

TOR ZUR „STADT“

UM 1900 ENTSTEHEN GROSSBAUTEN AUF DEN NOCH FREIGEBLIEBENEN GRUNDSTÜCKEN DER STADTERWEITERUNG. GLEICHZEITIG KURSIEREN IDEEN FÜR PRACHTSTRASSEN IM STIL DER PARISER BOULEVARDS.

Ende des 19. Jahrhunderts gab es einen neuerlichen Bauboom rund um das Areal. Zunächst wurden die noch freien Flächen mit Großwohnhäusern verbaut, kurz darauf die Stadtbahntrasse angelegt und schließlich das so genannte Postsparkassenviertel errichtet. Zeitgleich dachten Architekten und Städteplaner nach, wie man das Winkelwerk der Altstadt öffnen und durchlässiger machen könnte.



VINDOBONABRÜCKE ÜBER DEN DONAUKANAL, 1904. NACH EINER ZEICHNUNG VON OTTO WAGNER. © WIEN MUSEUM

WIENS GRÖSSTE WOHNHÄUSER

Mit 110 Metern und 34 Fensterachsen war der **Herminehof** (1887–1890) das größte Wohnhaus Wiens. Es handelte sich um ein so genanntes **Gruppenwohnhäuser**: Die zehn Gebäude gehörten unterschiedlichen Eigentümern, wurden aber vom selben Architekten geplant, der so für eine einheitliche Gesamterscheinung sorgen konnte. Der Architekt war Ludwig Tischler, der auch das Hôtel Métropole mitgeplant hatte.

Auch das benachbarte Gebäude ist ein Gruppen- und Bürowohnhäuser. Den nördlichen Abschluss des Baublocks bildete der **Rotenturmhof** (Architekt: Carl König). In den letzten Wochen des Zweiten Weltkrieges wurden beide Hausblöcke zerstört.



DER HERMINEHOF, UM 1900. © WIEN MUSEUM

WOHN- UND BÜROGEBAUDE AM FRANZ-JOSEFS-KAI UM 1895. POSTKARTE. © WIEN MUSEUM. DAS RECHTE ECKGEBAUDE IST DER ROTENTURMHOF.



PRACHTBOULEVARD ZUM DOM: AVENUE TEGETHOFF, 1895

Zur Jahrhundertwende hatten großzügige städtebauliche Ideen neuerlich Konjunktur. Alfred Riehl legte 1895 ein Projekt mit dem Titel „Avenue Tegetthoff“ vor. Seine Idee war es, den Praterstern (Standort des Tegetthoff-Denkmal) durch eine Prachtstraße mit dem Stephansdom zu verbinden. Der **Ferdinandsplatz** wäre als **Brückenkopf** deutlich erweitert worden, die Straße hätte sich durch den Heiligenkreuzerhof und das Palais der Erzdiözese ihren Weg zum Stephansplatz bahnen müssen. Riehl argumentierte, dass sein Projekt vor allem **benachteiligte Gegenden des ersten Bezirks** aufwerten würde. Das Projekt wurde aber wegen der notwendigen Demolierungen heftig kritisiert.



AVENUE TEGETHOFF RICHTUNG STEPHANSPLATZ, 1894/95. NACH EINER ZEICHNUNG VON ALFRED RIEHL. © WIEN MUSEUM. DER GROSSE PLATZ IM VORDERGRUND IST DER FERDINANDSPLATZ. DAS GERADE NEU ERBAUTE GROSSWOHNHAUS RECHTS WIRD VON RIEHL BERÜCKSICHTIGT.

DIE STADTBAHN TRENNT STRASSE VOM FLUSS

Parallel zu einem längst geplanten Abwassersammelkanal entstand in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts die Donaukanallinie der Stadtbahn. Die **Stadtbahn** hatte zwei einschneidende Folgen für das Areal: Erstens **rückte sie den Fluss deutlich von der Innenstadt ab** und verstärkte die Kantenwirkung, die bis heute prägend ist. Zweitens **verlagerte sie den öffentlichen Verkehr** vom Morzinplatz und der Rotenturmstraße zur Ferdinandsbrücke.



DER FRANZ-JOSEFS-KAI MIT DER STADTBAHNSTATION AM FERDINANDSPLATZ, UM 1905. POSTKARTE. © WIEN MUSEUM

ZWEI PLÄTZE ENTSTEHEN: MORZINPLATZ UND FERDINANDSPLATZ/SCHWEDENPLATZ

Erst um die Jahrhundertwende, mit der Errichtung der beiden Großwohnhäuser, werden die beiden Plätze rundum eingefasst. Der **Morzinplatz** wurde im Jahre 1888 angelegt. Er ist nach **Vinzenz Graf Morzin (1803–1882)** benannt, einem reichen Hofkammerer, der sein Vermögen der Gemeinde Wien vermachte. Der **Ferdinandsplatz** (1897) ist deutlich kleiner als der Morzinplatz, eigentlich der **Vorplatz zur Ferdinandsbrücke**. Erst um 1904 übernahmen Häuser die Adresse des Platzes. Seine vergleichsweise geringe Bedeutung lässt sich schon daran erkennen, dass bei der Namensfindung für die Stadtbahnstation nicht der Platz, sondern die Brücke herangezogen wurde.

Im **November 1919** beschloss der Wiener Gemeinderat, zum Dank für die schwedische Hilfe nach dem Krieg, sowohl Platz als auch Brücke umzubenennen.

Seinen **Aufstieg machte der Schwedenplatz erst mit dem Bau der U-Bahn-Station** in den 1970er Jahren. Sie verbreitete seinen Namen über das gesamte Areal, sodass er den meisten Menschen heute wesentlich bekannter ist als der Morzinplatz.



DER MORZINPLATZ, UM 1890. POSTKARTE. © WIEN MUSEUM

CHRISTOPH LECHNER/ANDRE KISKAN, 1992 PROJEKT FRANZ-JOSEFS-KAI

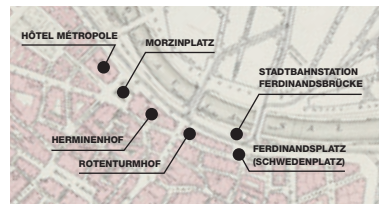
Christoph Lechner und Andre Kiskan arbeiteten im Rahmen ihres Studiums an einem Projekt für eine Verbauung des Franz-Josefs-Kais. Es ist eines der wenigen Projekte, das **fast die gesamte ehemals bebaut Fläche für eine Neugestaltung** vorsieht. Es besteht aus einer weichen Kante zum Donaukanal und einer scharfen Kante zur Altstadt. Durch den Kontrast zu den winkligen Gassen entstehen **unregelmäßige Straßenzüge**. Höhepunkt der Anlage ist ein Turmbau. „Wir wollten der Rotenturmstraße **einen roten Turm zurückgeben**.“ Die Nutzung des Komplexes ließen die Architekten offen. In den unteren Geschossen waren nach dem Vorbild der Umgebung zweigeschöföige Geschäftslokale vorgesehen – eine **Reaktivierung der ursprünglichen Boulevardsituation**.



SEITEN- UND FRONTSICHTEN DES TURMHOCCHAUSES, 1992. © LECHNER/KISKAN

MODELLANSICHT MIT TURMHOCCHAUS, 1992. © LECHNER/KISKAN

LAGESKIZZE, 1992. © LECHNER/KISKAN



BEZIRKSPLAN INNERE STADT, UM 1910 © WIEN MUSEUM



DER SCHWEDENPLATZ, UM 1930. © WIEN MUSEUM