrückenstraße auf. Letztere war in franziszeischer Zeit ebenso vollständig ausgebaut wie die Jägerzeile. Die zum Tabor verlaufende Fortsetzung der Allee jenseits des Pratersterns entspricht der heutigen Nordbahnstraße, welche erst in der Bauperiode I verbaut wurde, desgleichen die vierte, auf das Kaiser-Josef-Schlößchen im Augarten zulaufende Allee, die heutige Kaiser-Josef-Straße, in der vor den Vierzigerjahren erst wenige, heute nicht mehr erhaltene Häuser standen. Die fünfte, die Schwimmschulallee, lebt in der Kronprinz-Rudolf-Straße weiter, welche als Zufahrtsstraße zur 1876 eröffneten Reichsstraßenbrücke (Kronprinz-Rudolf-Brücke) und den Kohlenhöfen der Nordbahn besondere Bedeutung gewann. Der sechsten, der Feuerwerksallee, entspricht die Ausstellungsstraße, seit der Weltausstellung (1873) fortschreitender Verbauung zugeführt, die siebente, die Lusthausallee, besteht als Hauptallee heute noch. Das an ihrem Ende stehende Lusthaus geht auf das Jahr 1775 zurück, wurde jedoch zu Franz' II. Zeiten, wo der Prater als Rendezvousplatz der vornehmen Welt in größter Blüte stand, umgebaut. In seiner Nähe befinden sich noch die alten Jägerhäuser aus der josefinischen Zeit (siehe Übersichtsplan!). Die Praterbuden sind seit der Weltausstellung durchwegs erneuert worden, so daß heute im „Wurstelprater“ überhaupt keine mehr in die erste Hälfte des XIX. Jhs. zurückgehenden Gebäude stehen. Im Vormärz entwickelte sich die Praterstraße zur vornehmsten Straße der Wiener Vorstädte. Links und rechts von ihr erwachsen stattliche Häuser mit klassizistischen Fronten. Von diesen großen Miethäusern gibt es noch viele, in der Ferdinandsstraße und Unteren Donaustraße noch ganze Häuserblöcke. In ländlicher Stille entstanden, den Prater im Rücken, in den Gemüsegärten des Schüttel weiter abwärts einzelne Landhäuser (z. B. Schüttelstraße Nr. 11), später auch Fabriken (Dampfmühlen). Die Czerninschen Gründe wurden allmählich gänzlich verbaut, desgleichen das Stadtgut zwischen Taborstraße, Kaiser-Josef-Straße und oberer Praterstraße. Die Gartengründe zwischen Roter-Stern-Gasse und Großer Stadtgut-Gasse bedeckten sich erst in der zweiten Jahrhunderthälfte völlig mit Häusern, darum erscheinen auch die Baublöcke an der Novaragasse und Blumauergasse auf unserem Plane rein weiß. Weil der südöstliche Teil der Leopoldstadt der modernste und vornehmste Teil der Vorstädte in vormärzlicher Zeit war, gibt es in ihm auch noch verhältnismäßig viele bauliche Zeugen dieser Zeit, besonders in den stillen Nebenstraßen der Praterstraße, der Ferdinandsstraße, Afrikanergasse, Weintraubengasse und Mayergasse. Die Praterstraße selbst ist als Hauptverkehrsader der Erneuerung ihres Hausbestandes natürlich stärker verfallen. Ihr Verkehr war in der ersten Jahrhunderthälfte vorwiegend ein Luxus- und Vergnügungsverkehr. Seitdem der Nordbahnhof an ihrem Ende steht, die Kronprinz-Rudolfs-Brücke den kürzesten Weg von der Stadt ins Marchfeld über sie eröffnet und die Donau an der regulierten Donau aufblüht, ist dagegen ihr Geschäftsverkehr gewaltig gestiegen, wenn auch der Frachtenverkehr über die Franzensbrückenstraße von ihr abgelenkt wird. Sie hat als Hauptverkehrsader des II. Bezirkes der

Taborstraße den Rang abgelaufen, denn jene ist keine aus der Residenz herausführende Landstraße mehr, sondern endet gegen die Donau zu als Sackgasse, während die Praterstraße umgekehrt aus einer Sackgasse eine radiale Verkehrsstraße geworden ist und auch zu dem verkehrsreichsten Bahnhof des nördlichen Verkehrsfächers Wiens führt. Donauregulierung und Bahnhofbauten und das große repräsentative Werk der Wiener Weltausstellung haben so den II. Bezirk das Großstadtwerden Wiens stärker fühlen lassen als andere Wiener Vorstädte, haben ihm neue Strukturlinien gegeben und die Achse seines Wachstums verschoben.

### b) Die erhaltenswerten Denkmale des II. Bezirkes.

#### Alliierten Straße.

*Das alte Mauthaus Nr. 6 (IV) wurde 1912 abgebrochen, ist also jetzt aus dem Plane zu streichen.*

#### Am Tabor.

**Nr. 2** = Taborstraße Nr. 80 (IV) (siehe dort).

*Hier stand ein Lustschloß des Prinzen Eugen von Savoyen, das im XIX. Jh. in eine Fabrik verwandelt wurde, die nun auch schon wieder abgebrochen ist.*

#### Aspernbrücke.

An der im Umbau befindlichen Brücke wären die steinernen Löwen (I) der alten Brücke wieder aufzustellen und Brückenaufbauten zu vermeiden, um nicht den schönen Ausblick auf Stadt und Kahlenberg zu stören.

#### Cirkusgasse.

**Nr. 6** = Praterstraße Nr. 23 (II) (siehe dort).

**Nr. 14** = Weintraubengasse Nr. 1 (II) (siehe auch dort).

**Nr. 22.** Türkische Synagoge (I).

**Nr. 25** = Kleine Mohrengasse Nr. 10 (III). Reliefgruppe: Maria unter von Engeln getragendem Baldachin.

#### Erzherzog Karlplatz.

**Kaiser-Jubiläumskirche** (I). Gartenanlagen (I).

#### Ferdinandsbrücke.

**Bronzereliefs**, die alte Schlagbrücke und die erste Ferdinandsbrücke darstellend (I).

#### Ferdinandsstraße.

**Nr. 1** = Praterstraße Nr. 10 (II). Ein gutes klassizistisches Haus, das an der Gabelung der Ferdinands- und Praterstraße stehend, für das von der Donauseite gesehene Stadtbild wesentlich ist.

Verunstaltung: Quer über die Pilaster der Fassade ist eine riesige Firmatafel gespannt.

**Nr. 2** = Untere Donaustraße Nr. 9 (II). Mit Rücksicht auf die Baugruppe der Häuser Nr. 7 und 9 in der Unteren Donaustraße.

**Nr. 6** = Fischergasse Nr. 2 (II).

**Nr. 32** = Untere Donaustraße Nr. 35 (II). Gute Ecklösung an der Straßengabel Ferdinandsstraße-Untere Donaustraße.

#### Fischergasse.

**Nr. 2** = Ferdinandsstraße Nr. 6 (II).