



Fig. 7. Studie über die Wienbrücke bei der Haltestelle Hietzing der Stadtbahn. Vom Architekten R. Kriehhammer.

im wesentlichen den Plan und machte neue Vorschläge für eine radicalere Lösung des Durchzuges Laurenzerberg—Akademiestraße, sowie für die Führung einer Straße von der Liebenberggasse zum Stefansplatze. Aber trotz aller dieser Vorarbeiten ist der Plan noch nicht in seiner Gesamtheit genehmigt, und zwar aus dem Grunde, weil ein Expropriationsgesetz für Wien heute noch nicht erlassen und ein Regulierungsfond noch nicht gegründet wurde. So zögert denn die Gemeinde, obschon die Schaffung von Präjudicien stets gefährlicher wird, noch immer mit der Regulierung der Altstadt, also mit jener Arbeit, die zu den glänzendsten Thaten anderer Großstädte zählt.

Wir bringen auf Tafel I eine Studie über eine neue Verbindung der Singerstraße mit dem Stefansplatze. Sie bezweckt die Herstellung eines kleinen Verkehrsplatzes als Entlastung des Stefansplatzes, sowie die Schaffung eines Durchblickes auf den Stefansthurm. Mag auch die moderne Lieblingsidee derartiger »Durchblicke« in ihrer künstlerischen Bedeutung heute vielleicht überschätzt werden, wie denn überhaupt eine gewisse trockene Gründlichkeit, welche sich nicht gerne mit einem halben Anblick des ins Auge gefassten Kunstobjectes begnügt, sondern — nicht immer zum Vortheile — noch ein Übriges dazu, womöglich gleich das Ganze sehen möchte, den wesentlichen Zug unserer Zeit ausmacht; zugegeben muss werden, dass das vorliegende Beispiel eines solchen Durchblickes ein glücklich gewähltes ist, das dem vielbesprochenen und auch verwirklichten freien Anblick des Stefansthurmes vom Graben aus hundertmal vorzuziehen ist.

Die Tafeln II, III und IV zeigen Studien über die Regulierung des Platzes vor der Karlskirche. Sie lehnen sich an das Concurrentproject der Brüder Mayreder vom Jahre 1893 an, wonach der eingewölbte Wienfluss und die mit ihm gekuppelte Stadtbahn knapp an die Lothringerstraße gerückt erscheinen. Dem von der jetzigen Gemeindeverwaltung genehmigten Projecte (siehe Tafel II) gieng das vorstehende, von der provisorischen Verwaltung im Jahre 1895 genehmigte Project (siehe Fig. 4) voraus. Die Verbaueung des Blickes auf die Karlskirche durch die Canovagasse, sowie die Führung der Lastenstraße stadtsseitig des Bahneinschnittes erregten aber manches Bedenken, so dass der »Architekten-Club« der Wiener Künstlergenossenschaft und später die von der Gemeinde einberufene Enquête neue Vorschläge erbrachten (siehe Fig. 2 und 3). Das Resultat längerer Verhandlungen war die endliche Genehmigung des auf Tafel II dargestellten Planes, wonach einerseits der Erhaltung des Blickes durch die Canovagasse Rechnung getragen erscheint, andererseits die Führung der Lastenstraße oberhalb der Wieneinwölbung beibehalten blieb, letzteres hauptsächlich mit Rücksicht auf die dadurch ermöglichte Vergrößerung und Geschlossenheit der Parkanlagen vor der Technischen Hochschule. Unentschieden blieb bloß die Anlage der projectierten Markthalle an Stelle des Naschmarktes.

Die Tafeln III und IV zeigen uns perspectivische Ansichten dieses Planes. Zu bemerken ist hierzu, dass auf Tafel III der den Blick durch die Canovagasse behindernde Baublock, welcher das Pendant zur Technik bilden sollte, noch beibehalten, auf Tafel IV aber bereits weggelassen erscheint. Auch ist in beiden Perspectiven der auf die Technik gesetzte Aufbau nach dem Projecte des Professors Mayreder dargestellt, also mit einer nur halb so hohen Attica, als diese nachträglich leider ausgeführt wurde. Die architektonische Lösung des Platzes vor der Karlskirche im allgemeinen anlangend (Tafel IV), muss gerechterweise anerkannt werden, dass sie — bei nun einmal gegebenen Verhältnissen, d. h. unter der Voraussetzung, dass die auf diesem Platze mündenden Gassen (Allee- und Karls-gasse) unangetastet bleiben müssen — eine relativ glückliche ist. Daran hat auch die vor kurzem erfolgte Preisbewerbung, der die gleiche Voraussetzung zugrunde lag, nichts geändert. Freilich, um eine völlig befriedigende Ausgestaltung des Karlsplatzes zu erzielen, müsste vorerst seine Geschlossenheit erreicht werden; und dies ist nur durch Ausschaltung der Gassenmündungen oder (wenn diese aus anderen Gründen nicht durchführbar wäre) wenigstens durch Überbrückung derselben zu ermöglichen. Triumphbogenartig ausgebildete Durchlässe für den Personen- und Wagenverkehr müssten die einzelnen Gebäudeblöcke verbinden und durch eine einheitliche Architektur das gesamte Coulissenwerk des Platzes sozusagen zu einem geschlossenen Rahmen der Kirche ausgestaltet werden. Heute zerreißen die brutalen Gassenmündungen erbarmungslos das architektonische Bild, und in Hinkunft dürfte es — diese Seite des Problems anlangend — auch nicht anders werden.

Die eben erwähnte Preisbewerbung wurde vor kurzem von der Gemeinde Wien zur Gewinnung von Façadentypen für die, die Kirche umgebenden Gebäude ausgeschrieben, wobei auch Abänderungsvorschläge bezüglich der Kirchenterrasse und der Gartenanlage erbracht werden konnten (siehe »Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines« 1899, Nummer 6 und 9). Thatsächlich wurden solche Abänderungsvorschläge erbracht; so unter anderem in dem erstprämiierten Projecte des Architekten Fabiani der Vorschlag, die Kirchenterrasse mit Rücksicht auf die geringen Niveaudifferenzen wegzulassen und als Ersatz für dieselbe der Kirche einen breiten Stufenbau vorzulagern; im zweitprämiierten Projecte des Baurathes v. Neumann der Vorschlag, die zur Kirche führende Straße wesentlich zu verbreitern. Beide Vorschläge hat Professor Mayreder in seine Anträge aufgenommen. Gleichzeitig unterzog er seinen Plan einer Umarbeitung mit Rücksicht auf die Geleiseanlagen der über den Platz zu führenden elektrischen Straßenbahn, welche in der Nähe der Stadtbahnhaltestellen eine große Haltestelle mit beiderseitigen Perrons bekommen soll. Auch dürfte sich seinerzeit die Nothwendigkeit ergeben, von dieser Haltestelle einen Rampenschlitz nach einer Unterpflasterbahn abzweigen zu lassen, welche die Stadt nach der Linie: Kärntner-