

DAS STADTBILD – WIEN – BUDAPEST*

H. KOEPF

Technische Universität in Wien

(Eingegangen am 10. März 1983)

Vorgelegt von Prof. Dr. J. Bonta, Direktor, Institut für Geschichte und Theorie der
Architektur, TU Budapest

The Townscape–Vienna–Budapest – Waterfront of a town is her peculiarity. Vienna and Budapest have in common both to be sited at the Danube. While, however, the town core of Vienna, of Roman origin, exhibits a beautiful townscape, her Danube arms are too insignificant to result in a real waterfront, still impaired by new development out of scale.

The waterfront of Budapest united about a century ago from three townlets at the majestic Danube offers a fine townscape from true to scale, although somewhat sweetish. "historizing" new buildings and reconstructions, fitting the river, dating from the turn of the century, and from moderate developments of the latest time.

Wien

Die Stadt am Fluß ist ein Kardinalthema der Stadtgestaltung. An den topographisch richtig gewählten Stellen wurden wie in Linz, Regensburg oder in Ulm Brücken geschlagen und um diesen »Brückenkopf« agglomerierten sich dann langsam und ganz organisch die Siedlungskerne und zogen dann immer weitere Kreise um diese Zellkerne.

Während das Stadtbild als historisch geprägte Erscheinung an der »Landseite« immer mehr ausufert und durch Vorstädte oder neue Bebauung sein charakteristisches Gesicht verliert, bleibt die Erscheinung am Flußufer, das eine natürliche Grenze setzt, meistens konstant.

Natürlich setzt das voraus, daß der Fluß eine feste Größe ist und so einen festen Rahmen absteckt. Straßburg besitzt ebensowenig eine »Rheinfront«, weil hier die Ill-Arme die Stadt vom Strom trennen und ebensowenig lag Wien im Mittelalter »an der Donau«, weil auch hier die Donau in verschiedenen Armen »zerfloß«. Heute fließt die strombautechnisch »korrigierte« Donau weit am Stadtzentrum vorbei, während der früher stadtbildnächste Donau-Arm zu einem Donau-Kanal abgewertet wurde.

Wien war also von Anbeginn auf das etwas ansteigende Gelände südlich der Donauarme fixiert, seitdem dort das römische Standlager *Vindobona* an-

* Vorlesung und Ausstellung an der Technischen Universität Budapest, am 12–13. November 1982.

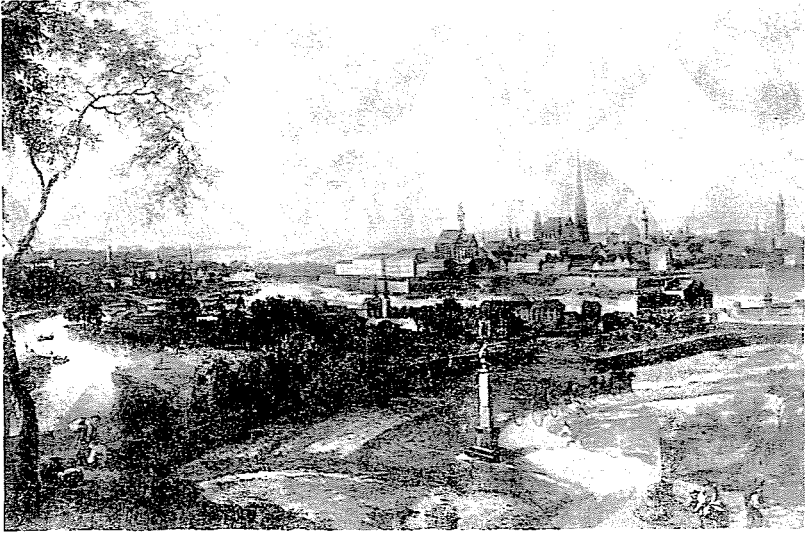


Abb. 1. Alt-Wien (um 1735). Geschlossene Erscheinung der Altstadt am Donauufer

gelegt wurde. Nach der Zerstörung des Römerlagers, dessen Straßen sich teilweise noch heute im Grundriß der jetzigen Stadt abzeichnen, blieb auch in den dunklen Jahrhunderten, in Teilbereichen, eine gewisse Siedlungskontinuität bis zum Ende des Mittelalters erhalten. Erst danach entwickelten sich um die Hauptausfallsstraße («Landstraße») einzelne »radiale Vorstädte« zwischen Ring und Gürtel, die sich erst nach dem Abzug der Türken (1683) mehr konsolidierten und nach dem Bau von barocken Kirchen, Sommerpalästen des Adels und vor allem des Residenzschlosses Schönbrunn ein städtebaulich ansprechendes Aussehen erhielten.

Nach der Niederlegung der Stadtfestigung wurde aber 1857 die Möglichkeit zur Gestaltung der Ringstraße auf einem fast 600 Meter breiten Glacis geschaffen. Der Ring ist also nicht wie bei vielen Städten eine Straße auf Wall und Graben, sondern ein System mehrerer konzentrischer Straßen mit dazwischenliegenden Plätzen, Parkanlagen und den bedeutendsten Repräsentationsbauten. Die Kommunikation mit den Außenbezirken, ja selbst teilweise mit der Innenstadt ist also hier, vor allem bei Schwarzenbergplatz, optimal gelöst.

Weniger gut ist dagegen die Verbindung mit der Donau — genauer gesagt dem Donaukanal — geglückt. Die Kanaluferstraße (Franz Josephs Kai) korrespondiert zwar ausgezeichnet mit den beiden auf den Kanal auftreffenden Schotten- bzw. Stubenring, nicht dagegen mit der analogen Kaistraße auf dem jenseitigen Kanalufer, das auch in der Bebauung abfällt und durch einige neue, total falsch disponierte und situierte »Querschläger« gestört wird. Die Brücken, baulich unbedeutend, verbinden nicht immer optimal mit dem Straßensystem der Leopoldstadt, was besonders bei den zentralen Prater-

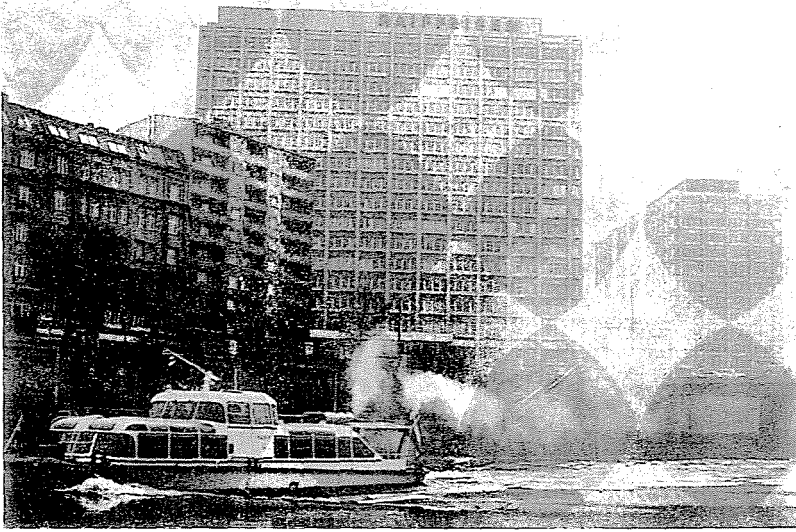


Abb. 2. Wien 1983. Die Uferzone am Donaukanal durch maßstablose Neubauten empfindlich gestört

und Taborstraße auffällt. Ein äußerer Gürtel mit Einbeziehung des Augartens ist hier nicht zustande gekommen. Zudem stören im kritischen Bereich am Weißgerberauer und Hinterer Zallamtsgasse zwei Monsterbauten (Rechnungshof, Statistisches Zentralamt) den neuralgischen Knoten. Der zentrale Knoten Praterstern, der ein Wiener »Etoile« hätte werden können, verzettelt sich total

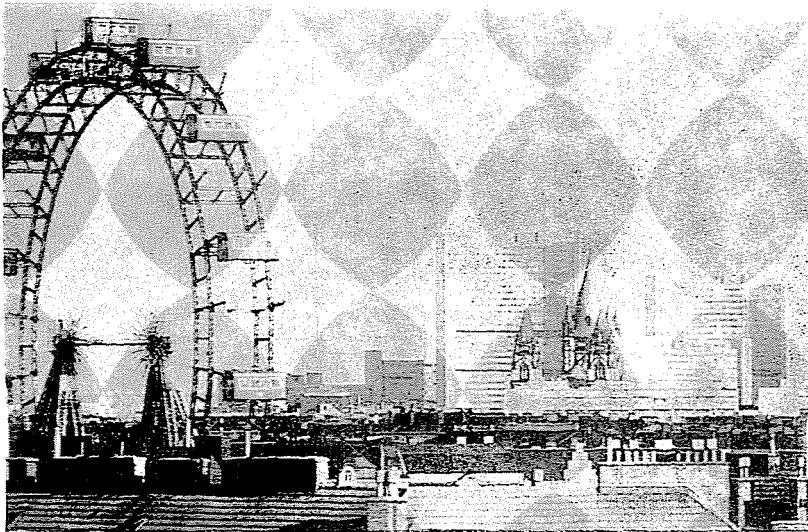


Abb. 3. Wien 1983. Stadtlandschaft an der Donau mit heterogenen »Höhepunkten«. Zwischen einer neuromanischen Kirche und der UNO-city fließt die Donau



Abb. 4. Wien 1983. Praterstern, kein Pariser Etoile. Bebauung und Praterstrandzone uneinheitlich. In der Mitte zerschneidet eine Fern- und Schnellbahntrasse das Zentrum. Kein geregelter Kreisverkehr. Säule steht nicht in der Mitte, sondern am Rand

und wird von einer Bahnlinie überlagert. Die Verbindung mit der Prater-Hauptallee und der Lasalle-Straße, die jetzt neu aufgebaut wird, ist optisch zerrissen und damit auch mit der Reichsbrücke und der UNO-City, dem geplanten Mittelpunkt eines zukünftigen Wien. Diese Planung ist schon deshalb



Abb. 5. Wien 1983. »Südosttangente«. Das Weichbild einer Stadt wird ringsum von Verkehrsbauten aufgerissen, weil die Bedürfnisse des Verkehrs vor dem Städtebau »Vorrang« haben

zum Scheitern verurteilt, weil der Handelskai sich als Schauseite eines neuen größeren Wien sich noch weniger eignet als die bekannten Hamburger Landeburgen.

Budapest

Budapest hat die hier ungleich schwerere Aufgabe, eine Doppelstadt an der Donau aufzubauen, im Endeffekt besser gemeistert als Wien. Die bedeutende antike Römerstadt *Aquincum* lag hier einige Kilometer weiter im Norden und blieb für die Entwicklung der mittelalterlichen Stadt ohne Bedeutung, obwohl das römische Amphitheater einen gewissen Kristallisationspunkt bildete.

Im Mittelalter war der Burgberg von Ofen (Buda) jedoch weit attraktiver als das weiter nördlich gelegene AltOfen. Als Ludwig der Große Mitte des 14. Jahrhunderts die Hofhaltung von Visegrád nach Ofen verlegte, war hier ein neuer Mittelpunkt des Landes geschaffen. Den kulturellen Höhepunkt bildete die Regierung Sigismunds von Luxemburg (1387–1437), der den Palast monumental ausgestaltete, wie der päpstliche Legat Ambrogio Traversari eindrucksvoll berichtete.

Das damalige Aussehen des Palastes überliefert die Schedelsche Weltchronik (1493), die auf einen älteren Holzschnitt des Meisters Wohlgemut zurückgeht. Früher hat man diese Darstellung für allzu phantastisch angesehen, doch kamen bei den Ausgrabungen bzw. der Wiederherstellung des Schlosses durch László Gerő nach 1946 derartig bedeutende Baureste zum Vorschein, daß die Wohlgemut-Darstellung immer mehr Realitätswert gewann. Als endlich László Zolnay und dessen Assistent István Szerencsés am 16. Februar 1974 bei einer Zisterne den in der Zwischenzeit schon berühmt gewordenen »Statuenfriedhof« anschnitten, bei der haufenweise Torsi und Köpfe gotischer Skulpturen zum Vorschein kamen, ist der Rang dieses Königspalastes (wohl noch aus der Anjou-Zeit) gesichert. Ein weiterer Höhepunkt bildete die Epoche des Matthias Corvinus, ehe die türkische Eroberung diese Glanzzeit abrupt beendete.

In der, dieser Burg vorgelagerten Stadt Buda siedelten sich in der Folgezeit auch Vertreter des Hochadels und Handelsleute an, die hier Wohntürme und bemerkenswerte Wohnhäuser errichteten, die mit Bogenkonsolen und Erkern geschmückt waren. Ein Charakteristikum dieser Häuser von Buda bilden die bogengekrönten gotischen Sitznischen, von denen 35 entdeckt und durch László Gerő wieder freigelegt wurden. Daneben hat Gerő eine Reihe von Innenräumen und Höfen freigelegt und so einen schwachen Abglanz einstiger Pracht des gotischen Buda wiedergewonnen.

Die Stadt Pest auf dem jenseitigen Donauufer spielte in der Geschichte zunächst nicht dieselbe Rolle, obwohl hier schon 1046 die Gebeine des Bischofs

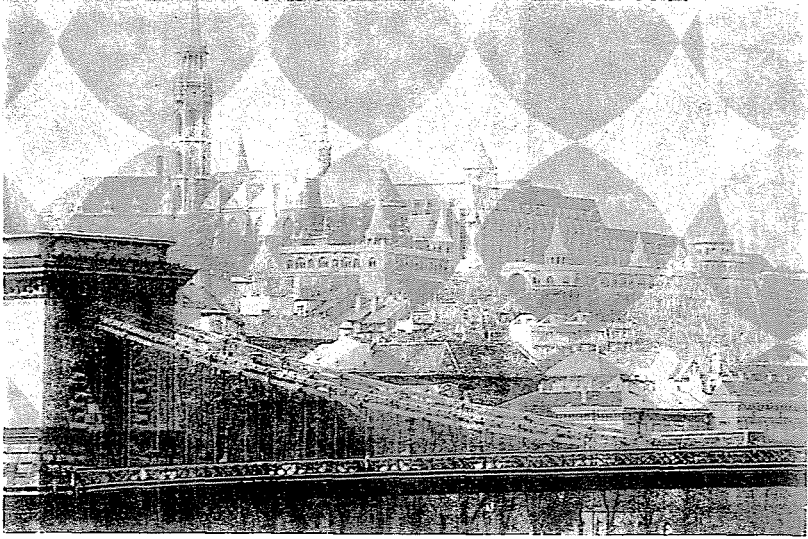


Abb. 6. Buda. Bebauung am Donauufer geschlossen. Höhenbebauung aus verschiedenen Epochen im Maßstab gut aufeinander abgestimmt

Gellért in der Marienkirche beigesetzt wurden. Nach den Berichten des Aeneas Sylvius aus dem Jahr 1444 hatte Pest einen fast ländlichen Charakter. Städtebaulich lag hier innerhalb des »großen Grabens« eher ein Konglomerat, bis nach der Vertreibung der Türken wieder neues Leben in die in Trümmer geschossene Stadt einzog. Feuerbrünste und Überschwemmungen behinderten indes die Initiativen der Neusiedler aus Ungarn und Serbien. Nach 1700 gab es nur 342 Häuser und 1765 etwa 2500 Einwohner. Doch Ende des 18. Jahrhunderts konnte sich Pest als Handelsstadt und Sitz zentraler Behörden weit freier entwickeln als das sehr beengte Buda. Als zentraler Baukörper entstand hier der Invalidenpalast von Martinelli (heute Zentralrathaus) als Abglanz der bekannteren Pariser Invalides um mehrere Höfe gruppiert neben acht Barockkirchen. Im 18. Jahrhundert hatte Pest Ofen überholt.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann in Pest die planmäßige Stadtregulierung unter Johann Hild mit einem System von Radialstraßen, dem inneren Ring und einer Donauuferregulierung. 1838 sorgte das Baureglement für eine gewisse Einheitlichkeit in der Erscheinungsform. Neben Joseph Hild (Sohn des Johann H.) war Michael Pollack der führende Baumeister der Bauphase, in der Budapest Wien zu überholen begann.

Einen wichtigen Schritt zur Vereinigung von Ofen und Pest, die bis 1873 getrennte Verwaltungen hatten, setzte Stephan Széchenyi, als er die englischen Ingenieure Thierney und Clark mit dem Bau der Kettenbrücke und des Tunnels beauftragte.

In der Zeit des Pester Früheklektizismus war Nikolaus Ybl der führende Architekt, der neben den zentralen Zonen von Pest auch an der Gestaltung des Burghügels von Ofen tätig war. Nunmehr wurde in Pest der die Leopoldstadt einschließende weitere Ring erbaut, der bei der Margareteninsel nach Ofen führt und innerhalb dessen das Regierungsviertel mit dem phantastischen Parlament am Donauufer liegt. Der Baumeister Emmerich Steindl war hier sicher durch die Wiener Ringstraßenbauten von Friedrich Schmidt (Rathaus, Fünfhauskirche) beeinflusst, als er diese Glanzleistung schuf. Auf der gegenüberliegenden Seite baute Friedrich Schulek als Gegenstück die Fischerbastei und die phantastische Verzuckerung der leidgeplagten Matthiaskirche.

Man darf Städtebau nicht allein nach praktischen und formalen Kriterien beurteilen. Es gehört dazu auch ein Stück Phantasie, auf Gegebenheiten einzugehen und diese aufzunehmen und weiterzuführen. Dies tat die neueste Zeit in Budapest mit dem Hiltonhotel in Buda. Dieses wächst aus der Fischerbastei heraus, integriert das barocke Jesuitenkolleg an der Stadtseite, den gotischen Nikolaiturm der früheren Dominikanerkirche und läßt über die Chorruine dieser Kirche den Blick auf das Parlament jenseits der Donau frei. So hat Budapest unter dem Motto: »Eine Stadt stellt sich vor« einen Beitrag zu dem alten und ewig neuen Thema geleistet, der Wien bei der Gestaltung seiner Donaufront nicht geglückt ist.

Zusammenfassung

Die Wasserfront einer Stadt ist ihre Eigentümlichkeit. Wien und Budapest haben in gemein, daß beide an der Donau liegen. Während aber die Innenstadt von Wien, von römischer Herkunft, recht schöne Stadtbilder aufweist, sind ihre Donau-Arme allzu unbedeutend, eine echte Wasserfront zu ergeben, die noch dazu durch maßstabfalschen Neubauten zerstört wird.

Die Wasserfront von Budapest, die vor kaum 100 Jahren zu eine einheitliche Stadt aus drei, bei der majestätischen Donau liegenden Städten vereinigt wurde, verdankt ihr denkwürdiges Stadtbild den maßstabrichtigen, zum Fluß anpassenden, obwohl etwa verzuckerten, »historisierenden« Neu- und Umbauten der Jahrhundertwende, und den maßhaltenden Bebauungen der neuesten Zeit.

Prof. Dr. Hans KOEPF
Institut für Baukunst, Denkmalpflege und Kunstgeschichte
Technische Universität Wien
Karlsplatz 13/271
A-1040 Wien