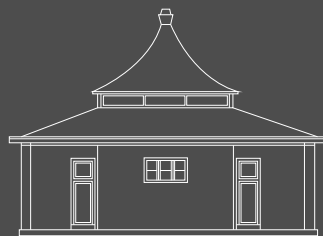
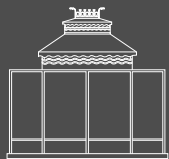
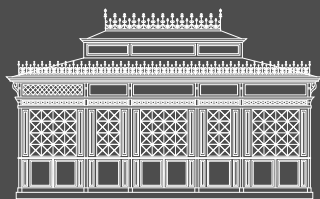
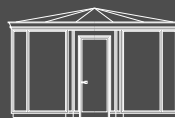
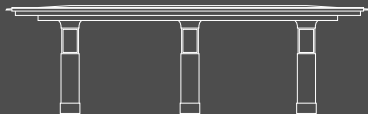


# KLEINBAUTEN DER STADT WIEN



DIPLOMARBEIT

## KLEINBAUTEN DER STADT WIEN

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des  
akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin  
unter der Leitung von

**Univ.Prof. Dr.phil. lic.phil. Nott Caviezel**

Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung  
und Denkmalpflege  
E 251.2 Forschungsbereich für Denkmalpflege  
und Bauen im Bestand

eingereicht an der Technischen Universität Wien,  
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

**Claudia Freya Lingenhöl**

01125993

Wien, September 2021



## ABSTRACT

Omnipresent and yet often overlooked, the small buildings of the city of Vienna – from kiosks to passenger shelters to public lavatories – are indispensable to the functioning of the city. For over 150 years, these small, solitary buildings have been among the essential components of the city and bear witness to its development. Despite their small size, they shape the urban space. But their inconspicuous size is often their disadvantage. Taken for granted when needed, they lose their *raison d'être* and have to give way when needs change. At best, they are relocated to a less desirable location, but are thus torn away from their original context; at worst, they get completely demolished.

The aim of this thesis is to generate insights into the universe of these „significant trivialities“, to trace their historical development and to demonstrate their abundance, diversity, quality and relevance on the basis of a collection of about 70 existing passenger shelters, public lavatories and kiosks. With that it encourages the concern for the often forgotten, small buildings of the city of Vienna. As the focus of this thesis lays on monument preservation, it will conclude with an analysis of the current situation with regard to protection, values, difficulties and potentials.

## KURZFASSUNG

Allgegenwärtig und dennoch häufig übersehen, sind die Kleinbauten der Stadt Wien – von den Kiosken über die Fahrgastunterstände bis hin zu den öffentlichen Bedürfnisanstalten – unentbehrlich für das reibungslose Funktionieren der Stadt. Seit über 150 Jahren zählen diese kleinen, solitären Bauten zu den wesentlichen Bestandteilen der Großstadt und zeugen von ihrer Entwicklung. Trotz ihrer geringen Größe prägen sie den urbanen Raum, doch wird ihnen ihre unscheinbare Größe häufig zum Verhängnis. Bei Bedarf als selbstverständlich vorausgesetzt, verlieren sie bei veränderten Bedürfnissen ihre Daseinsberechtigung und müssen oftmals weichen. Im besten Fall werden sie an einen weniger begehrten Standort transloziert, somit aber ihrem ursprünglichen Kontext entrissen, im schlimmsten Fall restlos beseitigt.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, einen Einblick ins Universum dieser „bedeutsamen Belanglosigkeiten“ zu eröffnen, ihre historische Entwicklung nachzuzeichnen und anhand einer Sammlung von rund 70 bestehenden Wartehallen, Bedürfnisanstalten und Kiosken ihre Fülle, Diversität, Qualität und Relevanz aufzuzeigen, um so die Sorge um die häufig vergessenen Kleinbauten der Stadt Wien zu wecken. Da das denkmalpflegerische Interesse im Vordergrund dieser Arbeit steht, erfolgt abschließend eine Analyse der aktuellen Situation rund um Schutz und Umgang sowie Werte, Problematik und Potentiale.

*Willst du ins Unendliche schreiten,  
Geh nur im Endlichen nach allen Seiten.  
Willst du dich am Ganzen erquicken,  
So mußt du das Ganze im Kleinen erblicken.*

JOHANN WOLFGANG GOETHE

11 **EINLEITUNG**

13 MATERIAL UND METHODIK

17 AUFBAU DER ARBEIT

19 **GROSSSTADT UND KLEINBAU**

33 **WARTEHALLEN**

38 WARTEHALLEN IN ANDEREN EUROPÄISCHEN STÄDTEN

42 WARTEHALLEN IN WIEN

57 **SAMMLUNG**

89 **BEDÜRFNISANSTALTEN**

94 BEDÜRFNISANSTALTEN IN ANDEREN EUROPÄISCHEN STÄDTEN

100 BEDÜRFNISANSTALTEN IN WIEN

119 **SAMMLUNG**

165 **KIOSKE**

170 KIOSKE IN ANDEREN EUROPÄISCHEN STÄDTEN

177 KIOSKE IN WIEN

195 **SAMMLUNG**

235 **KLEINBAU UND DENKMALPFLEGE**

236 DENKMALWERTE

243 INSTRUMENTE DES SCHUTZES

246 UMGANG | PROBLEMATIK UND POTENTIALE

253 FAZIT

255 **SCHLUSSWORT**

259 **QUELLEN**

260 LITERATURVERZEICHNIS

268 ABBILDUNGSNACHWEIS

275 **ÜBERSICHT**

## EINLEITUNG

Im Zuge der von England ausgehenden Industrialisierung vollzog sich im Laufe des 19. Jahrhunderts ein radikaler Wandel der europäischen Städte, der insbesondere durch den rasanten Anstieg der Bevölkerungszahlen mit grundlegenden strukturellen Veränderungen von Stadt und Gesellschaft einherging. Dabei führte vor allem die fortschreitende Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten zu längeren Aufenthalten im Straßenraum und somit zu einer enormen Bedeutungssteigerung des öffentlichen Raumes.<sup>1</sup>

Wie Walter Benjamin am Beispiel von Paris bemerkte, wurden die Straßen zur „Wohnung des Kollektivs“<sup>2</sup> und entsprechend den neuen Bedürfnissen des Großstadtmenschen möbliert. So entstanden im Verlauf des 19. Jahrhunderts mit den Wartehallen der neuen Straßenbahnen, den öffentlichen Bedürfnisanstalten, den Kiosken, Litfaßsäulen, Telefonzellen etc. zahlreiche Typen neuartiger kleiner Zweckbauten im öffentlichen Raum, die in der Literatur häufig unter den Begriffen „Straßenmöbel“ oder „Stadtmobiliar“ zusammengefasst werden.<sup>3</sup> In der Regel handelt es sich dabei um eingeschossige Solitärbauten, die an einem ausgewählten Ort im Stadtraum für einen speziellen Zweck errichtet wurden.

Als „Repräsentanten des Fortschritts und der Modernität“<sup>4</sup> verkörpern diese Architekturen im kleinen Format die technischen Entwicklungen ihrer Zeit und prägen das Stadtbild

<sup>1</sup> PAYER 2000, S. 31; MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 11.

<sup>2</sup> BENJAMIN 1991b, S. 533.

<sup>3</sup> Als Straßenmöbel werden weiters kleinere Gestaltungselemente im öffentlichen Raum bezeichnet, wie beispielsweise Straßenlaternen, Sitzbänke, Poller, Mülleimer, Briefkästen, Waagen etc.

<sup>4</sup> MECCHI/PANTLI 2007, S. 1.

wesentlich mit. Bis heute befriedigen sie die alltäglichen Bedürfnisse des urbanen Menschen, doch werden diese kleinen, „beiläufigen“ Objekte häufig übersehen. Wenn benötigt, wird ihre Funktion vorausgesetzt, ändern sich jedoch die Bedürfnisse, verlieren sie oftmals ihrer Daseinsberechtigung im begrenzten öffentlichen Raum. In der Folge werden sie entweder ihrem ursprünglichen Kontext entrissen und an einen weniger attraktiven Standort transloziert oder vollständig abgerissen.

Das Ziel dieser Arbeit ist es, einen Einblick ins Universum dieser „bedeutsamen Belanglosigkeiten“<sup>5</sup> zu eröffnen, ihre Fülle, Diversität, Qualität und Relevanz aufzuzeigen, um so das denkmalpflegerische Interesse und die Sorge um die häufig vergessenen Kleinbauten der Stadt Wien zu wecken.

Um den Rahmen einer Diplomarbeit nicht zu sprengen, wurde im Laufe der Recherche eine Eingrenzung der überraschend großen Anzahl möglicher Kategorien notwendig. Der Fokus dieser Arbeit liegt daher auf den für den öffentlichen Verkehr, die hygienische Infrastruktur und den Straßenhandel exemplarischen Kategorien der Wartehallen, öffentlichen Bedürfnisanstalten und Kioske.

5 MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 3.

## MATERIAL UND METHODIK

Obwohl die stadträumlichen Details im Städtebau des 19. Jahrhunderts und somit bei der Genese der Großstädte eine wichtige Rolle spielten, wurden sie von der Forschung lange vernachlässigt. Das folgende Kapitel bietet einen knappen Überblick über den aktuellen Stand der Forschung – zunächst in anderen europäischen Großstädten und anschließend in Wien –, wobei der Fokus auf der im Rahmen dieser Arbeit herangezogenen Literatur liegt.

### LITERATUR

Welch große Bedeutung den Kleinbauten im europäischen Städtebau des 19. Jahrhunderts zugeschrieben wurde, belegt die zeitgenössische Fachliteratur. Zwischen 1867 und 1873 veröffentlichte Jean-Charles-Adolphe Alphand (1817-1891), der Chefingenieur unter dem Pariser Präfekten Georges-Eugène Haussmann,<sup>6</sup> den Prachtband *Les Promenades de Paris*, der sich dem unter Napoleon III entwickelten umfassenden städtebaulichen Konzept für Paris widmete. Auf zahlreichen Tafeln präsentierte er in detaillierten Plänen unter anderem die Anschlagsäulen, Pissoirs, Kioske und Fahrkartenverkaufsstellen für den Omnibus.<sup>7</sup> Auch der deutsche Architekt und Stadtplaner Josef Stübben (1845-1936) beschäftigte sich in seinem 1890 erschienenen Handbuch *Der Städtebau* mit den kleinsten Bauwerken der europäischen Städte,<sup>8</sup> wobei er den auf zahlreichen Abbildungen und Plänen vorgestellten öffentlichen Bedürfnisanstalten und Baulichkeiten für Verkaufs-, Erholungs- und Verkehrszwecke eigene Kapitel widmete.<sup>9</sup>

Erst im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts begann sich die Forschung erneut für die Kleinbauten der europäischen Großstädte zu interessieren. In Berlin entstand im Jahr 1983 im Rahmen der Ausstellung *Straßenmöbel in Berlin* ein gleichnamiger Ausstellungskatalog, der sich der Entwicklung der stadträumlichen Details, darunter die öffentlichen Bedürfnisanstalten, Wartehallen, Trinkhallen und Kioske, widmet.<sup>10</sup> In Zürich erschien im Jahr 1995 ein kleinformatiges Werk mit dem Titel *Kleinbauten der Stadt Zürich. Architekturführer 1877-1995*, das

6 STÜHLINGER 2017, S. 31.

7 Vgl. ALPHAND 1867-1873.

8 METZ 2017, S. 71.

9 Vgl. STÜBBEN 1890.

10 Vgl. KLÜNNER/ULLMANN 1983.

insgesamt 51 Kleinbauten – von Musikpavillons über Kioske, öffentliche Toilettenanlagen und Wartehallen bis hin zu Wasserreservoirhäuschen und Transformatorentürmen – versammelt.<sup>11</sup> Speziell mit der Entwicklung des Bautyps Kiosk beschäftigte sich Elisabeth Naumann in ihrer im Jahr 2003 publizierten Dissertation *Kiosk. Entdeckungen an einem alltäglichen Ort. Vom Lustpavillon zum kleinen Konsumtempel*.<sup>12</sup> Im Jahr 2019 veröffentlichte der italienische Architekt und Städtebauhistoriker Vittorio Magnago Lampugnani, der bis 2017 Geschichte des Städtebaus an der ETH Zürich lehrte, eine Publikation mit dem sinnfälligen Titel *Bedeutsame Belanglosigkeiten. Kleine Dinge im Stadtraum*, in der er in 22 „Mikrogeschichten“ die Entwicklung der kleinen, aber charakteristischen Dinge in unterschiedlichen Städten Europas nachzeichnete.<sup>13</sup>

In Wien erschien im Jahr 1905 das von Ingenieur und Stadtbaurat Paul Kortz redigierte Werk *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts*, dessen erster Band sich der Charakteristik der Stadt und den Ingenieurbauten widmet und unter anderem die öffentlichen Bedürfnisanstalten sowie die frühen Wartehallen präsentiert.<sup>14</sup>

Im Jahr 1977 veröffentlichte der Kunsthistoriker Robert Waissenberger das Werk *Wiener Nutzbauten des 19. Jahrhunderts als Beispiele zukunftsweisenden Bauens*, in dem er den öffentlichen Bedürfnisanstalten und Pissoirs ein eigenes Kapitel widmete.<sup>15</sup> Speziell mit der Bautechnik der Wiener Ringstraße beschäftigte sich der Architekt Manfred Wehdorn in einer 1979 erschienenen gleichnamigen Publikation, in der er unter anderem eine frühe Straßenbahnwartehalle sowie mehrere Bedürfnisanstalten analysierte.<sup>16</sup> In den vergangenen 20 Jahren verfasste Peter Payer, Historiker, Stadtforscher und Kurator im Technischen Museum Wien, zahlreiche Bücher und Artikel über die Stadtgeschichte Wiens, wobei die stadträumlichen Details häufig an prominenter Stelle stehen. Im Jahr 2000 veröffentlichte er das umfassende Werk *Unentbehrliche Requisiten der Großstadt. Eine Kulturgeschichte der öffentlichen Bedürfnisanstalten in Wien*, das die Geschichte der Bedürfnisanstalten aus hygienischer, technischer, architektonischer, denkmalpflegerischer und stadtgestalterischer Sicht beleuchtet.<sup>17</sup> Im Jahr 2008 erschien ein

11 Vgl. BAUER/CAPOL 1995.  
12 Vgl. NAUMANN 2003.  
13 Vgl. MAGNAGO LAMPUGNANI 2019.  
14 Vgl. LIEZ 1905; Vgl. SWETZ 1905.  
15 Vgl. WAISSENBERGER 1977.  
16 Vgl. WEHDORN 1979.  
17 Vgl. PAYER 2000.

Beitrag mit dem Titel *Der Geschmack der Stadt. Der Wiener Würstelstand – Nahversorger und Imageproduzent* sowie im Jahr 2015 der Beitrag *Inszenierter Raum. Die Möblierung der Ringstraße*.<sup>18</sup>

## PLAN- UND BILDMATERIAL

Neben der Literatur stützt sich die vorliegende Arbeit vor allem auf historisches Plan- und Bildmaterial einzelner Kleinbauten aus verschiedenen Wiener Museen und Archiven.

Überraschend ergiebig war die Recherche in den Planarchiven der unterschiedlichen Gebietsgruppen der Baupolizei (MA 37), die zwar häufig nicht zu den Plänen der ursprünglich gesuchten Objekte, jedoch zu zahlreichen Zufallsfunden längst verschwundener Exemplare führte. Weitere Pläne und Unterlagen stammen aus dem Archiv der Wiener Linien, der Magistratsabteilung für Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark (MA 48), des Wiener Volksliedwerks sowie des Bezirksmuseums Leopoldstadt.

Von großer Bedeutung waren zudem zahlreiche historische Fotografien, die nicht nur die Genese der Großstadt und das Großstadtleben, sondern – zumeist mit einer ausgesprochenen Beiläufigkeit – auch die Kleinbauten der Stadt Wien dokumentieren. Diese Abbildungen stammen vornehmlich aus der Sammlung des Wien Museums, der Österreichischen Nationalbibliothek (ÖNB), des Verkehrsmuseums Remise der Wiener Linien, aus dem Wiener Stadt- und Landesarchiv sowie aus mehreren Bezirksmuseen.

## SAMMLUNG

Da das denkmalpflegerische Interesse an den bestehenden Kleinbauten der Stadt Wien im Vordergrund dieser Arbeit steht, wurden umfassende, wenn auch nicht vollständige Sammlungen der erhaltenen, bis in die 1980er Jahre errichteten Exemplare der einzelnen Kategorien zusammengestellt. Ausgehend von der Denkmalliste des Bundesdenkmalamtes wurden diese im Laufe der Recherche durch entsprechende Hinweise aus Literatur, Archiven und von interessierten KollegInnen sowie durch

18 Vgl. PAYER 2008; Vgl. PAYER 2015a.

zahlreiche – aufgrund der Pandemie zunächst digitale – Erkundungstouren erweitert. Um einen Eindruck vom aktuellen Erhaltungszustand der einzelnen Objekte zu gewinnen und diesen fotografisch zu dokumentieren, wurde zwischen Februar und September 2021 ein Großteil der rund 70 Exemplare vor Ort besucht.

## AUFBAU DER ARBEIT

Unter dem Titel „Großstadt und Kleinbau“ widmet sich das erste Kapitel der Entwicklung der Stadt Wien vom ausgehenden 18. bis zum beginnenden 20. Jahrhundert – einer Zeit, in der nicht nur das komplexe und im Wesentlichen bis heute erhaltene Großstadtgebilde, sondern auch ein Großteil der heute bekannten Kleinbau-Typen entstand. Neben den sogenannten „Straßenmöbeln“ finden dabei weitere, teilweise etwas größere oder im Zusammenhang mit unterirdischen Strukturen errichtete Kleinbauten Erwähnung.

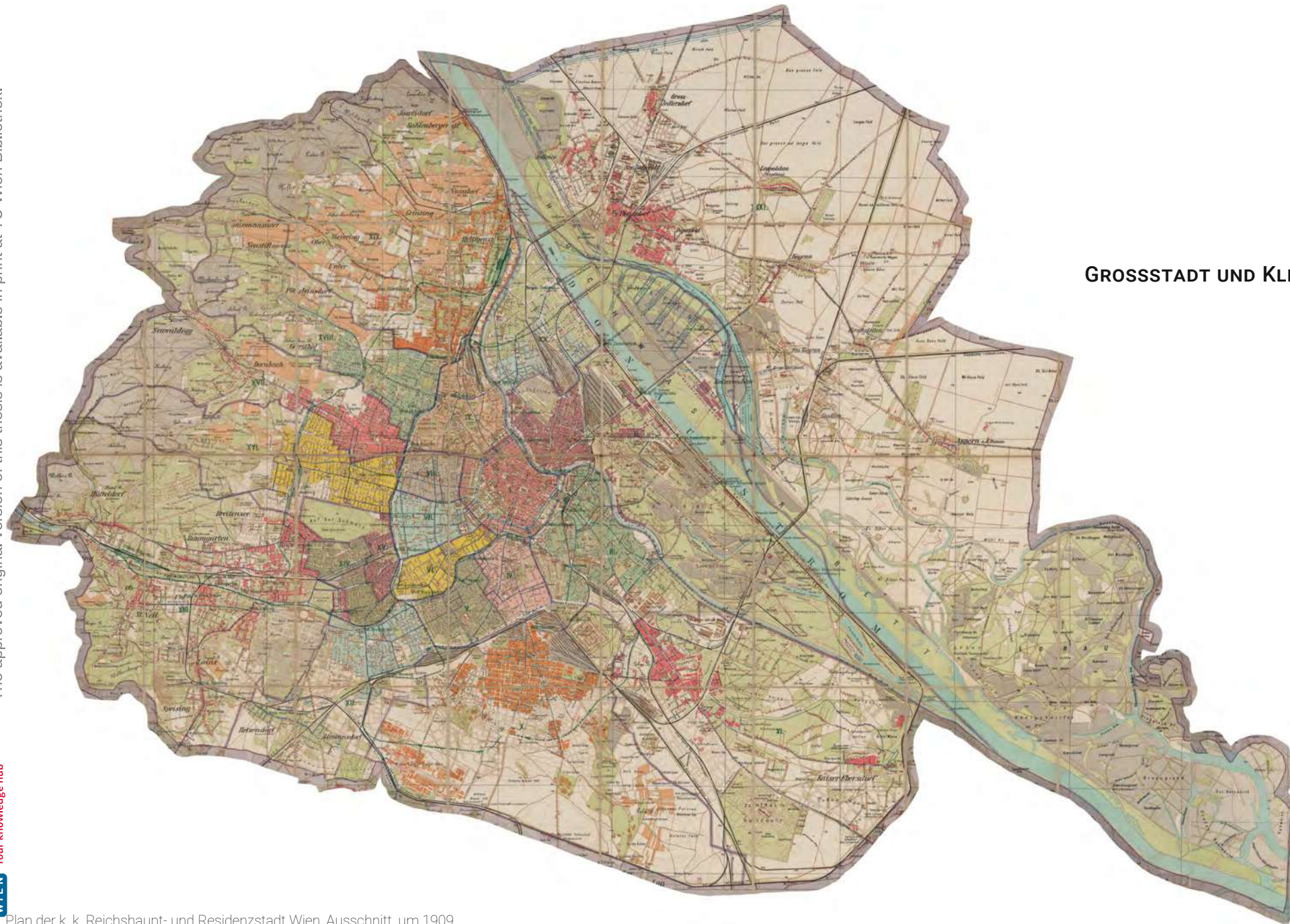
Der in drei Teile gegliederte Hauptteil der Arbeit rückt die ausgewählten Kategorien und somit die Wartehallen, öffentlichen Bedürfnisanstalten und Kioske in den Fokus. Ein einleitendes Kapitel bietet zunächst einen exemplarischen Überblick über die in anderen europäischen Städten errichteten Kleinbauten der jeweiligen Kategorie, wobei die Vergleichsstädte dem aktuellen Forschungsstand zufolge ausgewählt wurden.

Die darauffolgenden Kapitel widmen sich der Entwicklung der jeweiligen Typen in Wien – von ihrem Aufkommen im 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Dabei führen entsprechende Verweise im Fließtext zu den heute noch bestehenden Exemplaren der drei Sammlungen, die – nach einem überleitenden Kapitel über „Zuständigkeit und Denkmalschutz“ – den Abschluss der jeweiligen Kategorie bilden.

Die einzelnen Sammlungen umfassen neben einem Übersichtsplan jeweils drei detaillierter betrachtete Haupt- sowie zwischen 12 und 33 Nebenbeispiele, welche in einer dem Fließtext entsprechend grob chronologischen Reihenfolge angeordnet und zumindest mit einer aktuellen Fotografie sowie einem knappen Kurzinventar versehen sind.

Das abschließende Kapitel „Kleinbau und Denkmalpflege“ widmet sich zusammenfassend den Denkmalwerten, den momentan zur Verfügung stehenden Instrumenten des Schutzes sowie dem aktuellen Umgang mit den einzelnen Kategorien aus der Perspektive der Denkmalpflege.





## GROSSSTADT UND KLEINBAU

Plan der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Ausschnitt, um 1909



Gegen Ende des 18. Jahrhunderts beschränkte sich die eigentliche Stadt Wien auf die heutige Innere Stadt mit einem maximalen Durchmesser von rund 2,2 km und einer Bevölkerung von etwa 55.000 Menschen. Die über dem römischen Castrum Vindobona entstandene Kernstadt mit ihrem verwinkelten, im Wesentlichen auf das 9. bis 13. Jahrhundert zurückgehenden Straßennetz wurde nur durch rund ein Dutzend enger Stadttore erschlossen, die durch die mit Bastionen und Vorwerken verstärkte Stadtmauer führten.<sup>1</sup> An das Glacis, eine bis zu 600 m breite, aus militärischen Gründen unbebaute Grünfläche, schlossen zwischen den Sommerpalästen des Adels die Vorstädte an, die ab dem 13. Jahrhundert an den radialen Ausfallstraßen entstanden waren und nun bereits rund 161.000 EinwohnerInnen verzeichneten.<sup>2</sup> Hinter dem zu Beginn des 18. Jahrhunderts errichteten, bald zu einer zweiten Stadtmauer ausgebauten und ebenfalls nur durch wenige Tore passierbaren Linienwall erstreckten sich die einzelnen, auf mittelalterliche dörfliche Siedlungskerne zurückgehenden Vororte, die Ende des 18. Jahrhunderts insgesamt rund 39.000 EinwohnerInnen umfassten.<sup>3</sup>

Neben informellen Holzhütten und temporär genutzten Marktständen entstanden eigenständige Kleinbauten bis zu dieser Zeit ausschließlich in einem sakralen oder herrschaftlichen Kontext und zumeist außerhalb der heutigen Innenstadt. In den Vorstädten prägten vor allem die zwischen 1740 und 1760 vor den Toren des Linienwalls errichteten Johannes Nepomuk-Kapellen (Abb. 1) das Straßenbild.<sup>4</sup> In den weit außerhalb gelegenen Gartenanlagen des Adels inszenierten insbesondere nach dem Aufkommen der englischen Landschaftsparks im 18. Jahrhundert zahlreiche zu Erholungszwecken erbaute Gartenpavillons den Ausblick über die gestaltete Naturlandschaft (Abb. 2).<sup>5</sup>

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts führte die zunehmende Industrialisierung zu einem enormen Anstieg der Bevölkerung und somit zu einer regen Bautätigkeit. Da die Innenstadt weiterhin von der spätestens seit dem Einmarsch Napoleons im Jahr 1809 als veraltet erwiesenen Befestigungsanlage begrenzt wurde, entwickelten sich in dieser Zeit die Vorstädte zum eigentlichen Großstadtkörper Wiens. Bereits im Jahr 1830 hatten sich die Bevölkerungszahlen auf rund 265.000 Menschen

<sup>1</sup> BUNDESDENKMALAMT 2007, S. XXX; HÖDL 2015, S. 9f.

<sup>2</sup> BUNDESDENKMALAMT 2014, S. XVIII; CSENDES/OPLL 2006, S. 47.

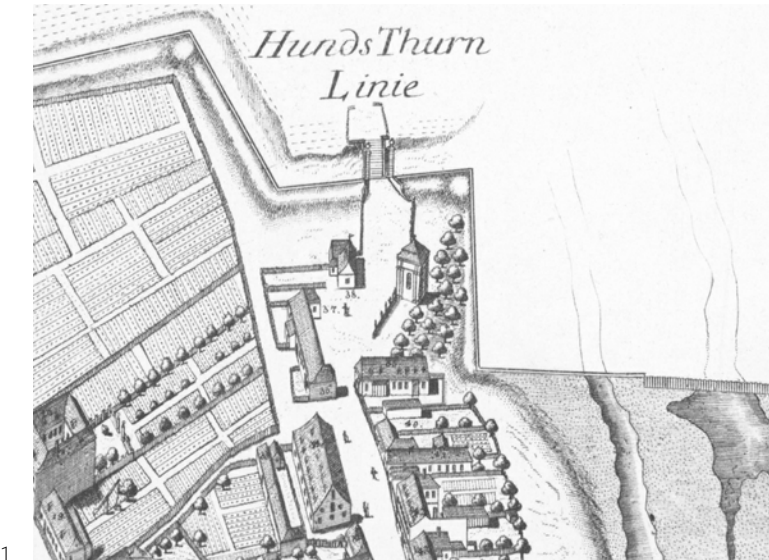
<sup>3</sup> BUNDESDENKMALAMT 2007, S. XXX; CSENDES/OPLL 2006, S. 48.

<sup>4</sup> Insgesamt wurden 18 Linienkapellen erbaut, neben der Hundstürmer Kapelle ist heute nur mehr die Kapelle am Tabor erhalten. CZEIKE 1995, S. 69; BUNDESDENKMALAMT 2007, S. XL.

<sup>5</sup> BERGER 2016, S. 135f; Die heute noch bestehenden Kapellen Wiens versammelt Manfred Wehdorns 2009 erschienenes Werk *Freiplastik in Wien 1451-1918*. Vgl. WEHDORN 2009. Eine umfassende Erforschung der Gartenpavillons im Kontext ihrer Gartenanlagen sowie eine Sammlung der heute noch bestehenden Exemplare steht noch aus.

Abb. 1 Joseph Daniel von Huber, Vogelschau der Stadt Wien samt ihren Vorstädten in den Jahren 1769 bis 1774 (1776), Ausschnitt „Hunds Thurn Linie“ mit Hundstürmer Kapelle

Abb. 2 Adam Braun (Zeichner), Kilian Ponheimer (Stecher), Bothschafter in Wien Fürsten v Galitzin zugehörigen Landgutes, 1790, Ausschnitt mit klassizistischem Rundtempel





annähernd verdoppelt und die rasterförmig parzellierten, mit Zinskasernen, Industrie- und Gewerbebetrieben bebauten Gebiete den Linienwall erreicht.<sup>6</sup> Vor dessen Toren entstanden ab Ende der 1830er Jahre die Kopfbahnhöfe der neuen Eisenbahnen, die zu einer weiteren Beschleunigung der Industrialisierung und der Zuwanderung führten.<sup>7</sup>

Nach der Revolution von 1848 wurden die Grundherrschaften aufgehoben, im Jahr 1850 erfolgte gemäß Gemeindeordnung die Eingemeindung der 34 innerhalb des Linienwalls und diesseits der Donau gelegenen Vorstädte.<sup>8</sup> Die Stadt Wien, die nun eine halbe Million EinwohnerInnen umfasste, erlangte somit auch verwaltungstechnisch den Status einer Großstadt.<sup>9</sup>

Erst sieben Jahre später ordnete Kaiser Franz Joseph trotz der Einwände der Armee den Abbruch der Befestigungsanlage an.<sup>10</sup> Im Jahr 1859 genehmigte er den Grundplan zur Stadterweiterung (Abb. 3), welcher vom Wiener Stadtbauamt aus den prämierten Plänen des im Jahr zuvor abgehaltenen Wettbewerbs zusammengestellt worden war.<sup>11</sup> Nach diesem später vielfach korrigierten Plan wurde der 38 m breite, bereits 1858 eröffnete Franz-Josephs-Kai, die 26,5 m breite Lastenstraße sowie die 4 km lange und 57 m breite Ringstraße ausgeführt.<sup>12</sup> 1864 konnte die Lastenstraße eröffnet werden, im darauffolgenden Jahr die Ringstraße zwischen der Aspernbrücke und dem Burgtor. 1870 folgten die restlichen Abschnitte bis zum Schottenring. Ein Großteil der durch die Grundstücksverkäufe finanzierten Monumentalbauten wurde in den 1880er Jahren fertig gestellt.<sup>13</sup>

Anstelle der einschränkenden Befestigungsanlage war insbesondere mit der Ringstraße ein Prachtboulevard entstanden, der als die Großstadt vereinende Verkehrsader und „Via triumphalis“ von Aristokratie und Großbürgertum zum Schauplatz der Moderne avancierte.<sup>14</sup>

Bereits auf dem im Jahr 1859 genehmigten Grundplan wurde die Ringstraße durch vier Reihen von Alleebäumen in unterschiedlich genutzte Bereiche eingeteilt. An die Gehsteige entlang der Baufluchtlinien schloss jeweils eine Nebenfahrbahn an, die stadtauswärts von einer Reitallee und stadteinwärts von einer Gehallee flankiert wurde. Im Zentrum befand sich die zunächst in beide Richtungen befahrene gepflasterte Hauptfahrbahn, die von Beginn an mit Gleisen für die Pferdetramway

<sup>6</sup> BUNDESDENMALAMT 2014, S. XXI; HÖDL 2015, S. 13;

CSENDES/OPLL 2006, S. 47.

<sup>7</sup> CSENDES/OPLL 2006, S. 23.

<sup>8</sup> BUNDESDENMALAMT 2014, S. XXIf.

<sup>9</sup> KURZ 1981, S. 6.

<sup>10</sup> BUNDESDENMALAMT 2014, S. XXII; CSENDES/OPLL 2006, S. 67.

<sup>11</sup> Ibid., S. 67.

<sup>12</sup> BUNDESDENMALAMT 2007, S. 812f; CSENDES/OPLL 2006, S. 67.

<sup>13</sup> BUNDESDENMALAMT 2007, S. 813f.

<sup>14</sup> PAYER 2017, S. 25.



Abb. 3 Plan der Stadterweiterung, 1860



ausgestattet wurde (Abb. 4). Diese erschloss – als nach den bereits seit den 1820er Jahren verkehrenden Pferdestellwagen erstes Massenverkehrsmittel – bald das gesamte Stadtgebiet und führte durch den Linienwall bis hinaus in die Vororte.<sup>15</sup> Im Unterbau der Straße wurden Sammelkanäle, Gas- und Wasserleitungen verlegt, ab der Jahrhundertwende folgten Kabel für Strom und Telefon.<sup>16</sup>

Auch der Straßenraum wurde mit der modernsten technischen Infrastruktur ausgestattet und nach Aspekten der Sicherheit und der Repräsentation einheitlich historisierend gestaltet.<sup>17</sup> So entstand in dieser Zeit ein Großteil des bis heute bekannten und für das Großstadtleben so essentiellen Stadtmobiliars, das sich – häufig genormt und standardisiert – bald im gesamten Stadtgebiet verbreitete.<sup>18</sup>

Nach Sonnenuntergang ließen zahlreiche, in sechs Reihen angeordnete Gaskandelaber die gesamte Ringstraße zum Lichtzentrum werden und sorgten somit für ein verändertes Verhältnis der Menschen zur Nacht.<sup>19</sup> Ebenfalls von Anfang an luden zwischen den Alleebläumen aufgestellte Steinbänke, die zu Beginn der 1880er Jahre durch ein bequemerer, bald zur klassischen Wiener Parkbank gewordenen Modell aus Holz und Gusseisen ersetzt wurden, zum Verweilen ein (Abb. 5).<sup>20</sup> Auch aufgrund der längeren Aufenthalte im Straßenraum tauchten bereits sehr früh kleine hölzerne Kioske auf (Abb. S. 166), die Erfrischungen feilboten und den Straßenraum zu einem Ort des Konsums werden ließen. Den menschlichen Bedürfnissen Folge leistend wurden im Jahr 1868 die ersten Pissoirs aufgestellt (Abb. S. 101), Ende der 1860er Jahre existierten in der gesamten Ringstraßenzone bereits 16 Stück.<sup>21</sup>

Etwa zur gleichen Zeit kamen öffentliche Uhren als eigenständige Stadtmöbel auf und verdeutlichten die zunehmende „Chronometrisierung des öffentlichen Raumes“<sup>22</sup>. Zunächst wurden sie als kleine achteckige Pavillons ausgeführt, die über Werbeflächen und ein in der Nacht beleuchtetes Ziffernblatt verfügten (Abb. 5).<sup>23</sup> Eine weltweit erste pneumatische Uhr, die über ein Röhrensystem mit einer Normaluhr in der k. k. Sternwarte verbunden war, wurde im Jahr 1877 am Schottenring errichtet (Abb. 6).<sup>24</sup> Ebenfalls in den 1870er Jahren erhielten private Ankündigungsunternehmen die Berechtigung, am Rand

15 HÖDL 2015, S. 37;  
WEHDORN 1979, S. 323.  
16 PAYER 2017, S. 26.  
17 Ibd., S. 28f.  
18 PAYER 2015a, S. 107.  
19 Ibd., S. 109f.  
20 Ibd., S. 116.  
21 PAYER 2000, S. 55.  
22 PAYER 2014, S. 126.  
23 PAYER 2015a, S. 112f.  
24 PAYER 2014, S. 134f.

Abb. 4 Michael Frankenstein (Fotograf), Burgring mit dem Äußeren Burgtor, Ausschnitt, 1869  
Abb. 5 Steinbank und öffentliche Uhr vor dem Gartenbaugebäude an der Ringstraße, um 1870  
Abb. 6 pneumatische Uhr vor der Votivkirche, 1898



4



5



6

der Gehaltee zahlreiche Reklamesäulen aufzustellen, die nach Pariser und vor allem Berliner Vorbild gestaltet wurden und bald zu den wichtigsten Informationsdrehscheiben der Stadt zählten (Abb. 7).<sup>25</sup> Vermutlich ab Ende der 1870er Jahre wurden die zuvor nur durch gusseiserne Standsäulen gekennzeichneten Haltestellen der Straßenbahn mit Wartehallen ausgestattet, die den Fahrgästen Schutz vor der Witterung boten.<sup>26</sup> In den 1880er Jahren entstanden erstmals größere, von beiden Geschlechtern nutzbare Bedürfnisanstalten, die speziell für die Ringstraße in Anlehnung an die Wartehallen gestaltet und wie diese bald im gesamten Stadtraum aufgestellt wurden (Abb. S. 90).<sup>27</sup> Ab 1881 erfolgte der Ausbau des Telefonnetzes, eigenständige Straßen-Telefonzellen entstanden jedoch erst nach der Jahrhundertwende.<sup>28</sup> Eine der ersten Zellen wurde um 1909 am Rand des Stadtparks installiert, ansonsten wurde ihre Aufstellung an der vornehmen Ringstraße zunächst noch vermieden. Erst um 1912 entstand mit dem „Ringstraßentypus“ ein elegantes, in Anlehnung an die neuen Wartehallen der 1910er Jahre gestaltetes Stadtmöbel, dessen Errichtung auch an der Ringstraße gestattet wurde (Abb. 8).<sup>29</sup>

Die zunehmende Möblierung der Stadt beschränkte sich jedoch nicht auf den Straßenraum. Auch in den am Rande der Ringstraße angelegten Parkanlagen, allen voran dem bereits im Jahr 1862 eröffneten Stadtpark, entstanden weitere neuartige Kleinbauten, welche die Tradition der herrschaftlichen Gartenpavillons fortführten, dabei jedoch das aufstrebende Bürgertum und vor allem den technischen Fortschritt dieser Zeit repräsentierten.<sup>30</sup> Bereits im Eröffnungsjahr wurde im Stadtpark ein für die *Erste Allgemeine Deutsche Industrieausstellung* in München 1854 angefertigter schmiedeeiserner Pavillon aufgestellt (Abb. 9), der die im 19. Jahrhundert aufkommende Verbindung von Kunst und Industrie verkörperte.<sup>31</sup> Im Jahr 1883 entstand ebenfalls im Stadtpark das erste Wetterhäuschen Wiens (Abb. 10), ein zierlicher achteckiger Holzbau, der 1913 durch die damals größte und aufwändigste Anlage der gesamten Monarchie ersetzt wurde (Abb. 11).<sup>32</sup> Erst im Jahr 1918 wurde mit dem streng-historistisch gestalteten Pavillon vor dem Kursalon zwar nicht der erste, jedoch der letzte bis heute erhaltene Musikpavillon Wiens errichtet (Abb. 12).<sup>33</sup>

25 PAYER 2015a, S. 113.

26 WEHDORN 1979, S. 329.

27 PAYER 2000, S. 71.

28 WEHDORN 1979, S. 418, 426.

29 PAYER 2018.

30 BERGER 2016, S. 217-224.

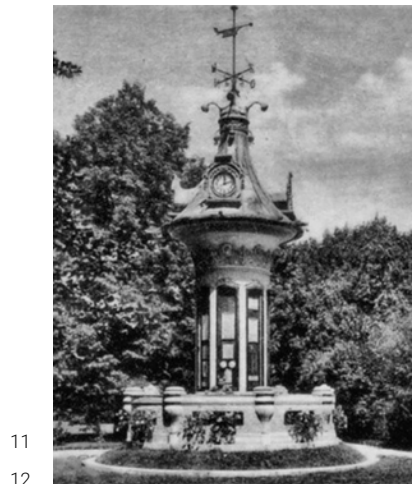
31 Der Pavillon, der von der Forschung lange als Ausstellungsobjekt der ersten Weltausstellung in London 1851 angesehen wurde, verschwand nach dem Zweiten Weltkrieg. Vgl. NIERHAUS 2021.

32 WEHDORN 1979, S. 249;

PAYER 2015b, S. 296.

33 NEUES WIENER TAGBLATT 1918, S. 6.

Abb. 7 Emanuel Wähner (Fotograf), „Wiener Typen“, Plakatierer, um 1881  
Abb. 8 Telefonzelle, Urania, um 1920  
Abb. 9 Stadtpark, Eisenpavillon, Ansichtskarte, 1904  
Abb. 10 Stadtpark, erstes Wetterhäuschen, Ansichtskarte, um 1898  
Abb. 11 Stadtpark, zweites Wetterhäuschen, Ansichtskarte, um 1920  
Abb. 12 Stadtpark, Musikpavillon vor dem Kurssalon, vermutlich 1928





Neben dem Ausbau der Ringstraße führten insbesondere in den 1870er Jahren mehrere Großprojekte an der Peripherie der Stadt zu einer nachhaltigen Verbesserung der städtischen Infrastruktur und gleichzeitig zu teilweise neuartigen Kleinbauten. So entstanden bis zur Eröffnung der ab 1870 errichteten Ersten Hochquellenleitung im Jahr 1873 mehrere halbunterirdische Wasserreservoirs, die im vorderen Bereich durch repräsentative, kleinbauartige Eingangsfronten abgeschlossen wurden (Abb. 13).<sup>34</sup>

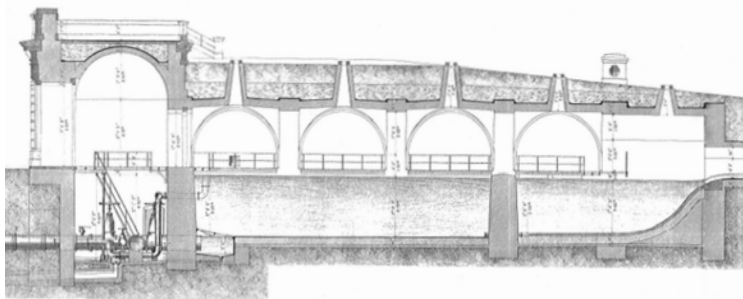
Im selben Jahr fand zwischen der ebenfalls ab 1870 regulierten Donau und der Hauptallee im Prater die dem industriellen Fortschritt gewidmete *Wiener Weltausstellung* statt. Neben dem 960 m langen Industriepalast und der 84 m hohen Rotunde entstanden rund 200 kleinere Gebäude und Pavillons, die in den verschiedenen Landesstilen gestaltet und nach dem Ende der Ausstellung größtenteils abgetragen wurden.<sup>35</sup> 1874 erfolgte die Eröffnung des über 2 km<sup>2</sup> großen Zentralfriedhofes, in dem in den darauffolgenden Jahren zahlreiche Mausoleen errichtet wurden.<sup>36</sup>

Gegen Ende der 1880er Jahre entstanden auf den umliegenden Bergen mehrere Aussichtswarten, die einen Ausblick über die stetig wachsende Großstadt boten. Ein erster, steinerner Aussichtsturm wurde im Jahr 1887 von der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft, die ab 1874 die erste Zahnradbahn Österreichs betrieb, auf dem Gipfel des Kahlenbergs errichtet (Abb. 14). Für den Entwurf der 22 m hohen, nach der Kronprinzessin Stephanie benannten Warte zeichneten Ferdinand Fellner und Hermann Helmer verantwortlich.<sup>37</sup>

Im Zuge eines weiteren Industrialisierungsschubes ab Mitte der 1880er Jahre kam es insbesondere in den noch autonomen und – durch den als Steuergrenze dienenden Linienwall – wesentlich günstigeren Vororten zu einem enormen Wachstum.<sup>38</sup> Innerhalb nur eines Jahrzehnts stieg die Bevölkerung, die sich zwischen 1857 und 1869 von 160.000 auf 305.000 bereits annähernd verdoppelt hatte, auf rund eine halbe Million EinwohnerInnen an.<sup>39</sup> Folglich wurden die freien Flächen zwischen den Vororten rastermäßig parzelliert und – aufgelockert durch Kirchplätze und Parkanlagen – mit zahlreichen Zinskasernen bebaut.<sup>40</sup> Nachdem bereits im Jahr 1874 der Bezirk Favoriten

<sup>34</sup> Weitere Wasserreservoirs entstanden zwischen 1900 und 1910 im Zuge der Errichtung der Zweiten Hochquellenleitung. CZEIKE 1994, S. 209f.  
<sup>35</sup> CZEIKE 1993, S. 72; CZEIKE 1997, S. 610; CZEIKE 1995, S. 707; Ein angeblich letzter, in seiner ursprünglichen Form erhaltener Pavillon der Weltausstellung steht heute im Schulgarten Kagran der Wiener Stadtgärten.  
<sup>36</sup> CZEIKE 1997, S. 698.  
<sup>37</sup> CZEIKE 1994, S. 414; CZEIKE 1997, S. 334f.  
<sup>38</sup> CSENDES/OPLL 2006, S. 183.  
<sup>39</sup> BUNDESDENKMALAMT 2014, S. XXII.  
<sup>40</sup> CSENDES/OPLL 2006, S. 183f; BUNDESDENKMALAMT 1996, S. XX.

Abb. 13 Wasserbehälter Rosenhügel, Schnitt und Ansicht, publiziert 1881  
Abb. 14 Ansichtskarte mit Kahlenbergshotel, Zahnradbahn und Stefanie-Warte, 1903



gegründet worden war, erfolgte im Jahr 1890 mit der Eingemeindung von 33 Vororten die Zweite Stadterweiterung.<sup>41</sup> Die schlagartig zu einer Millionenstadt anwachsende Stadt Wien wurde mit 232,9 km<sup>2</sup> nach London flächenmäßig zur zweitgrößten Stadt Europas.<sup>42</sup>

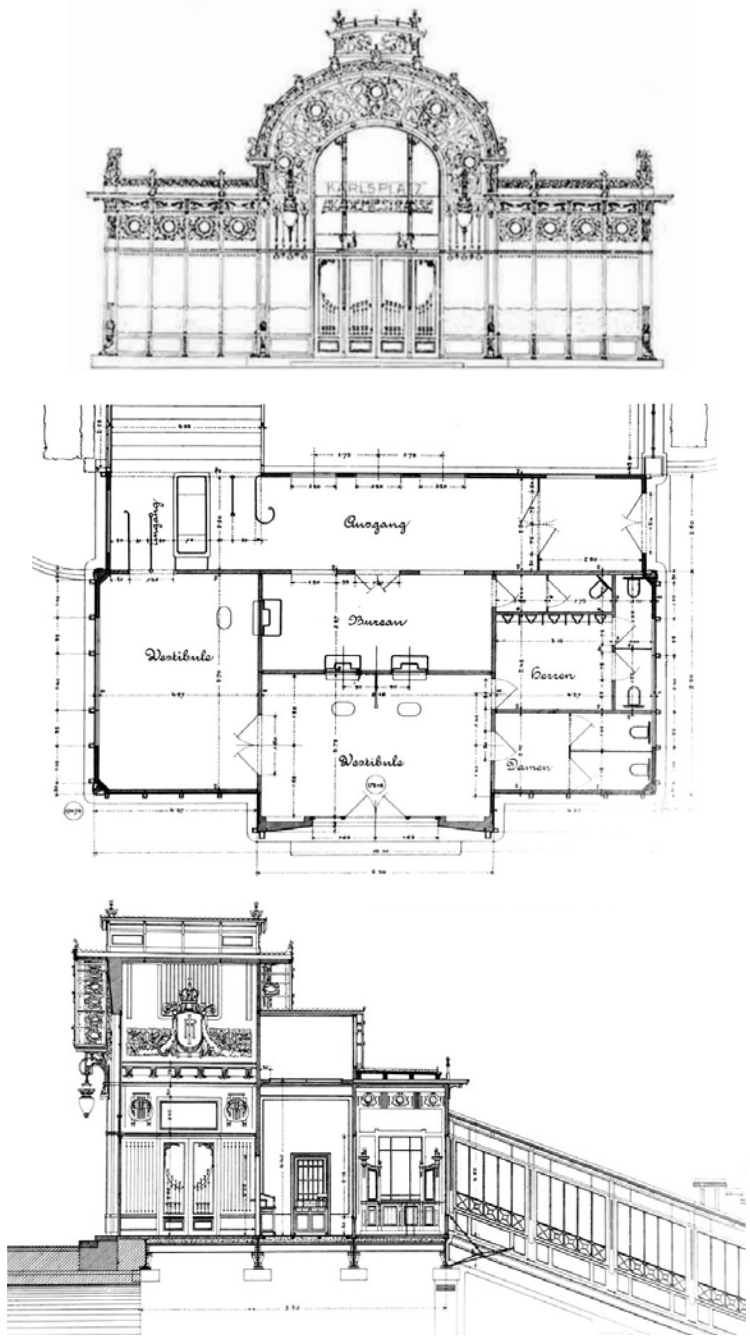
Ab 1893 wurde der Linienwall abgetragen und die bereits in den 1860er Jahren außerhalb der Stadtgrenze angelegte Gürtelstraße ausgebaut.<sup>43</sup> Im selben Jahr begannen die Bauarbeiten für die Stadtbahn, die durch die Vororte sowie entlang des Gürtels, des Wienflusses und des Donaukanals um die inneren Bezirke geführt und bis 1901 fertiggestellt wurde.<sup>44</sup>

Während an der Gürtel- und der Vorortelinie größere, mit den Stadtbahnbögen verbundene Stationen errichtet wurden, sah Otto Wagner, der für die architektonische Ausgestaltung verantwortlich war, an der tiefer liegenden Wienfluss- und Donaukanallinie einheitlich gestaltete pavillonartige Stationsgebäude vor.<sup>45</sup> Neben dem repräsentativen Hofpavillon bei Schönbrunn entstanden am Karlsplatz – um die Symmetrie des Platzes zu wahren – zwei kleinere Pavillons (Abb. 15), die durch ihre sichtbare Eisenskelettkonstruktion die technisch am weitesten entwickelten Hochbauten der Stadtbahnanlage darstellten.<sup>46</sup>

Im Jahr 1905 legte die Gemeinde Wien zur Eindämmung der drohenden Zersiedelung den Wald- und Wiesengürtel fest, woraufhin sich die weitere Ausdehnung der Stadt auf die Gebiete südlich des Wienerberges und nordöstlich der Donau konzentrierte.<sup>47</sup> Nach der Eingemeindung der Gebiete jenseits der Donau in den Jahren 1904 und 1910 umfasste Wien ein Stadtgebiet von 257,9 km<sup>2</sup> (Abb. S. 18) und erreichte mit knapp über zwei Millionen EinwohnerInnen einen historischen Bevölkerungshöchststand.<sup>48</sup> Innerhalb eines Jahrhunderts war Wien zu einer Weltstadt geworden, die in der Weltstatistik für Großstädte aus dem Jahr 1914 nach London, New York, Paris, Berlin, Chicago, St. Petersburg und Tokio an achter Stelle stand.<sup>49</sup>

41 CZEIKE 1997, S. 289f.  
42 HÖDL 2015, S. 167.  
43 BUNDESDENMALAMT 2014, S. XXII; CZEIKE 1993, S. 642.  
44 WEHDORN 1979, S. 330.  
45 Ibid., S. 335-337.  
46 Ibid., S. 341.  
47 BUNDESDENMALAMT 2007, S. XXXVII.  
48 HÖDL 2015, S. 229f; CSENDES/OPLL 2006, S. 178.  
49 KURZ 1981, S. 9.

Abb. 15 Pavillon Karlsplatz, Ansicht, Grundriss und Schnitt, errichtet 1898











## WARTEHALLEN

In den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts kamen mit den Pferdeomnibussen die ersten öffentlichen Verkehrsmittel auf.<sup>1</sup> Im Laufe der 1860er Jahren setzte sich in vielen europäischen Großstädten das ab 1852 in New York entwickelte Pferdestraßenbahnsystem durch, welches im Gegensatz zu den überregionalen Eisenbahnen keine eigenen Trassen benötigte, sondern durch in die Straßenpflasterung versenkte Gleise in den vorhandenen Straßenkörper integriert werden konnte.<sup>2</sup>

Wie bei den Pferdeomnibussen gaben die Passagiere ihren Ein- und Ausstiegswunsch zunächst per Handzeichen bekannt. Reguläre Haltestellen wurden in den unterschiedlichen Städten teilweise erst in den 1870er Jahren eingeführt und anfangs nur durch gusseiserne Schilder gekennzeichnet.<sup>3</sup> In den darauffolgenden Jahrzehnten entstanden in vielen europäischen Großstädten zudem kleine freistehende Unterstände, die neben den Haltestellen aufgestellt wurden und den wartenden Fahrgästen Schutz vor der Witterung boten.

Das folgende Kapitel widmet sich zunächst den in anderen europäischen Großstädten errichteten Warthallen. Entsprechend dem aktuellen Stand der Forschung liegt der Fokus auf Berlin und der Straßenbahnmetropole Zürich, doch finden auch in Paris und Hamburg errichtete Warthallen Erwähnung.

<sup>1</sup> MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 45.

<sup>2</sup> HÖDL 2015, S. 108.

<sup>3</sup> KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 82;

MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 45.

### WARTEHALLEN IN ANDEREN EUROPÄISCHEN STÄDTEN

In Paris entstanden, wie das zwischen 1867 und 1873 erschienene Werk *Les Promenades de Paris* zeigt, bereits sehr früh mit Fahrkartenverkaufsstellen für den Omnibus kombinierte Wartehallen (Abb. 1). Dabei handelte es sich um aus Holz oder Gusseisen gefertigte, teilweise größere Kleinbauten, die vermutlich an den Endstationen der Buslinien aufgestellt wurden.

Auch Josef Stübben widmete sich in seinem erstmals 1890 erschienenen Handbuch *Der Städtebau* den Wartehallen für Pferdebahn-, Omnibus- und Bootverkehr. Als „besonders reizvoll“ lobte er die in Hamburg errichteten Wartehallen (Abb. 2), welche mit Pissoirs oder Aborten kombiniert wurden.<sup>4</sup>

In Zürich, der Straßenbahnstadt par excellence, entstand eine der vermutlich ersten Tramwartehallen im Jahr 1899 auf dem Paradeplatz und diente gleichzeitig als Eingang zu einer wohl unterirdischen Bedürfnisanstalt (Abb. 3).<sup>5</sup> Auch die in den darauffolgenden Jahrzehnten errichteten Tramwartehallen waren meist größere Mehrzweck-Kleinbauten, die als wichtige Bauaufgaben von den Stadtbaumeistern entworfen wurden und häufig städtebauliche Akzente setzten. So entstand im Jahr 1911 im Zentrum des Heimplatzes eine von Stadtbaumeister Friedrich Fissler entworfene, massive Wartehalle mit dorischen Säulen, geschwungenem Walmdach und zentraler Uhr (Abb. 4). Der Kleinbau bot zudem einem Kiosk und einer Bedürfnisanstalt Platz, von den Zeitgenossen wurde er als „überfütterter Mops“ bezeichnet.<sup>6</sup> Sieben Jahre später errichtete Fissler am Kreuzplatz eine Wartehalle in Form eines neoklassizistischen Rundtempels, auf dessen Rückseite ebenfalls eine Bedürfnisanstalt sowie Räume für den Straßenunterhalt angeschlossen wurden (Abb. 5).<sup>7</sup> In den 20er und 30er Jahren verwirklichte der Stadtbaumeister Hermann Herter gleich mehrere größere Tramstationen. Neben der 1927 im ländlichen Stil errichteten Endstation Albisgüetli (Abb. 6) entstand 1933 bei der Station Kasernenstraße im Stadtzentrum ein moderner Skelettbau mit Flachdach sowie 1937 am Bellevue ein zusammen mit dem Ingenieur Fritz Stüssi geplanter Zentralbau mit schlanken Pilzstützen und weit auskragendem Dach aus Stahl und Feinbeton (Abb. 7).<sup>8</sup> Im Jahr 1952

4 STÜBBEN 1890, S. 400f.  
5 MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 46.  
6 BAUER/CAPOL 1995, S. 4.  
7 Ibid., S. 27.  
8 Ibid., S. 31, 12, 7.

Abb. 1 Bureau d' Omnibus, Paris, Ansicht, publiziert 1867-1873  
Abb. 2 Wartehäuschen mit Pissoir, Hamburg, publiziert 1890  
Abb. 3 Wartehalle mit Bedürfnisanstalt auf dem Paradeplatz, Zürich, um 1899  
Abb. 4 Friedrich Fissler, Tramstation Heimplatz, Zürich, errichtet 1911  
Abb. 5 Friedrich Fissler, Wartehalle Kreuzplatz, Zürich, errichtet 1918  
Abb. 6 Hermann Herter, Tramstation Albisgüetli, Zürich, errichtet 1927  
Abb. 7 Hermann Herter und Fritz Stüssi, Tramstation Bellevue, Zürich, errichtet 1937

3  
1  
2  
4  
5  
6  
7

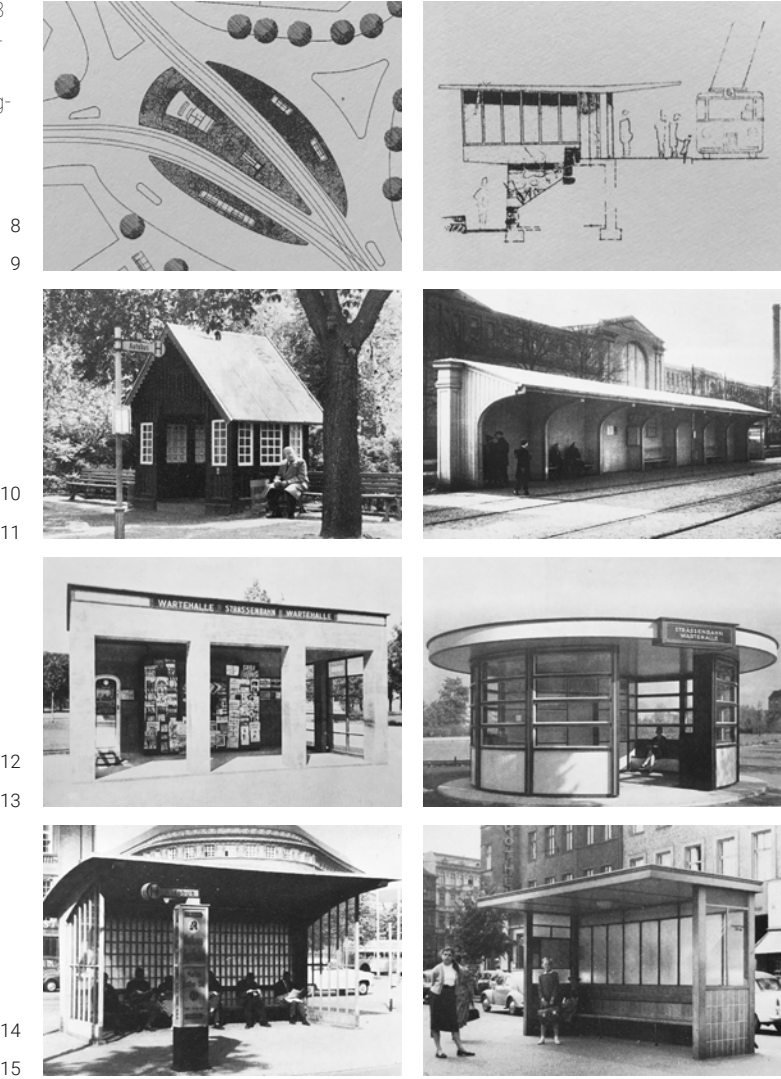


wurde am Albisriederplatz nach den Plänen Alfred Altherr eine Tramstation mit einem der Schienenkurve nachgeformten Betondach und Glashülle errichtet (Abb. 8).<sup>9</sup> Im darauffolgenden Jahr verwirklichten die Architekten des Stadtspitals Waid, Robert Landolt, Ernst Schindler und Josef Schütz, die zugehörige Busstation (Abb. 9) und sahen neben einer Wartehalle einen Kiosk sowie eine in den Hang integrierte Bedürfnisanstalt vor.<sup>10</sup> 1969 entstand an der Tramstation Triemli nach Plänen Erwin Müllers ein größeres Stationsgebäude mit mehreren Kiosken und einem massiven, längsovalen Betondach.<sup>11</sup> Ab den 80er Jahren wurden vermehrt kleinere Standard-Fahrgastunterstände aus Stahl und Glas nach Entwürfen Ueli Zbindens aufgestellt.<sup>12</sup>

In Berlin wurden reguläre Haltestellen wohl erst im Jahr 1875 eingeführt und mit gusseisernen, reich verzierten Haltestellenpfosten versehen.<sup>13</sup> In den dicht bebauten Straßen der Stadt waren besondere Fahrgastunterstände zunächst nicht notwendig. Die ersten Wartehallen entstanden in den ab 1900 durch die elektrische Straßenbahn erschlossenen Vororten. Im Jahr 1908 wurde ein kleines hölzernes Wartehäuschen (Abb. 10) in der Königin-Luisen-Straße in Dahlem errichtet, 1917 entstand eine rund 26 m lange Wartehalle vor dem Dynamowerk in Siemensstadt (Abb. 11). In den 20er Jahren wurde nach Entwürfen des Baurats Erich Richter eine Wartehalle mit integriertem Zeitungskiosk (Abb. 12) gegenüber dem Rathaus Spandau erbaut. Ein weiterer, im Stil der Neuen Sachlichkeit gestalteter Fahrgastunterstand für die LaWa – Laden- und Wartehallen-GmbH entstand auf dem Fehrbelliner Platz (Abb. 13). Bereits ab Ende der 30er Jahre wurden vermehrt standardisierte, auf drei Seiten geschlossene Einheitstypen aufgestellt, die nach dem Zweiten Weltkrieg auch die Innenstadt eroberten. So errichteten die Berliner Verkehrsbetriebe in den 50er Jahren unterschiedliche, meist großflächig verglaste Typen aus Stahl oder Betonfertigteilen, wie beispielsweise am John-F.-Kennedy-Platz (Abb. 14) oder auf dem Mehringdamm (Abb. 15).<sup>14</sup>

9 BAUER/CAPOL 1995, S. 15.  
10 Ibid., S. 48.  
11 Ibid., S. 34.  
12 MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 47.  
13 KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 82.  
14 Ibid., S. 76.

Abb. 8 Alfred Altherr, Tramstation Albisriederplatz, Zürich, errichtet 1952, Umbau durch Ueli Zbinden 1988  
Abb. 9 Robert Landolt, Ernst Schindler, Josef Schütz, Busstation Waidspital, Zürich, errichtet 1953  
Abb. 10 Wartehäuschen in Dahlem, Berlin, errichtet 1908  
Abb. 11 Wartehalle vor dem Dynamowerk, Berlin, errichtet 1917  
Abb. 12 Erich Richter, Wartehalle in Spandau, errichtet 1926  
Abb. 13 Erich Richter, Wartehalle auf dem Fehrbelliner Platz, errichtet 1928  
Abb. 14 Wartehalle auf dem John-F.-Kennedy-Platz, Berlin, errichtet 1953  
Abb. 15 Wartehalle auf dem Mehringdamm, Berlin, um 1950





# WARTEHALLEN IN WIEN

In Wien waren durch den Abbruch der Stadtbefestigung und die Anlage der Ringstraße in den 1860er Jahren erstmals die Voraussetzungen für den Bau schienengebundener öffentlicher Verkehrsmittel gegeben. Bereits im Oktober 1865 – und somit nur wenige Monate nach der offiziellen Eröffnung der Ringstraße – wurde eine erste, rund vier Kilometer lange Probestrecke der Pferdetramway eröffnet, die vom Schottentor bis nach Hernals führte. Wie bei den bereits bestehenden Omnibuslinien gab es dabei keine festgelegten Haltestellen, doch wurde am Beginn der Strecke beim Schottentor ein repräsentatives Stationsgebäude erbaut (Abb. 16).<sup>15</sup>

Aus der für die Errichtung dieser Strecke verantwortlichen Firma C. Schaeck-Jaquet & Comp. ging im Jahr 1868 die Wiener Tramway-Gesellschaft hervor, die 1868/69 die ersten definitiven Strecken des Wiener Straßenbahnnetzes in der Ringstraßenzone eröffnete.<sup>16</sup> Zur Beschleunigung der Pferdetramway wurden dabei erstmals reguläre, durch gusseiserne Standsäulen gekennzeichnete Haltestellen festgelegt.<sup>17</sup> Im Jahr 1872 wurde die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft gegründet, die als eines der bald zahlreichen Konkurrenzunternehmen die am Rande Wiens gelegenen Gebiete hinter dem Linienwall erschloss.<sup>18</sup>

Die ersten Wartehallen entstanden vermutlich in den 1870er Jahren, doch wurde deren weitere Entwicklung im Gegensatz zu den technischen Aspekten der Gleisanlagen und eingesetzten Wagen bislang kaum erforscht. Neben Manfred Wehdorns Dokumentation der Bautechnik der Wiener Ringstraße sowie den wenigen erhaltenen Kleinbauten gewährt insbesondere ein Konvolut historischer, jedoch undatierter Fotografien aus dem Archiv des Verkehrsmuseums der Wiener Linien einen Einblick in die Fülle und Vielfalt der im 19. und 20. Jahrhundert errichteten Wartehallen.

Die folgenden Kapitel widmen sich daher in möglichst chronologischer Reihenfolge der Entwicklung der Wiener Wartehallen.

<sup>15</sup> HÖDL 2015, S. 110.  
<sup>16</sup> WEHDORN 1979, S. 325.  
<sup>17</sup> HÖDL 2015, S. 112;  
 WEHDORN 1979, S. 329.  
<sup>18</sup> HÖDL 2015, S. 114.

Abb. 16 Feierliche Eröffnung der ersten Wiener Pferdetramway am 4. Oktober 1865, links im Hintergrund die Votivkirche im Bau



16

# FRÜHE WARTEHALLEN

Eine der vermutlich ersten Wartehallen wurde im Jahr 1879 am Kärntner Ring aufgestellt (Abb. 17). Dabei handelte es sich um einen 8 m langen, 1,5 m breiten und 3 m hohen, fein gegliederten Eisenskelettbau mit Hohlgußsäulen und breiter Gebälkzone, der von einem mit Ornamentbändern geschmückten Walmdach abgeschlossen wurde. Mit Ausnahme des vorderen, zur Straße gewandten Bereiches wurden die Flächen zwischen den tragenden Säulen mit durchfensterten Wandelementen aus Blech versehen. Dieser vermutlich von der Wiener Tramway-Gesellschaft entwickelte, im Prinzip jedoch auch von einigen anderen Straßenbahngesellschaften übernommene Normtypus wurde in unterschiedlichen Größen ausgeführt und bald im gesamten Stadtgebiet aufgestellt.<sup>19</sup> Im Jahr 1890 fand er in Stübbers Werk *Der Städtebau* Erwähnung, wo er als „kleine Wartehalle, welche [...] ohne Verkehrsstörung in den Baumreihen aufgestellt werden kann“<sup>20</sup> beschrieben wurde.

Nach der Eingemeindung der ehemaligen Vororte und dem Abbruch des Linienwalls in den 1890er Jahren wuchs der Wunsch nach einer einheitlichen städtischen Straßenbahn. So begann die Gemeinde im Jahr 1898, das bis dahin auf unterschiedliche, in heftige Konkurrenzkämpfe verstrickte Unternehmen aufgeteilte Straßenbahnnetz zu kommunalisieren und auf den elektrischen Betrieb umzustellen. Ab 1903 wurde das rund 170 km lange Straßenbahnnetz von dem Unternehmen Gemeinde Wien – Städtische Straßenbahnen betrieben.<sup>21</sup>

Dem 1905 erschienenen Werk *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts* zufolge kamen auch nach der Jahrhundertwende weiterhin die bereits bekannten eisernen Fahrgastunterstände zum Einsatz.<sup>22</sup> Als im Jahr 1908 das 60-jährige Regierungsjubiläum Kaiser Franz Josefs gefeiert wurde,<sup>23</sup> schmückten die Städtischen Straßenbahnen zahlreiche Wartehallen mit festlichen Beleuchtungskörpern. Dabei zeigen die historischen Fotografien aus dem Archiv des Verkehrsmuseums neben einem eisernen Fahrgastunterstand (Abb. 18) auch eine aufwändiger gestaltete Jugendstilwartehalle (Abb. 19). Wann diese in unterschiedlichen Ausführungen errichteten Fahrgastunterstände (Abb. 20-21) entstanden, bleibt unklar. Doch deutet die repräsentative

<sup>19</sup> WEHDORN 1979, S. 329.

<sup>20</sup> STÜBBEN 1890, S. 400.

<sup>21</sup> KROBOT/SLEZAK/STERNHART 1972, S. 46; WEHDORN 1979, S. 325; FARTHOFFER 2019, S. 16f.

<sup>22</sup> LIEZ 1905, S. 128.

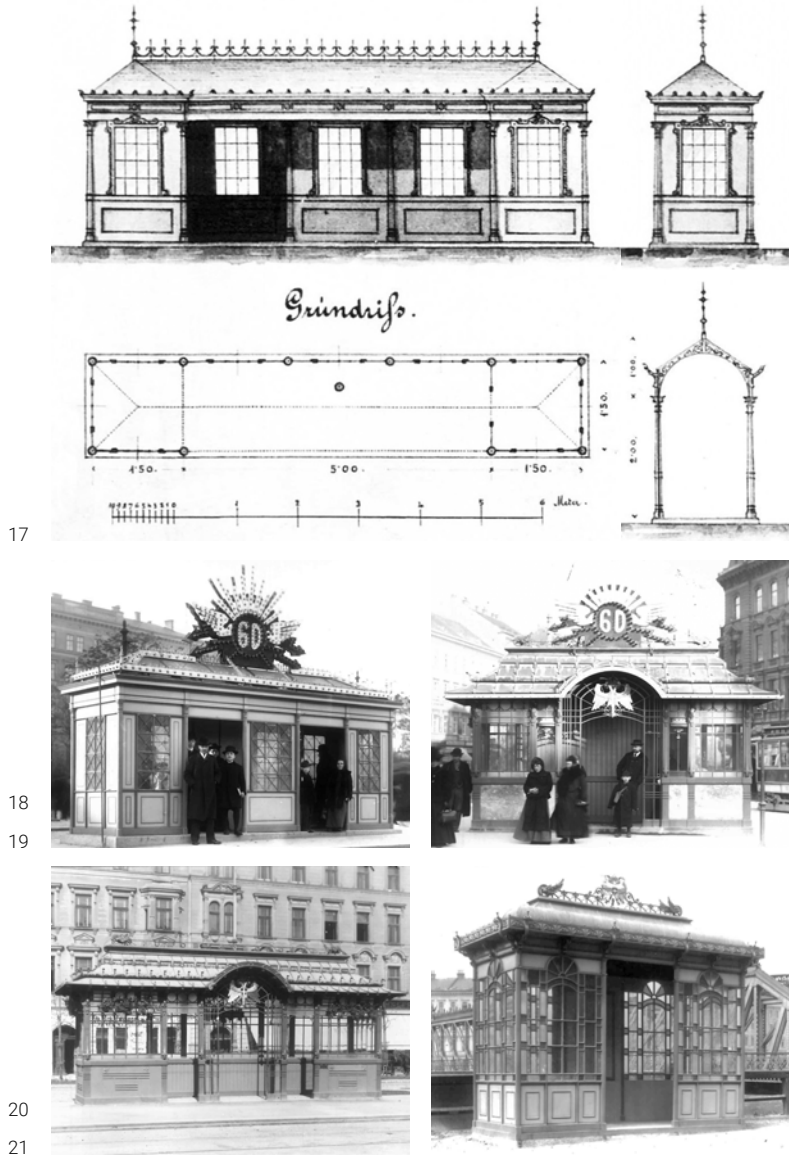
<sup>23</sup> CZEIKE 1994, S. 429.

Abb. 17 Wartehalle Kärntner Ring, Grundriss, Schnitt und Ansichten, 1879

Abb. 18 Eisen-Wartehalle mit Beleuchtung, Fotografie 1908

Abb. 19 Jugendstil-Wartehalle mit Beleuchtung, Fotografie 1908

Abb. 20-21 Wartehallen mit Wiener Stadtwappen, Ort und Datum unbekannt



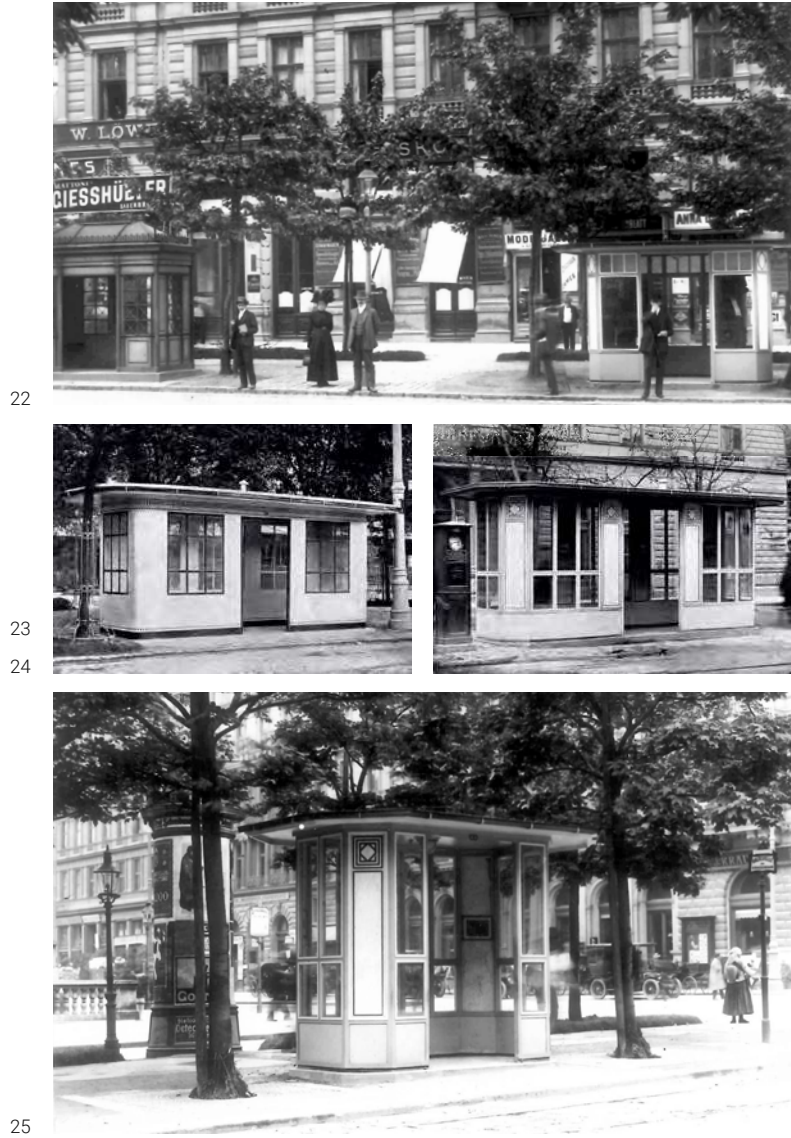
Gestaltung sowie das Wiener Stadtwappen mit dem Doppeladler auf einen Errichtungszeitpunkt nach der Kommunalisierung der Straßenbahnen im Jahr 1903 hin.

Im Jahr 1910 besaß die Stadt Wien das mit über 200 Betriebskilometern ausgedehnteste Straßenbahnnetz der Welt.<sup>24</sup> In dieser Zeit entstanden zahlreiche neue Wartehallen, die den Altbestand zunächst ergänzten (Abb. 22). Für den Entwurf dieser neuen Typen zeichnete Christoph Ernst, ein Schüler Otto Wagners, verantwortlich. Wie die im Jahr 1911 in der Wiener Fachzeitschrift *Der Architekt* publizierten Fotografien (Abb. 23-24) zeigen, handelte es sich dabei um ebenfalls längsrechteckige Kleinbauten, die im Gegensatz zu den früheren Wartehallen mit schrägen oder abgerundeten Ecken und weit auskragenden Flachdächern ausgeführt wurden. Die vermutlich in Leichtbauweise errichteten, mit großen, sprossengeteilten Fensterflächen versehenen Wartehallen wurden in verschiedenen Größen angefertigt (Abb. 25), hell verputzt und mit unterschiedlichen geometrischen Ornamenten verziert.

Im Zuge der Umstellung vom Links- auf den Rechtsverkehr im Jahr 1938 verschwanden die meisten der frühen Wartehallen aus dem Straßenraum.<sup>25</sup> Heute existieren nur mehr drei vor dem Ersten Weltkrieg entstandene Exemplare. Neben einer Ernst'schen Wartehalle am Landstraßer Gürtel im 3. Bezirk [W|01]<sup>26</sup> handelt es sich dabei um zwei etwas größere Wartehallen, die an den weiter außerhalb gelegenen Wendeschleifen der Endstationen Prater Hauptallee im 2. Bezirk [W|04] und Neuwaldegg im 17. Bezirk [W|05] errichtet wurden.

24 HÖDL 2015, S. 231;  
FARTHOFFER 2019, S. 19.  
25 WEHDORN 1979, S. 329.  
26 Die Sammlung der Wartehallen  
beginnt auf S. 57, hier S. 60.

Abb. 22 Ernst'scher Fahrgastunterstand neben Eisen-Wartehalle, Ort und Datum unbekannt  
Abb. 23-24 Christoph Ernst, Wartehallen, publiziert 1911  
Abb. 25 Christoph Ernst, kleinere Ausführung, Ort und Datum unbekannt





Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das inzwischen 274 km lange Straßenbahnnetz weiter ausgebaut. Ende der 20er Jahre erreichte es mit fast 300 km Netzlänge und über 700 Haltestellenpaaren seine bis heute größte Ausdehnung.<sup>27</sup> Über die in den 20er und 30er Jahren errichteten Wartehallentypen ist nur wenig bekannt, doch zeigt eine vor 1938 aufgenommene Fotografie zwei großflächig verglaste Fahrgastunterstände mit über dem Eingangsbereich abgerundeten Flachdächern (Abb. 26). Auch diese – häufig mit Telefonzellen kombinierten – Typen (Abb. 27) wurden in unterschiedlichen Ausführungen errichtet (Abb. 28).

Im Laufe der 20er und 30er Jahre eroberte das Automobil die Straßen Wiens und sorgte für einen nachhaltigen Wandel des Verkehrsgeschehens. So begannen die Städtischen Straßenbahnen, welche im Jahr 1922 die 29 Autobusse der Städtischen Kraftstellwagenunternehmung übernahmen, mit dem Ausbau der Autobuslinien. Im Jahr 1935 waren bereits rund 160 Fahrzeuge im Einsatz.<sup>28</sup> Über spezielle Fahrgastunterstände für den Autobus ist nichts bekannt, doch entstand im Jahr 1937 an der ab 1934 erbauten Höhenstraße eine größere, vollständig verglaste und im Inneren mit einer umlaufenden Sitzbank ausgestattete Wartehalle [W|06], die auf dem Flachdach einer im Jahr zuvor eröffneten Bedürfnisanstalt [B|32] errichtet wurde (Abb. 29).<sup>29</sup>

Neben dem zunehmenden Individualverkehr sorgte insbesondere die Umstellung auf den Rechtsverkehr am 19. September 1938 für tiefgreifende Veränderungen.<sup>30</sup> Viele der häufig vor Straßenkreuzungen positionierten Fahrgastunterstände standen nun auf der falschen Straßenseite. Nur wenige wurden versetzt, wie beispielsweise das vermutlich in den 1920er Jahren entstandene, auf drei quadratischen Pfeilern ruhende Flugdach am Kärntner Ring [W|02].<sup>31</sup> Neben der inzwischen leerstehenden Buswartehalle am Kahlenberg [W|06] sowie einem im Jahr 1938 im 19. Bezirk errichteten Mehrzweck-Kleinbau mit Wartehalle, Bedürfnisanstalt, Kiosk und Sanddepot [W|07] existiert heute nur mehr ein weiterer, in der Zwischenkriegszeit errichteter Fahrgastunterstand. Er wurde im Jahr 1939 in die Umfassungsmauer des Türkenschanzparks integriert und in Anlehnung an die Ernst'schen Wartehallen gestaltet [W|08].<sup>32</sup>

27 HÖDL 2015, S. 280f.  
28 Ibid., S. 298f, 318.  
29 CZEIKE 1994, S. 244.  
30 CZEIKE 1997, S. 362.  
31 HAIDER 2015, S. 22.  
32 persönliche Auskunft Roman Pfatschbacher, Wiener Linien GmbH & Co KG, am 31.3.2021.

Abb. 26 Postkarte Wien Karlskirche u. Technik, Ausschnitt, vor 1938  
Abb. 27 Wartehalle mit Telefon-Automat, vor 1938  
Abb. 28 Wartehalle vor dem Karl-Marx-Hof, Datum unbekannt  
Abb. 29 Buswartehalle am Kahlenberg, Blick über den Parkplatz gegen den Leopoldsberg, 1938



26



27

28



29

# WARTEHALLEN DER NACHKRIEGSZEIT – BIS HEUTE

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zunächst die zerstörten Straßenbahnstrecken wiederaufgebaut, bereits Ende 1945 konnten 35 Straßenbahnlinien in Betrieb genommen werden.<sup>33</sup> Aus wirtschaftlichen Gründen erfolgte im Jahr 1949 der Zusammenschluss der zuvor selbstständigen Elektrizitätswerke, Gaswerke und Verkehrsbetriebe zu den Wiener Stadtwerken.<sup>34</sup> In den 50er Jahren verwalteten die Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe insgesamt 65 Straßenbahn-, Stadtbahn- und Omnibuslinien, wobei das Straßenbahnnetz 661 Haltestellenpaare umfasste.<sup>35</sup>

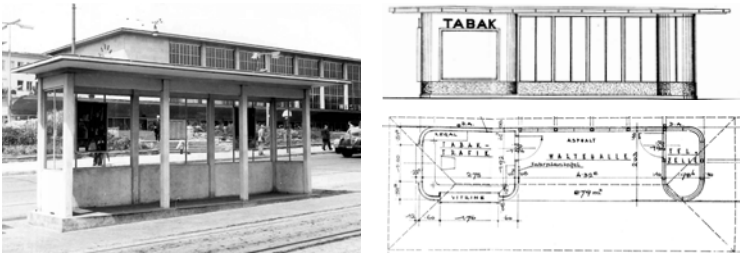
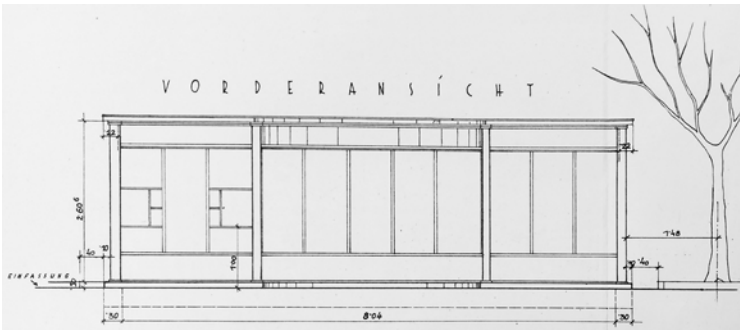
Bei den neu errichteten Wartehallen kamen weiterhin die in der Zwischenkriegszeit entwickelten Typen mit schmalen Stahlstützen und über dem Eingangsbereich abgerundeten Flachdächern zum Einsatz (Abb. 30). Ein ähnlich gestalteter, von Walter Farthofer als neue Wartehallentype beschriebener Fahrgastunterstand wurde im Jahr 1953 vor dem 1951 eröffneten Westbahnhof errichtet (Abb. 31).<sup>36</sup>

Wie diverse, im Bezirksmuseum Leopoldstadt aufbewahrte Einreichpläne belegen, entstanden im Laufe der 50er Jahre zudem einige mit Tabak-Trafiken kombinierte Wartehallen, wie beispielsweise im Jahr 1955 am Praterstern (Abb. 32-33). Dabei wurde die größere Variante mit Fahrkartenverkauf, Geräte-raum, Telefonzellen und weit auskragendem, halbrundem Flugdach mehreren Fotografien aus dem Archiv des Verkehrsmuseums zufolge an unterschiedlichen Standorten in der Stadt errichtet.

Sämtliche dieser multifunktionalen Kleinbauten wie auch die zuvor vorgestellten Fahrgastunterstände sind inzwischen verschwunden. Heute existieren nur mehr zwei nachweislich in den 50er Jahren entstandene Wartehallen. Neben einem im Jahr 1954 am Schubertplatz errichteten Fahrgastunterstand mit abgerundetem Flachdach und Pilzstütze [W/03] handelt es sich dabei um eine 1957 neben dem im Jahr zuvor teileröffneten Südbahnhof erbaute Wartehalle mit weit auskragendem Flugdach [W/09].<sup>37</sup> Dabei wurde dieses Modell in ähnlicher Form am Friedrich-Engels-Platz im 20. Bezirk errichtet (Abb. 34).

33 HÖDL 2015, S. 315.  
34 Ibid., S. 320.  
35 Ibid., S. 325.  
36 FARTHOFFER 2019, S. 58; CZEIKE 1997, S. 619.  
37 persönliche Auskunft Roman Pfatschbacher, Wiener Linien GmbH & Co KG, am 31.3.2021; CZEIKE 1997, S. 396.

Abb. 30 Wartehalle am Schottenring mit Kartenvorverkauf und Telefon, Ansicht, 1954  
Abb. 31 Wartehalle vor dem Westbahnhof, errichtet 1953  
Abb. 32 Wartehalle mit Tabak-Trafik und Telefonzelle am Praterstern, errichtet 1955  
Abb. 33 Mehrzweck-Wartehalle am Praterstern, errichtet 1955  
Abb. 34 Wartehalle mit Fahrkartenverkauf und Kiosk am Friedrich-Engels-Platz, Datum unbekannt





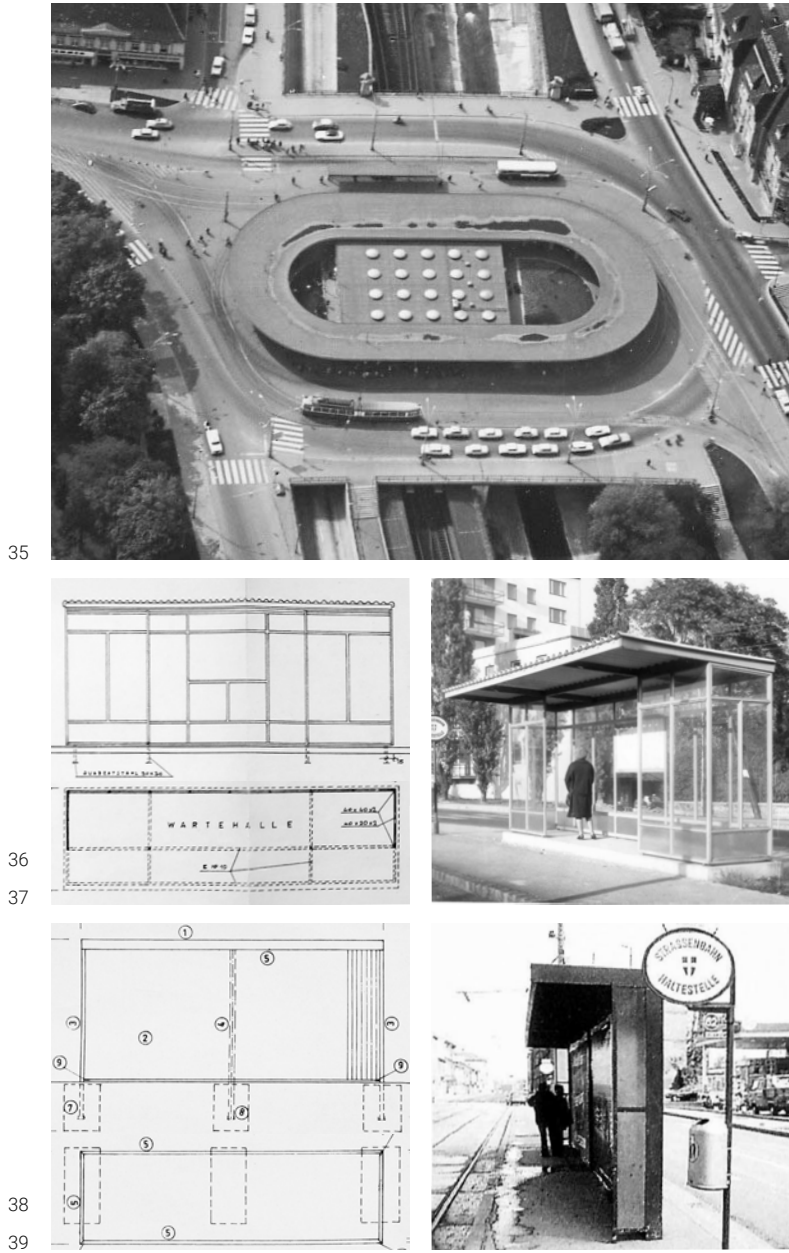
Ende der 1950er Jahre brachte der explosionsartige Anstieg des Individualverkehrs die öffentlichen Verkehrsmittel zunehmend in Bedrängnis.<sup>38</sup> Während die Fahrgastzahlen immer stärker zurückgingen, stieg die Zahl der in Wien gemeldeten Autos zwischen 1950 und 1960 von 62.000 auf 203.000.<sup>39</sup> Durch unterschiedliche Maßnahmen, wie die Umstellung mehrerer Straßenbahnlinien auf Autobusbetrieb und die Auflassung zahlreicher Haltestellen zur Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, sollten die öffentlichen Verkehrsmittel an die neuen Verhältnisse in der immer autogerechteren Stadt angepasst werden.<sup>40</sup> Zudem entstanden in den späten 50er und frühen 60er Jahren einige größere, zum Teil unterirdische Straßenbahnknotenpunkte, wie beispielsweise die 1961 eröffnete, als „Jonasreindl“ bezeichnete Schottenpassage oder das bis 1964 errichtete, auf 31 konischen Betonstützen ruhende ringförmige Flugdach auf der Kennedybrücke (Abb. 35).<sup>41</sup>

Dennoch wurden auch in den 60er Jahren zahlreiche kleinere Fahrgastunterstände aufgestellt.<sup>42</sup> Dabei handelte es sich um filigrane, vollständig verglaste Stahlkonstruktionen, die von im vorderen Bereich weit auskragenden und mit Wellplatten gedeckten Flachdächern abgeschlossen wurden (Abb. 36-37). Auch diese neuen Typen wurden in unterschiedlichen Ausführungen verwirklicht und im gesamten Stadtgebiet aufgestellt. Heute sind nur mehr wenige dieser filigranen Wartehallen erhalten, unter anderem an der Bushaltestelle Karthäuserstraße im 19. Bezirk [W|10] und als schmalere Ausführung bei der Straßenbahnschleife Pötzleinsdorf im 18. Bezirk [W|11].

Im Jahr 1972 übertrugen die Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe die Errichtung neuer Fahrgastunterstände der Werbefirma Gewista – Gemeinde Wien städtisches Ankündigungsunternehmen, die bereits im Jahr 1921 zur Vermarktung der Verkehrsmittelwerbung gegründet worden war.<sup>43</sup> Ab den 70er Jahren stellte die Gewista zahlreiche Fahrgastunterstände des Modells Spezial Alu C 58 60 (Abb. 38-39) auf, wobei es sich um 6 bis 8 m lange, 1,8 m tiefe und knapp 3 m hohe eingesperrte Stahlrahmenkonstruktionen mit Rückwänden aus Sperrholz- und Dachhäuten aus Aluminiumprofiltafeln handelte. Die in unterschiedlichen Längen errichteten Fahrgastunterstände wurden teilweise mit seitlichen Wetterschutzelementen

38 HÖDL 2015, S. 325.  
39 Ibd., S. 329.  
40 Ibd., S. 342f, 352; FARTHOFFER 2019, S. 61, 73.  
41 BUNDESDENKMALAMT 2007, S. 959; BUNDESDENKMALAMT 1996, S. 218.  
42 FARTHOFFER 2019, S. 68.  
43 STADTRECHNUNGSHOF WIEN 2019, S. 12; CZEIKE 1993, S. 535; Bereits in der Zwischenkriegszeit wurden Wartehallen und Fahrzeuge mit Werbung versehen, die eine willkommene Einkommensquelle darstellte. FARTHOFFER 2019, S. 24.

Abb. 35 Flugdach Kennedybrücke, Schrägluftaufnahme, 1967  
Abb. 36 Wartehalle Franz Josefs Kai, Ansicht und Grundriss, 1966  
Abb. 37 Wartehalle, Ort und Datum unbekannt  
Abb. 38 Fahrgastunterstand mit Werbefläche, Modell Spezial Alu C 58 60, nach 1972  
Abb. 39 Fahrgastunterstand bei Meidlinger Südbahnhof, 1998



versehen, im Fokus standen jedoch die an die gängigen Plakatgrößen angepassten Werbeflächen auf den Rückwänden. In den 80er Jahren wurde dieses Modell weiterentwickelt und in der Folge mit Rückwänden aus feuerverzinkten Blechpaneelen und Lichtkuppeln aus Acrylglas ausgeführt (Abb. 40). Bis in die 90er Jahre entstanden über 700 dieser durch die Werbeflächen äußerst lukrativen Plakat-Wartehallen, wobei sie sehr häufig die bis dahin erhaltenen, älteren Fahrgastunterstände ersetzten.

Da diese Typen aus stadtgestalterischen Gründen jedoch nicht an der inzwischen als Schutzzone ausgewiesenen Ringstraße aufgestellt werden durften,<sup>44</sup> ließen die Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe in ihrer betriebseigenen Erhaltungsstelle für Hochbau den Wartehäuschen Christoph Ernsts nachempfundenen Fahrgastunterstände aus Holz herstellen (Abb. 41).<sup>45</sup> Ein letztes erhaltenes Exemplar dieser stark kritisierten Nachbauten wird heute im Hof des Verkehrsmuseums der Wiener Linien ausgestellt [W14], wobei weder das genaue Errichtungsdatum noch der ursprüngliche Standort bekannt ist.<sup>46</sup>

Neben diesen Nachbauten entstanden in dieser Zeit nur noch wenige, nicht für Werbezwecke genutzte Fahrgastunterstände. Bis heute erhalten sind vier längsrechteckige Wartehallen aus Stahl, Glasbausteinen und Klinkern (Abb. 42), die 1981/82 gemeinsam mit einem etwas größeren, abgerundeten Stationsgebäude nach Plänen Wolfgang Windbrechtingers am Friedrich-Engels-Platz im 20. Bezirk errichtet wurden [W15].

Im Jahr 1989 lobte die Magistratsabteilung 19 für Architektur und Stadtgestaltung einen Wettbewerb für Stadtmöbel aus, den der Architekt Luigi Blau mit seinen aus filigranen Stahlprofilen, Glas und Aluminium gefertigten Wartehallen für sich entscheiden konnte. Bereits im darauffolgenden Jahr begann die Gewista, zahlreiche dieser neuen, meist 5,53 m langen, 1,94 m breiten und 2,2 m hohen, mit beleuchteten Werbevittrinen ausgestatteten City-Light-Wartehallen zu errichten (Abb. 43).<sup>47</sup> Bis heute kommen sie im gesamten Stadtgebiet und auch an der Ringstraße zum Einsatz, Ende 2017 existierten bereits 1.126 Stück.<sup>48</sup>

**44** Die im Jahr 1972 beschlossene Altstadterhaltungsnovelle ermöglichte es der Stadt Wien unabhängig vom Denkmalschutz Schutzzonen festzulegen, die charakteristische Ensembles schützen sollten. WIEN.GV | Schutz zonen.

**45** STADTRECHNUNGSHOF WIEN 2019, S. 12f.

**46** KUPF 2005, S. 242; HAIDER 2015, S. 22.

**47** MITTERER/STEINER 1995, S. 44; ACHLEITNER 2010b, S. 113.

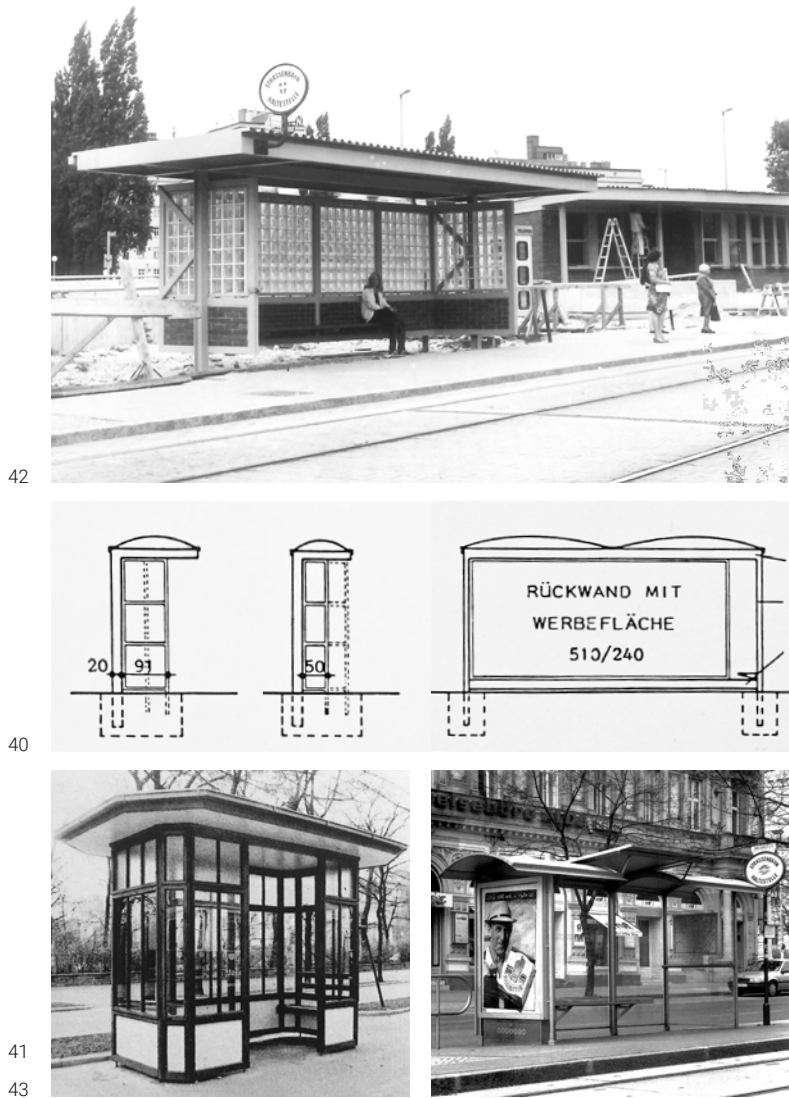
**48** STADTRECHNUNGSHOF WIEN 2019, S. 28.

**ABB. 40** Fahrgastunterstand mit Werbefläche, Type A-D und E-H, Ansichten, um 1980

**Abb. 41** Imitation nach einem Entwurf der MA 19, 1980er Jahre

**ABB. 42** Wartehalle am Friedrich-Engels-Platz, im Hintergrund das Stationsgebäude, errichtet 1981/82

**Abb. 43** Luigi Blau, City-Light-Wartehalle, um 1995



Als dem öffentlichen Verkehrsnetz dienende, im Straßenraum errichtete Kleinbauten waren die Wartehallen von Beginn an häufigen Veränderungen ausgesetzt. Das neben der Umstellung auf den Rechtsverkehr im Jahr 1938 einschneidendste Ereignis stellte jedoch der im Jahr 1972 abgeschlossene Vertrag mit der Werbefirma Gewista dar. Durch die Erträge aus der Umsatzbeteiligung an der Werbung sind die seither errichteten Werbe-Wartehallen auch für die seit Ende der 90er Jahre als Wiener Linien geführten Verkehrsbetriebe äußerst rentabel.<sup>49</sup>

Das Interesse der Wiener Linien am kostspieligen Erhalt älterer, nicht für Werbezwecke nutzbarer Wartehallen ist dementsprechend gering. So existierten einem Bericht des Stadtrechnungshofes zufolge im Jahr 2017 neben 713 Plakatwartehallen und 1.126 City-Light-Fahrgastunterständen der Gewista nur mehr 17 von den Wiener Linien selbst verwaltete Wartehallen.<sup>50</sup>

Unter Denkmalschutz stehen derzeit nur fünf Exemplare. Neben den gemäß § 2a geschützten Wartehallen am Schubert-ring [W|03], in Neuwaldegg [W|05] und am Kahlenberg [W|06] wurden der Ernst'sche Fahrgastunterstand an der Fasangasse [W|01] und das Flugdach am Kärntner Ring [W|02] per Bescheid unter Denkmalschutz gestellt.<sup>51</sup>

Die folgende Sammlung bietet – ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben – einen Überblick über den Großteil der erhaltenen, nicht für Werbezwecke genutzten Wartehallen Wiens. Dabei folgen auf drei exemplarische Hauptbeispiele insgesamt 12 Nebenbeispiele.

**49** Die Erträge aus der Umsatzbeteiligung an der Werbung beliefen sich zwischen 2013 und 2017 auf insgesamt rund 3,72 Millionen Euro, während die Gebrauchsabgaben nur rund 129.000 Euro betrugen. Im Durchschnitt erbrachte jede Werbe-Wartehalle somit einen jährlichen Gewinn von rund 400 Euro. STADT-RECHNUNGSHOF WIEN 2019, S. 38.

**50** Dabei konnten die Wiener Linien zunächst nicht erklären, um welche 17 Wartehallen es sich handelt. STADT-RECHNUNGSHOF WIEN 2019, S. 28f. Unklar bleibt auch, ob die Objekte einzeln oder gegebenenfalls als Haltestellenpaare gezählt wurden.

**51** BUNDESDENKMALAMT 2020.

## SAMMLUNG WARTEHALLEN



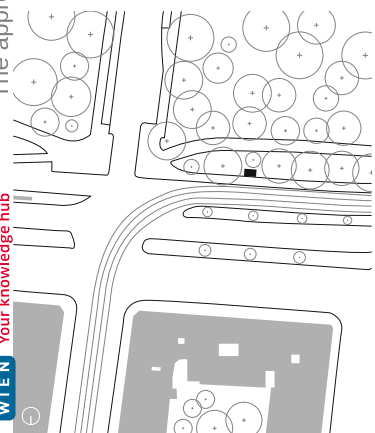
## SAMMLUNG WARTEHALLEN





## W|01

Wartehalle  
Fasangasse





# DIE ERNST'SCHE WARTEHALLE AN DER FASANGASSE

Der im 3. Bezirk am Landstraßer Gürtel vor der Einmündung in die Fasangasse positionierte Fahrgastunterstand wurde vermutlich um 1910 errichtet und stellt das letzte erhaltene Exemplar der ursprünglich zahlreichen, von Wagner-Schüler Christoph Ernst entworfenen Wartehallen dar.<sup>52</sup>

Die mit dem Datum 25.9.1973 versehenen, wahrscheinlich nachträglich angefertigten Pläne der Hochbauabteilung der Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe (Abb. 44) zeigen einen 3,10 m breiten, 1,70 m tiefen und rund 2,30 m hohen Kleinbau mit einem zentralen, raumhohen Eingang, den für die Ernst'schen Wartehallen typischen schrägen Eckpfeilern und einem weit auskragenden, blechgedeckten Flachdach. Im Gegensatz zu den im Straßenraum aufgestellten Fahrgastunterständen (Abb. 45) wurde dieser in die niedrige Umfassungsmauer des Schweizergartens integriert und daher mit einem gemauerten, rund 0,3 m hohen Sockel ausgeführt. Neben den tragenden Eckpfeilern wurden die darüber liegenden Wandflächen in großflächige sprossengeteilte Holzfensterkonstruktionen aufgelöst. An den Schmalseiten wurden diese einheitlichen, im oberen Bereich vertikal gegliederten und mit strukturiertem Glas versehenen Fensterelemente um zwei schmalere, nach den gleichen Prinzipien gestaltete Bereiche erweitert. An der ebenfalls vollständig durchfensterten Rückseite kamen abwechselnd breite und schmalere Elemente zum Einsatz. Wie bei den im Straßenraum aufgestellten Wartehallen könnten die Eckpfeiler mit Ornamenten geschmückt worden sein, doch ist die ursprüngliche Fassung nicht erhalten.

Inzwischen wurden die Eckpfeiler sowie die Sockelzone mit einem grauen und die Fensterelemente sowie die Dachunterseite mit einem weißen Anstrich versehen. Neben einigen Fehlstellen in der Sockelzone ist die Grundstruktur der Wartehalle weitgehend in ihrem originalen Zustand erhalten.

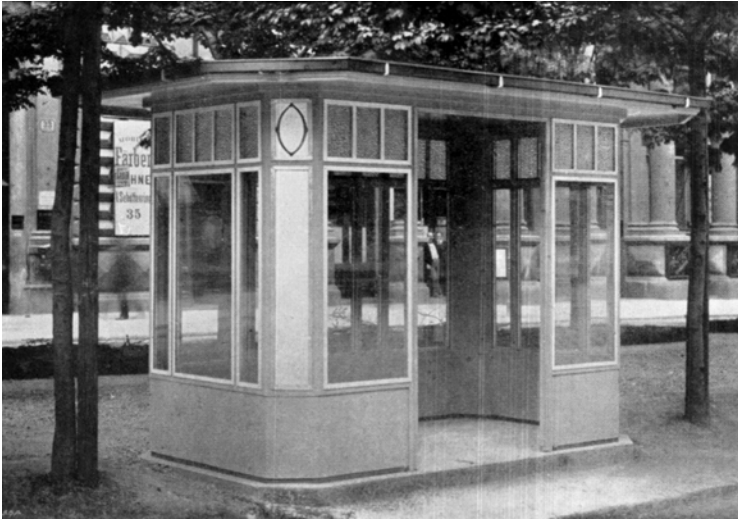
Aufgrund ihrer technik-, wirtschafts- und architekturgeschichtlichen Bedeutung steht diese letzte Ernst'sche Wartehalle, die noch heute als Fahrgastunterstand für die Straßenbahnlinien 1, 18 und O dient, per Bescheid unter Denkmalschutz.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> KLENNER 2017.

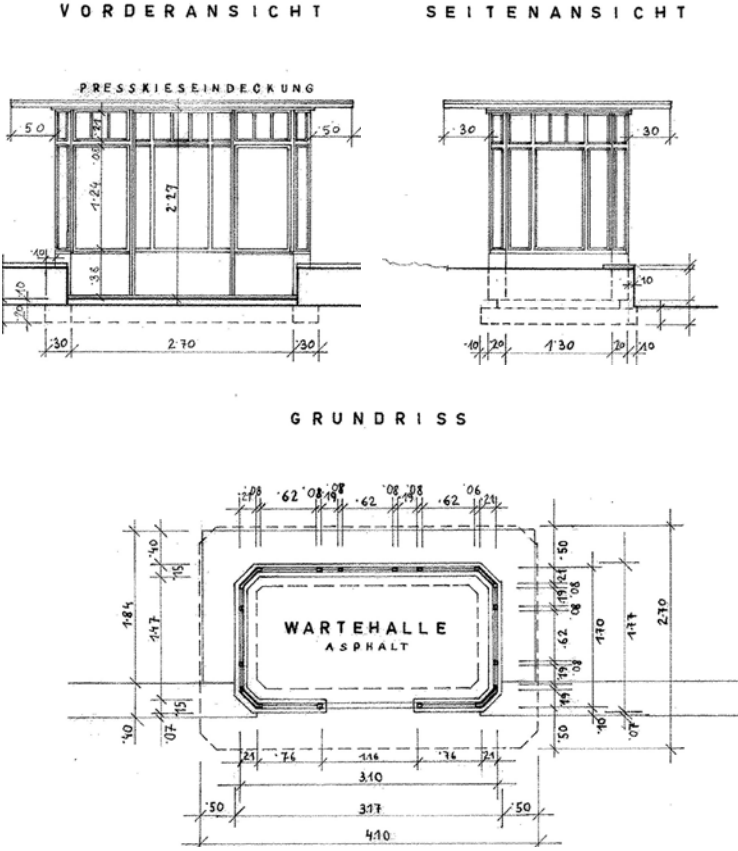
<sup>53</sup> STADTRECHNUNGSHOF WIEN 2019, S. 12; BUNDESDENKMALAMT 2020.

Abb. 44 Wartehalle Fasangasse, Ansichten und Grundriss, 1973

Abb. 45 Christoph Ernst, Wartehalle im Straßenraum, publiziert 1911



45



44





**W|02**  
Wartehalle  
Kärntner Ring





DAS FLUGDACH AM KÄRNTNER RING

Das von drei quadratischen Pfeilern getragene Flugdach vor dem Hotel Bristol am Kärntner Ring steht als im Jahr 1938 errichteter Fahrgastunterstand per Bescheid unter Denkmalschutz.<sup>54</sup> Doch wurde dieser Kleinbau eines unbekannten Entwerfers dem Historiker Edgar Haider zufolge bereits in den 1920er Jahren errichtet und erst im Zuge der Umstellung auf den Rechtsverkehr im Jahr 1938 auf die gegenüberliegende Straßenseite versetzt.<sup>55</sup>

Tatsächlich zeigen mehrere historische, jedoch undatierte Fotografien aus dem Archiv des Verkehrsmuseums gleich zwei dieser Flugdächer sowie einen im gleichen Stil gestalteten Kleinbau für den Fahrkartenverkauf (Abb. 46–48). Dabei wurden die beiden Fahrgastunterstände auf einem schmalen Streifen zwischen zwei Straßenbahnlinien errichtet.<sup>56</sup> Die für Wien eher ungewöhnliche Form der offenen Flugdächer, die von beiden Seiten genutzt wurden, kann somit auf den speziellen Standort zurückgeführt werden.

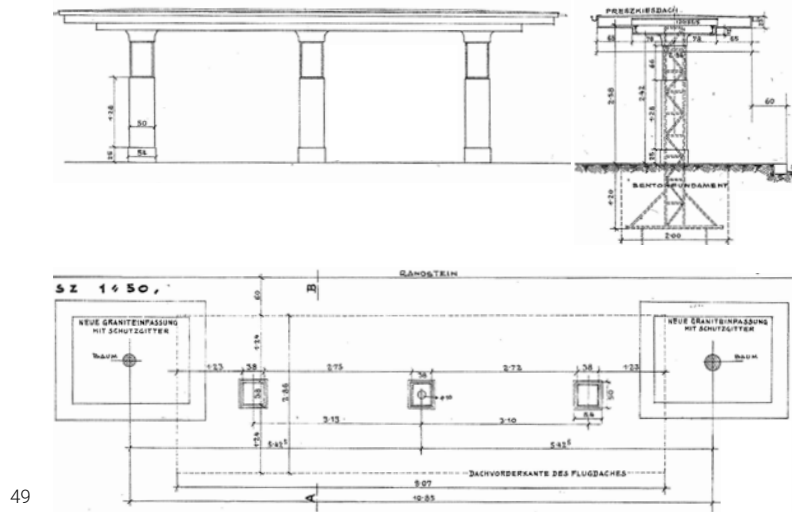
Wie die historischen Fotografien zeigen, bestanden die beiden Fahrgastunterstände aus je drei massiven, mit dunklen Marmorplatten verkleideten Pfeilern, in die im oberen Bereich verglaste, mit großformatigen Fotografien Wiens bestückte Schaukästen integriert wurden. Den oberen Abschluss bildeten markante, nach unten abgestufte Flachdächer, die mit einem hellen, reflektierenden Anstrich versehen wurden.

Im Zuge der Umstellung auf den Rechtsverkehr im Jahr 1938 wurde das Ensemble abgetragen und nur einer der beiden Fahrgastunterstände auf die gegenüberliegende Straßenseite versetzt. Dabei zeigen die mit dem Titel „Ausführungsplan“ und dem Datum 25.7.1938 versehenen Pläne aus dem Archiv der Wiener Linien (Abb. 49) eine 9,07 m lange, 2,86 m breite und rund 2,75 m hohe Konstruktion mit drei in Betonfundamenten eingespannten Fachwerk-Stahlstützen und einem im Gegensatz zum Originalbestand vereinfachten Flachdach.<sup>57</sup>

Wie viel der originalen Bausubstanz erhalten wurde bleibt unklar, doch vermittelt der noch immer als Fahrgastunterstand genutzte Kleinbau auch heute noch einen Eindruck von der ursprünglichen Eleganz dieser vor 1938 entworfenen Wartehallen.

54 KLENNER 2017; BUNDESDENKMALAMT 2020.  
55 HAIDER 2015, S. 22.  
56 Das vordere Flugdach ersetzte somit die eingangs vorgestellte eiserne Wartehalle von 1879 (Abb. 17).  
57 Da der Lageplan die erst im Jahr 1955 eröffnete Opernpassage zeigt, handelt es sich dabei um vermutlich nachträglich angefertigte Pläne.

Abb. 46 Ensemble am Kärntner Ring, vor 1938  
Abb. 47 Flugdach vor der Kreuzung, mit Werbefläche versehen, vor 1938  
Abb. 48 Fahrkartenverkauf, vor 1938  
Abb. 49 versetztes Flugdach, Ansicht, Schnitt und Grundriss, nach 1938





**W|03**  
Wartehalle  
Schubertring





# DIE WARTEHALLE AM SCHUBERTRING

Die Warthalle am Schuberring – Schwarzenbergplatz wurde im Jahr 1954 nach Plänen der Abteilung für Hochbau der Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe errichtet (Abb. 50).<sup>58</sup>

Entsprechend den Einreichplänen (Abb. 51) wurde der rund 9 m lange, bis zu 4,5 m breite und 2,62 m hohe Stahlbetonbau mit einem an den Schmalseiten abgerundeten, filigranen Betondach verwirklicht, welches auf der breiteren Seite von einer zentralen, mit Mosaiken versehenen Pilzsäule getragen wird. An der schmalen Seite schloss an eine massive, ebenfalls tragende Wandscheibe ein entsprechend der Dachform abgerundeter, 2 m langer Raum für Bahnbedienstete an, der über einer mit Steinplatten verkleideten Sockelzone aus raumhohen, opaken Fensterelementen gebildet wurde. Der ursprünglich sehr offene Warteraum wurde nur im hinteren Bereich mit einer nach den gleichen Prinzipien gestalteten, transparent verglasten Wandfläche versehen.

Weiteren Plänen aus dem Archiv der Wiener Linien (Abb. 52) zufolge wurde im Jahr 1981 der zwischenzeitlich als Tabak-Trafik genutzte Innenraum entfernt und der somit vergrößerte Warteraum fast vollständig geschlossen. Zwar wurden die abgerundeten, im unteren Bereich mit Blechplatten versehenen Fensterelemente in Anlehnung an die ursprünglichen Wände gestaltet, doch ging insbesondere die Wirkung der freistehenden, nahtlos ins Dach übergehenden Pilzsäule verloren. Erhalten blieb laut den Plänen jedoch das Mosaik der Pilzsäule.

In den darauffolgenden Jahren wurde auch der offene Bereich hinter der seither frei im Raum stehenden Wandscheibe verschlossen, wobei die bestehenden Glaswände durch schmaler gegliederte, weiß gefasste Fensterelemente ersetzt wurden. Die Betonstruktur wurde ebenfalls weiß gestrichen, die Mosaik sind inzwischen verschwunden.

Mit Ausnahme einiger Fehlstellen im Putz ist zumindest die Grundstruktur dieser gemäß § 2a denkmalgeschützten Warthalle mit ihrer für die 50er Jahre typischen Formensprache erhalten.<sup>59</sup>

<sup>58</sup> BUNDESDENKMALAMT 2007, S. 956.

<sup>59</sup> § 2a „Vorläufige Unterschutzstellung durch Verordnung“ DMSG; BUNDESDENKMALAMT 2020.

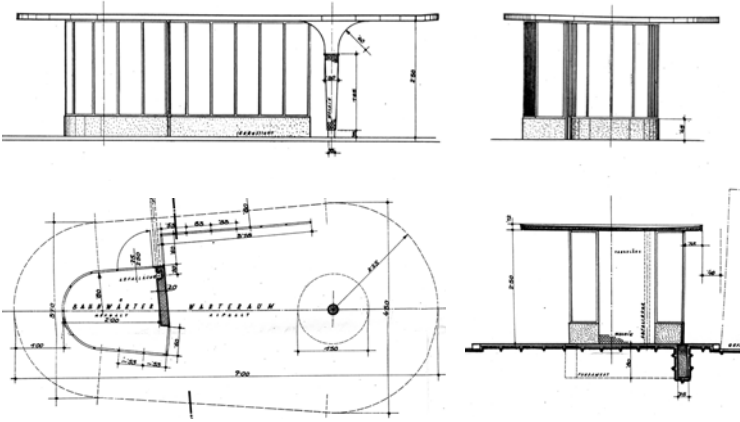
Abb. 50 Warthalle am Schuberring, Datum unbekannt

Abb. 51 Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe, Ansichten, Grundriss, Schnitt, 1954

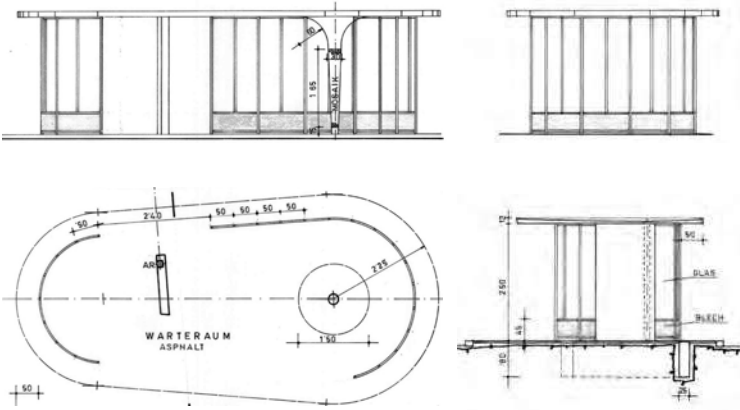
Abb. 52 Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe, Ansichten, Grundriss, Schnitt, 1981



50



51



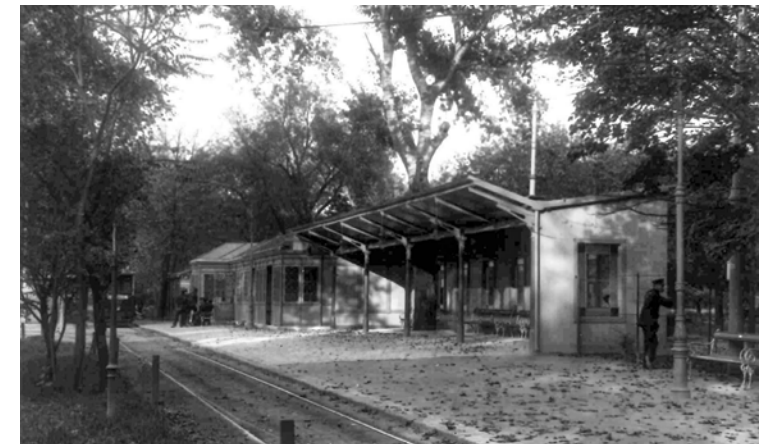
52

**W|04**  
Wartehalle  
Prater Hauptallee



**STANDORT** Prater Hauptallee/Rotundenallee, 1020 Wien  
**HALTESTELLE** Endstation Prater Hauptallee, Straßenbahnlinie 1  
**BAUDATEN** unbekannt, möglicherweise vor der Jahrhundertwende errichtet, eventuell versetzt  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Gusseisen, Holz  
**BESONDERHEITEN** möglicherweise älteste Wartehalle Wiens; entweder versetzt oder ursprünglich zweites Exemplar  
**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** —

► Wartehalle neben Stationsgebäude, aufgrund der Gleisführung vermutlich bei Rotundenallee, vor 1938





**W|05**  
Wartehalle  
Neuwaldegg



**STANDORT** Rudolf-Kirchschläger-Platz,  
1170 Wien

**HALTESTELLE** Endstation Neuwaldegg,  
Straßenbahnlinie 43

**BAUDATEN** nach der Anlage der  
Straßenbahnschleife im Jahr 1908  
errichtet, vermutlich um 2011 um  
einige Meter versetzt, gekürzt, saniert  
und Rückwand teilweise verglast

**PLANERIN** unbekannt

**MATERIAL** Holz

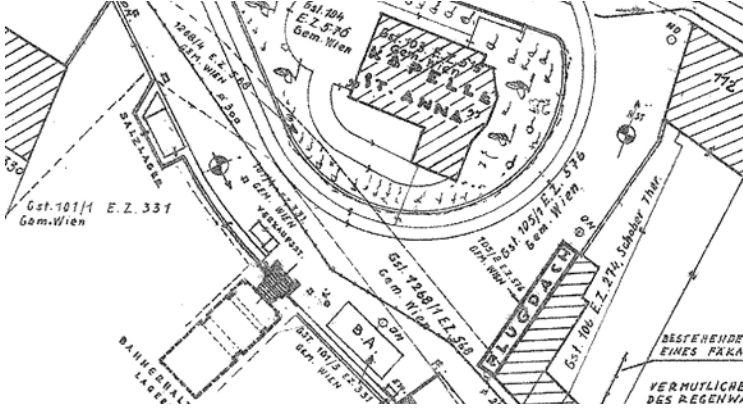
**BESONDERHEITEN** Jugendstil Orna-  
mente

**ZUSTAND** gut erhalten, jedoch verän-  
derte Proportionen

**DENKMALSCHUTZ** § 2a

**LITERATUR** —

▲ Lageplan, Datum unbekannt  
▼ Zustand vor der Versetzung, vierte  
Arkade am Bildrand erkennbar, 1979







**STANDORT** Am Kahlenberg, bei Höhenstraße, 1190 Wien

**HALTESTELLE** Kahlenberg, Autobuslinie  
38A

**FUNKTION** ursprünglich Buswartehalle mit Dienstraum und öffentlichem Telefon, später Kiosk, heute Lagerraum

**BAUDATEN** 1937 errichtet

**PLANERIN** Wiener Stadtwerke –  
Verkehrsbetriebe

**GRÖSSE** L 12 x B 5,4 x H 2,3 m

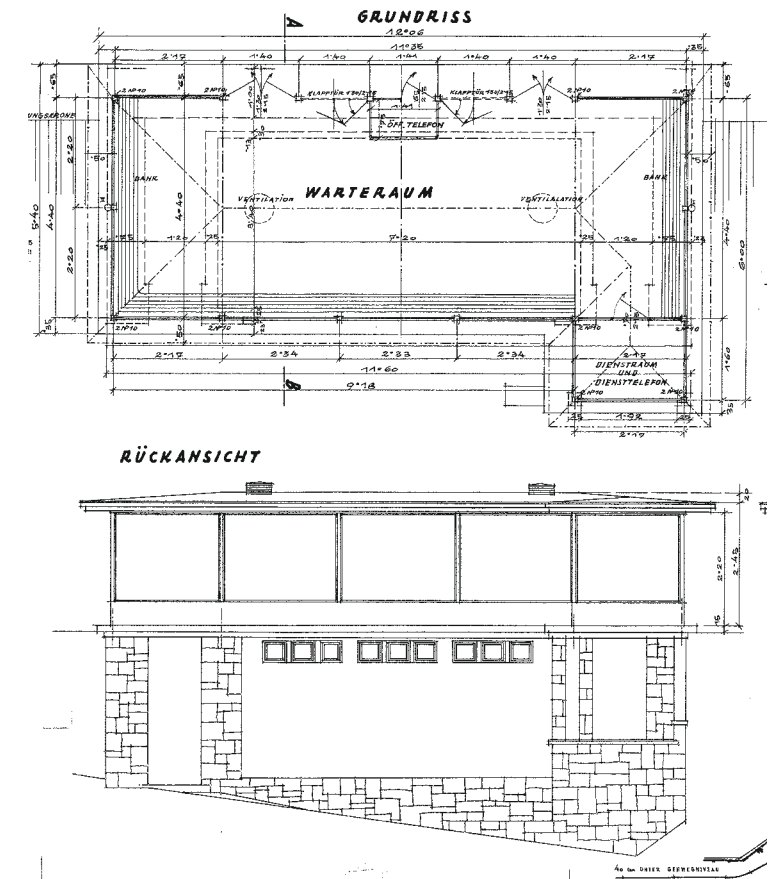
**MATERIAL** Stahl, Glas

**BESONDERHEITEN** auf dem Flachdach  
der seit 1936 bestehenden Bedürfnis-  
anstalt [B]32] errichtet

**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten

DENKMALSCHUTZ § 2a

LITERATUR –



▲ Buswartehalle am Kahlenberg,  
Blick über den Parkplatz gegen den  
Leopoldsberg, Ausschnitt, 1938

▲ Martin Gerlach (Fotograf), Buswartehalle auf Bedürfnisanstalt, um 1937

▼ Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe, Wartehalle am Kahlenberg, Grundriss und Ansicht, 1937

## W|07

Mehrzweck-Kleinbau  
Hohe Warte



**STANDORT** ggü. Wollergasse 6,  
1190 Wien

**HALTESTELLE** Hohe Warte, Straßen-  
bahnlinie 37

**FUNKTION** ursprünglich Fahrgast-  
unterstand, Bedürfnisanstalt mit zwei  
Kabinen und fünf Ständen, Telefon-  
automat, Tabak-Trafik über Sanddepot  
für die Straßenbahn, heute für die  
Öffentlichkeit geschlossen

**BAUDATEN** 1938 errichtet

**PLANERIN** unbekannt

**MATERIAL** Mauerwerk

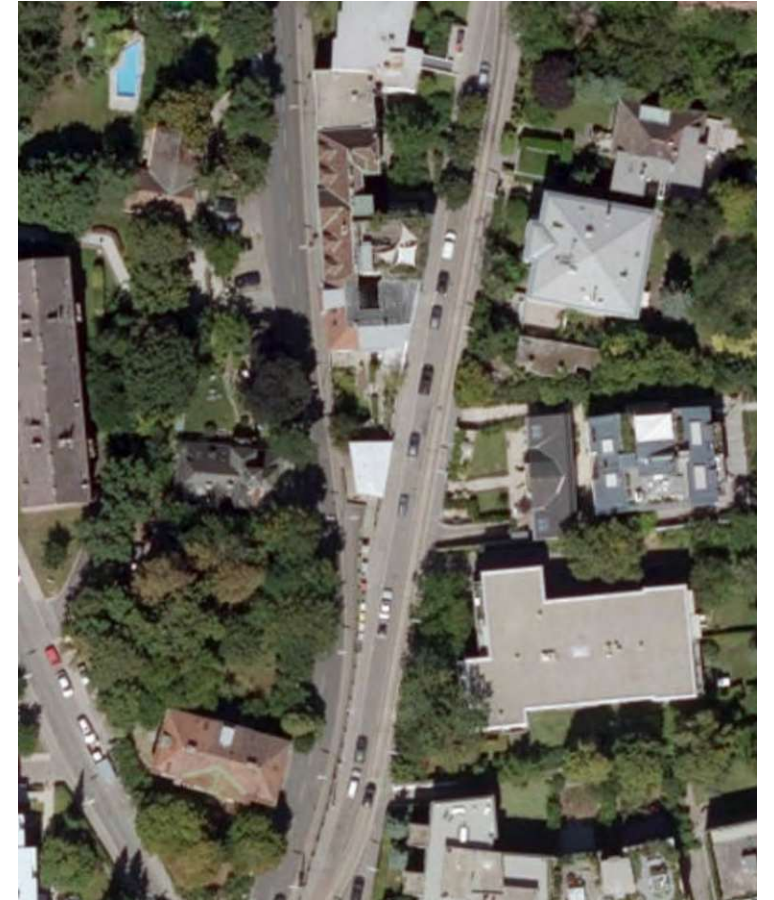
**BESONDERHEITEN** Mehrzweck-Kleinbau

**ZUSTAND** gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet

**LITERATUR** PAYER 2000, S. 222.

► Luftaufnahme, Orthofoto 2020



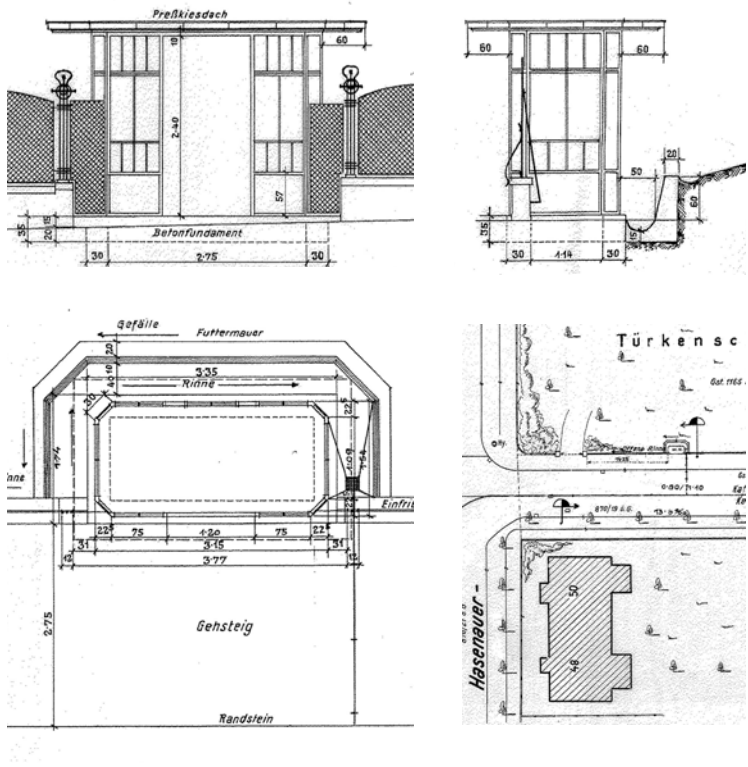


**W|08**  
Wartehalle  
Gregor-Mendel-Straße



**STANDORT** Gregor-Mendel-Straße 31,  
1180 Wien  
**HALTESTELLE** Gregor-Mendel-Straße,  
Autobuslinien 37A, 40A  
**BAUDATEN** 1939 errichtet  
**PLANERIN** Wiener Stadtwerke –  
Verkehrsbetriebe  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,9 × H 2,6 m  
**MATERIAL** Holz, Glas  
**BESONDERHEITEN** in die Umfassungs-  
mauer des Türkenschanzpark  
integriert und in Anlehnung an die  
Ernst'schen Wartehallen gestaltet  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** –

► Lageplan, Grundriss, Ansicht und  
Schnitt, 1938



**W|09**  
Wartehalle  
Quartier Belvedere



**STANDORT** Arsenalstraße, ggü. Am Belvedere, 1100 Wien  
**HALTESTELLE** Quartier Belvedere, Straßenbahnlinie D  
**FUNKTION** Fahrgastunterstand mit Verkaufsraum, zeitweise als Würstelstand genutzt, heute Imbissstand  
**BAUDATEN** 1957 errichtet  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Stahlbeton, Glas  
**BESONDERHEITEN** neben dem im Jahr zuvor eröffneten neuen Südbahnhof errichtet; ursprünglich ähnliche Wartehalle am Friedrich-Engels-Platz im 20. Bezirk (S. 51, Abb. 34)  
**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten, Verkaufsraum stark verändert  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** –

- ▲ Wartehalle mit Würstelstand, Datum unbekannt  
▼ Schrägluftaufnahme 2002







**W|10**  
Wartehallen  
Karthäuserstraße

**STANDORT** Sieveringer Straße 114 und 159, 1190 Wien  
**HALTESTELLE** Karthäuserstraße, Autobuslinie 39A  
**BAUDATEN** unbekannt, Modell der 1960er Jahre (S. 53, Abb. 36-37)  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Stahl, Glas  
**BESONDERHEITEN** beide Fahrgastunterstände der Station erhalten  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** –

**W|11**  
Wartehallen  
Pötzleinsdorf



**STANDORT** ggü. Pötzleinsdorfer Straße 60, 1180 Wien  
**HALTESTELLE** Endstation Pötzleinsdorf, Straßenbahnlinie 41  
**BAUDATEN** unbekannt, Modell der 1960er Jahre  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Stahl, Glas  
**BESONDERHEITEN** schmalere Ausführung, beide Fahrgastunterstände erhalten  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** –

**W|12**  
Wartehalle  
Rodlergasse



**STANDORT** ggü. Krottenbachstraße 66, 1190 Wien  
**HALTESTELLE** Rodlergasse, Buslinie 35 A  
**BAUDATEN** unbekannt, Modell der 1960er Jahre  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Stahl, Glas  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** –

**W|13**  
Wartehalle  
Krapfenwaldgasse



**STANDORT** Höhenstraße, bei Krapfenwaldgasse, 1190 Wien  
**HALTESTELLE** Krapfenwaldgasse, Buslinie 38A  
**BAUDATEN** unbekannt, Modell der 1960er Jahre  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Stahl, Glas  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** –

**W|14**  
Exponat  
Verkehrsmuseum Remise



**STANDORT** Remise, Verkehrsmuseum der Wiener Linien, Ludwig-Koeßler-Platz, 1030 Wien

**HALTESTELLE** –

**FUNKTION** ursprünglich Fahrgast-unterstand an unbekanntem Standort, heute Exponat

**BAUDATEN** unbekannt, vermutlich 1980er Jahre

**PLANERIN** unbekannt

**MATERIAL** Holz, Glas

**BESONDERHEITEN** letztes erhaltenes Exemplar der Nachbauten für die Ringstraße der 1980er Jahre (S. 55, Abb. 41)

**ZUSTAND** gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet

**LITERATUR** –

**W|15**  
Wartehallen  
Friedrich-Engels-Platz



**STANDORT** Friedrich-Engels-Platz, 1200 Wien

**HALTESTELLE** Friedrich-Engels-Platz, Straßenbahnlinien 2, 5, 30, 31, 33

**BAUDATEN** 1981/82 errichtet

**PLANERIN** Wolfgang Windbrechtinger

**MATERIAL** Stahl, Glasbausteine, Klinker

**BESONDERHEITEN** vier identische Wartehallen, zusammen mit halbrundem Mehrzweck-Kleinbau errichtet (S. 55, Abb. 42)

**ZUSTAND** gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet

**LITERATUR** ACHLEITNER 2010b, S. 159.









## BEDÜRFNISANSTALTEN

Durch das rapide Bevölkerungswachstum in den europäischen Großstädten spitzten sich auch die sanitären Probleme zu. So verdeutlichten immer wiederkehrende Ausbrüche von Seuchen, insbesondere von Cholera und Typhus, die Notwendigkeit neuer technischer Lösungen auf dem Gebiet der Stadthygiene.<sup>1</sup>

Bis in die frühe Neuzeit hatten die StadtbewohnerInnen keine Hemmungen, sich auf den Straßen zu entleeren.<sup>2</sup> Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts begann sich die Schamgrenze zu verschieben. In einigen größeren Städten führte dies zunächst zum Aufkommen ambulanter Abtrittanbieter, die einen Eimer und ihren übergroßen Mantel als Sichtschutz anboten.<sup>3</sup> In Wien waren die sogenannten „Buttenmänner“ und „Buttenweiber“ bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts insbesondere in der Innenstadt und im Prater anzutreffen.<sup>4</sup> Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden in den meisten europäischen Großstädten zahlreiche öffentliche Toilettenanlagen errichtet, wobei die von Frauen nutzbaren größeren und somit kostspieligeren Anstalten auch aufgrund der männlichen Dominanz in den Reihen der Entscheidungsträger häufig erst 15 bis 20 Jahre nach den ersten Pissoirs entstanden.<sup>5</sup>

Das folgende Kapitel widmet sich zunächst den öffentlichen Toilettenanlagen in anderen europäischen Städten, wobei der Fokus auf den frühen, bis um die Jahrhundertwende errichteten Anstalten liegt.

<sup>1</sup> PAYER 2000, S. 25.

<sup>2</sup> MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 29.

<sup>3</sup> PAYER 2000, S. 23.

<sup>4</sup> Ibid., S. 44.

<sup>5</sup> MÖLLRING 2003, S. 101.

# **BEDÜRFNISANSTALTEN IN ANDEREN EUROPÄISCHEN STÄDTEN**

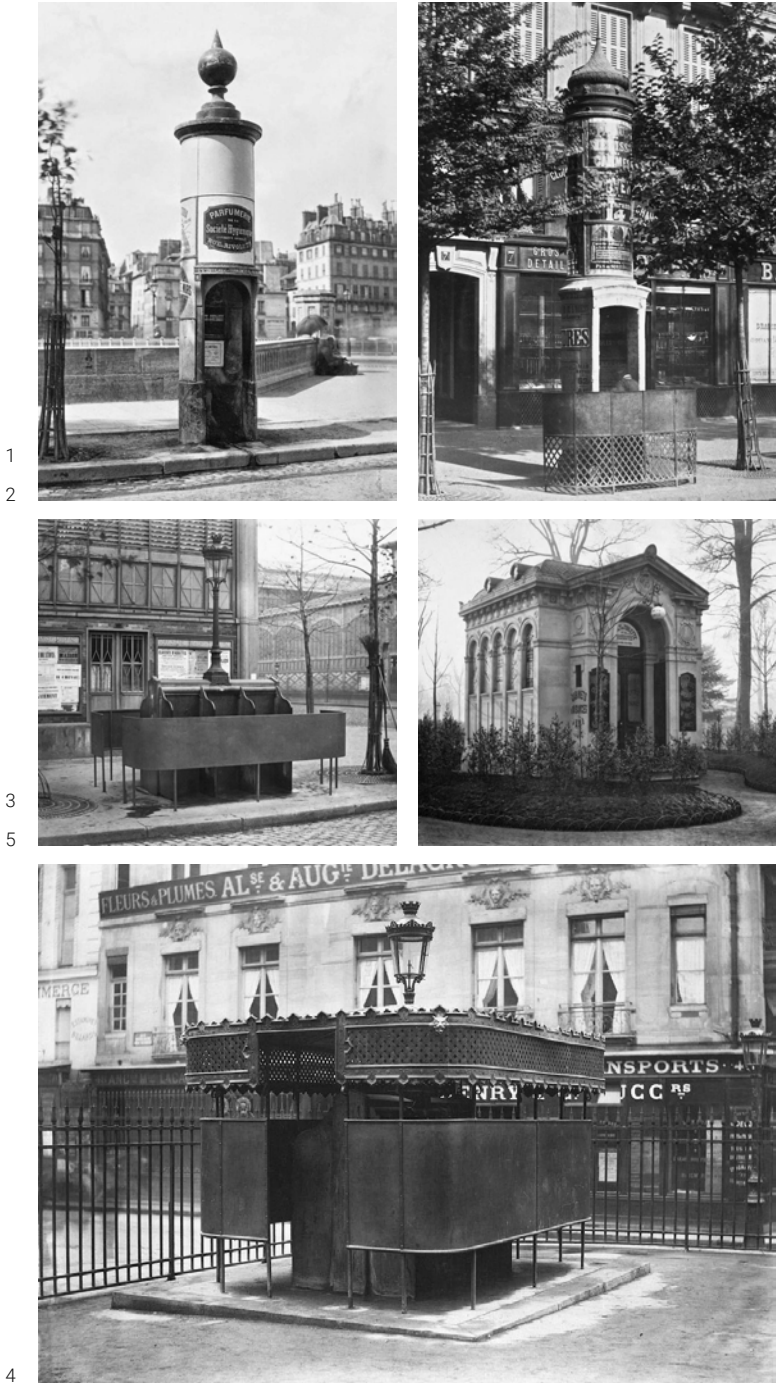
Die ersten öffentlichen Pissoirs wurden in den 1830er Jahren in Paris errichtet. Hier entstand mit den „colonnes des boulevards“ ein besonderer Pissoirtyp, bei dem das Urinal in eine begehbare, zunächst aus Stein und Gips bestehende, anschließend gemauerte und später aus Eisenblech gefertigte Plakatsäule integriert wurde (Abb. 1). Im Second Empire ließ Gabriel Davioud, der Chefarchitekt unter Georges-Eugène Haussmann, die Pissoirs mit Sichtschutzwänden und Gaslaternen ausstatten und in den unterschiedlichsten Formen realisieren (Abb. 2). Nach dem Aufkommen separater Anschlagsäulen im Jahr 1868, den sogenannten „colonnes Morris“, entstanden zunehmend mehrstündige Pissoirs, die aus Eisen gefertigt und mit einer zentralen Laterne ausgestattet wurden. Meist waren sie von einer zumindest hüfthohen Eisenwand umgeben (Abb. 3), später wurden sie häufig als überdachte Pavillons ausgeführt (Abb. 4).

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden zudem einige Bedürfnisanstalten für beide Geschlechter errichtet. Meist bestanden sie aus einem einfachen, rechteckigen Baukörper mit Sattel- oder Walmdach und wurden in Anlehnung an die antike Tempelarchitektur häufig durch Lisenen und Frieze gegliedert (Abb. 5). Im Jahr 1889 existierten in Paris 110 Bedürfnisanstalten und trotz des kontinuierlichen Abbaus der „colonnes“ ab 1877 ganze 1.656 Pissoirs.<sup>6</sup>

In London wurde die erste öffentliche Toilettenanlage im Rahmen der Weltausstellung 1851 in Paxtons Crystal Palace errichtet und aufgrund ihres Erfolgs im Gegensatz zu diesem nicht wieder abgebaut. Zwar entstanden in den folgenden Jahren weitere Anstalten für Damen und Herren mit je zwei unterschiedlichen Klassen, doch mussten diese bald wieder geschlossen werden. Erst in den 1890er Jahren wurden mehrere pavillonartige Kleinbauten und unterirdische Anstalten errichtet, die aufgrund ihrer Großzügigkeit und noblen Ausstattung bald als die elegantesten Bedürfnisanstalten Europas galten.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> PAYER 2000, S. 84, 88; MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 30f.  
<sup>7</sup> MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 31f.

Abb. 1 Pissoir, Paris, um 1865  
Abb. 2 Pissoir mit Sichtschutzwand, Paris, um 1865  
Abb. 3 Pissoir mit sechs Ständen, Sichtschutzwand und Laterne, Paris, um 1865  
Abb. 4 überdachtes Pissoir mit Laterne, Paris, um 1865  
Abb. 5 Bedürfnisanstalt, Place de la Madeleine, Paris, um 1865





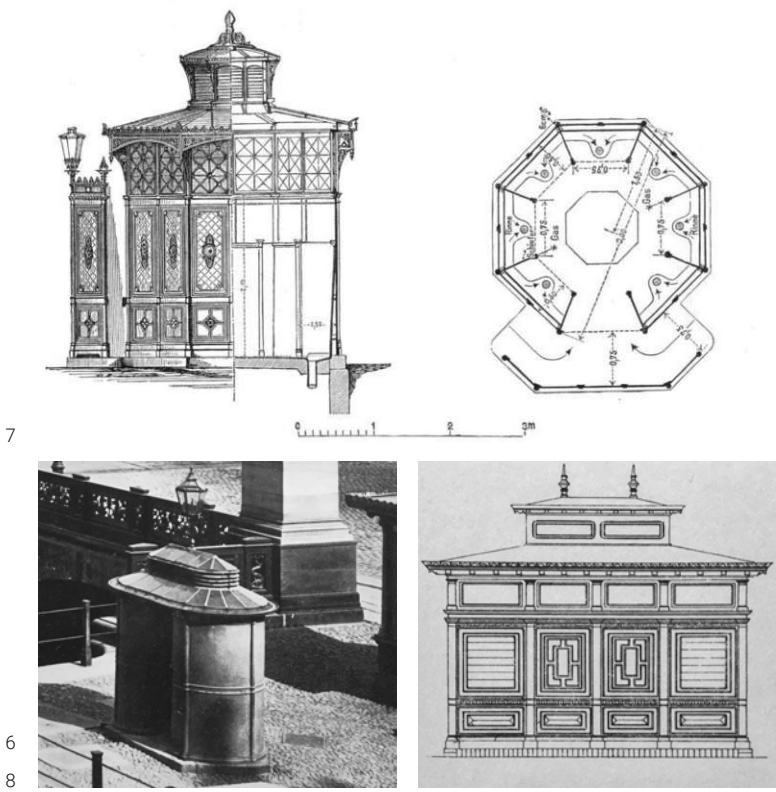
In Berlin schwelte bereits seit 1838 ein Streit zwischen dem Magistrat und dem Königlichen Polizeipräsidium bezüglich der Zuständigkeit für die Errichtung von „Urinieranstalten“. <sup>8</sup> Erst zehn Jahre später fand der erste von insgesamt drei Wettbewerben statt. <sup>9</sup> In den 1850er Jahren bot der Buchdrucker Ernst Litfaß an, zusammen mit den nach ihm benannten Anschlagsäulen 30 nach Pariser Vorbild mit Pissoirs kombinierte Plakatsäulen zu errichten. Doch scheiterte dieser Versuch unter anderem an der Skepsis der Bevölkerung. <sup>10</sup>

Das erste Pissoir wurde somit erst im Jahr 1863 aufgestellt, in den darauffolgenden Jahren entstanden 55 weitere. Dabei handelte es sich um aus Gusseisen und Blech gefertigte Kleinbauten in Schneckenform, die jeweils zwei Benutzern Platz boten (Abb. 6). Den oberen Abschluss bildeten Glasdächer mit aufgesetzten Straßenlaternen, im Inneren wurden sie mit Schiefer ausgekleidet und mit modernen Wasserspülungen ausgestattet. <sup>11</sup> Zu Beginn der 1870er Jahre erwiesen sich diese Anstalten als umständlich und zu klein, weshalb der Stadtbeamte Carl Theodor Rospatt 1876 einen nach englischem Vorbild achteckigen Eisenpavillon entwarf (Abb. 7). Im Jahr 1879 wurden die ersten beiden dieser im Volksmund „Café Achteck“ genannten Anstalten errichtet, 1911 waren es bereits 139. Diese teilweise heute noch erhaltenen, fein gegliederten Eisenpavillons wurden von einer Abzugslaterne bekrönt und boten jeweils sieben an den Wänden angebrachten Pißständen Platz. Die achte Außenwand diente als Eingang und wurde durch einen Sichtschutz verdeckt. <sup>12</sup>

Bereits im Jahr 1861 wurde der Wunsch nach größeren, auch für Damen geeigneten Anstalten geäußert. Doch entstanden die ersten öffentlichen Bedürfnisanstalten für Damen und Herren erst 1879, nachdem der Privatunternehmer Rudolf Protz eine entsprechende Genehmigung erhalten hatte. In den drei darauffolgenden Jahren konnte er trotz Schwierigkeiten bei der Auswahl geeigneter Standorte 20 solcher zunächst aus Holz und später aus Eisen gefertigten Anstalten errichten. <sup>13</sup> Die frühen Holz-Anstalten (Abb. 8) waren längsrechteckige Bauten mit Walmdach und aufgesetzter Entlüftungslaterne, ihre blockartig gegliederten Fassaden erinnerten wie in Paris an antike Tempelbauten. Das Innere dieser Anstalten wurde durch einen

<sup>8</sup> KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 54.  
<sup>9</sup> MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 32f.  
<sup>10</sup> KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 54; PAYER 2000, S. 88; MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 32.  
<sup>11</sup> KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 54; PAYER 2000, S. 88.  
<sup>12</sup> KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 54; PAYER 2000, S. 89; MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 33.  
<sup>13</sup> KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 54.

Abb. 6 Schneckenpissoir, Berlin, 1881  
Abb. 7 Carl Theodor Rospatt, Pissoir „Café Achteck“, Schnittansicht und Grundriss, Berlin, 1876  
Abb. 8 Holz-Anstalt, Berlin, um 1900



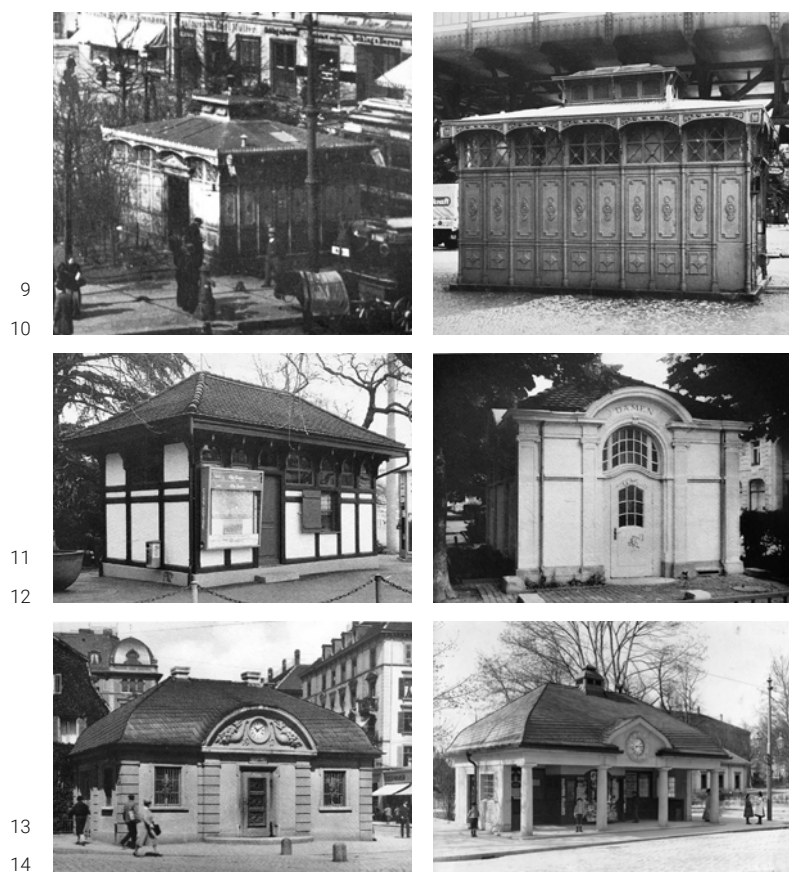
zentralen Wärterinnenraum in zwei separate Abteilungen für Damen und Herren aufgeteilt, die von den Schmalseiten aus betreten und wie in London in zwei Klassen eingeteilt wurden.<sup>14</sup> Ab 1889 teilte sich Protz das Stadtgebiet mit der im selben Jahr gegründeten Firma v. Asten. Die fortan errichteten Eisen-Anstalten beider Unternehmen (Abb. 9-10) orientierten sie sich an den konstruktiven und gestalterischen Grundlagen der achteckigen Pissoirs und unterschieden sich hauptsächlich in ihrer Größe.<sup>15</sup> Um die Jahrhundertwende existierten in Berlin bereits 177 Pissoirs und 91 Bedürfnisanstalten, in München 53 Pissoirs und 22 Bedürfnisanstalten und in Hamburg insgesamt 200 öffentliche Toilettenanlagen.<sup>16</sup>

In Zürich wurde das erste Pissoir im Jahr 1880 errichtet. Erst 1892 entstand eine Frauentoilette in einem Fachwerkhäuschen (Abb. 11), das in markantem Gegensatz zu den fortschrittlichen gusseisernen Anstalten stand.<sup>17</sup> Um 1899 wurde auf dem Paradeplatz eine vermutlich unterirdische Bedürfnisanstalt realisiert, die auf Straßenniveau mit einer Warthalle kombiniert wurde.<sup>18</sup> Am nach den Prinzipien eines barocken Schlossparks geometrisch angelegten Utoquai entstand im Jahr 1905 eine in Anlehnung an ein barockes Lustschlösschen gestaltete Bedürfnisanstalt (Abb. 12).<sup>19</sup> Im Jahr 1917 wurde am Zweierplatz eine Toilettenanlage nach den Plänen des Stadtbaumeisters Friedrich Fissler errichtet (Abb. 13), die ähnlich wie die 1911 entstandene Mehrzweck-Warthalle am Pfauen (Abb. 14) gestaltet und wie diese mit einer zentralen Uhr ausgestattet wurde.<sup>20</sup>

Im Laufe des 20. Jahrhunderts gerieten die öffentlichen Toilettenanlagen, die zunächst den technischen und hygienischen Fortschritt verkörperten, immer mehr in Verruf. Ihre Funktion wurde zwar vorausgesetzt, doch waren die bereits zuvor moralisch fragwürdigen Anstalten im Stadtbild immer weniger erwünscht. So entstanden in vielen Städten vermehrt unterirdische Bedürfnisanstalten oder Mehrzweck-Kleinbauten, die häufig als Kioske oder Warthallen dienten.<sup>21</sup>

14 PAYER 2000, S. 84.  
15 KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 54.  
16 PAYER 2000, S. 84.  
17 BAUER/CAPOL 1995, S. 2.  
18 siehe Kapitel „Warthallen“, S. 39, Abb. 3.  
19 BAUER/CAPOL 1995, S. 26.  
20 Ibd., S. 4, 10.  
21 KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 60f; PAYER 2000, S. 109.

Abb. 9 Eisen-Anstalt, Firma Protz, Berlin, um 1900  
Abb. 10 Eisen-Anstalt, Firma von Asten, Berlin, Fotografie 1983  
Abb. 11 Frauentoilette Bürkliplatz, Zürich, errichtet 1892  
Abb. 12 A. Wörz, Toilettenanlage Utoquai, Zürich, errichtet 1905  
Abb. 13 Friedrich Fissler, Toilettenanlage Zweierplatz, Zürich, errichtet 1917  
Abb. 14 Friedrich Fissler, Tramstation mit Bedürfnisanstalt und Kiosk, Zürich, errichtet 1911





### BEDÜRFNISANSTALTEN IN WIEN

Die Stadt Wien lag in Bezug auf die öffentlichen Toilettenanlagen zunächst weit hinter anderen europäischen Metropolen wie Paris oder Berlin zurück.<sup>22</sup> Zwar häuften sich auch in Wien bereits ab den 1760er Jahren die Beschwerden über den Schmutz und den Gestank in der Stadt, doch spitzten sich die sanitären Verhältnisse bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts immer weiter zu.<sup>23</sup>

So wurden im Jahr 1846 probeweise zwei „Straßen-Retiraden“ aufgestellt, doch erfolgten erst zu Beginn der 1860er Jahre weitere Versuche mit unterschiedlichen, meist aus London importierten Pissoir-Typen. Neben einem zu dieser Zeit auch in Berlin errichteten schneckenförmigen Pissoir-Typ (Abb. 15) wurden einige Wandpissoirs und pavillonartige Typen aufgestellt. Doch erwiesen sich die meisten dieser Anstalten als unzuverlässig und mussten aufgrund der vielen Beschwerden häufig wieder abgebaut werden.<sup>24</sup>

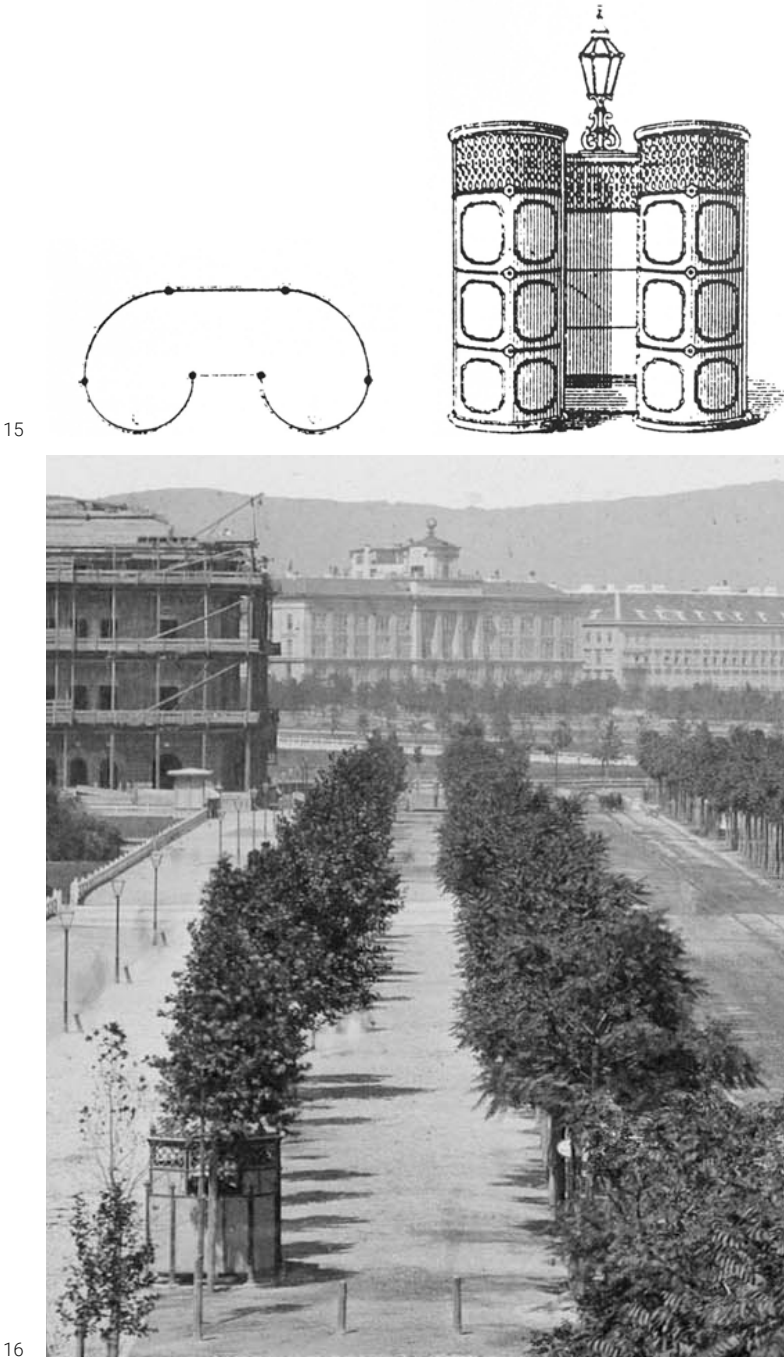
Im Jahr 1863 gründete der Gemeinderat eine eigene Kommission, die zusammen mit der Bevölkerung und den zuständigen Behörden Standorte für neue Pissoirs – hauptsächlich Wand- und Pavillonpissoirs – vorschlagen sollte. Ebenfalls mit in die Überlegungen einbezogen wurde die sukzessive entstehende Ringstraße, die nach dem Vorbild der Pariser Boulevards elegant und zweckmäßig ausgestattet werden sollte. Auch aufgrund budgetärer Nöte wurden hier jedoch erst 1868 die ersten Pavillonpissoirs errichtet, Ende der 1860er Jahre existierten in der gesamten Ringstraßenzone 16 Stück (Abb. 16).<sup>25</sup>

Trotz stetiger Bemühungen gab es im Jahr der Wiener Weltausstellung 1873 in der gesamten Stadt erst 125 Pissoirs und nur wenige Aborte. Ein erneuter Ausbruch der Cholera im selben Jahr verdeutlichte die Dringlichkeit einer endgültigen Lösung der sanitären Probleme der Stadt und vor allem der immer wiederkehrenden „Abortfrage“.<sup>26</sup>

Die folgenden Kapitel widmen sich den ab den 1880er Jahren errichteten öffentlichen Toilettenanlagen in Wien, wobei das Hauptaugenmerk auf den Anstalten des Kaufmanns Wilhelm Beetz liegt, durch die Wien eine europaweite Vorreiterrolle auf dem Gebiet der öffentlichen Hygiene erlangte.<sup>27</sup>

22 PAYER 2000, S. 12.  
23 Ibd., S. 43.  
24 Ibd., S. 46-49; Ein großes Problem stellte die für den optimalen Betrieb erforderliche Menge an Wasser dar, das bis zur Eröffnung der Ersten Hochquellenleitung 1873 in Wien jedoch Mangelware war. CZEIKE 1994, S. 209  
25 PAYER 2000, S. 52-55.  
26 Ibd., S. 59f.  
27 Ibd., S. 12.

Abb. 15 Zweiständiges Schneckenpissoir, Grundriss und Ansicht, um 1890  
Abb. 16 Michael Frankenstein (Fotograf), Burgring mit dem Äußeren Burgtor, Ausschnitt Pavillonpissoir, 1869



Zu Beginn der 1880er Jahre stieß der aus Berlin stammende Kaufmann Wilhelm Beetz in den Straßen seiner Heimatstadt auf die seit 1879 errichteten Protz'schen Bedürfnisanstalten. Bereits im Jahr 1880 suchte er beim Wiener Magistrat um die Genehmigung zum Bau und Betrieb solcher „Bedürfnis-Anstalten für Personen beiderlei Geschlechtes“ an. Nach einem erneuten Antrag erhielt er 1883 durch einen für die Gemeinde Wien äußerst günstigen Vertrag die Bewilligung, solche Anstalten auf eigene Kosten zu errichten.<sup>28</sup> Noch im selben Jahr eröffnete er eine erste hölzerne Bedürfnisanstalt, die er in Deutschland erworben und mit der Eisenbahn nach Wien transportiert hatte.<sup>29</sup>

Ende des Jahres 1883 übersiedelte Beetz nach Wien und gründete die als Generalunternehmen fungierende Firma Wilhelm Beetz. Bis 1887 konnten bereits 14 solcher Anstalten eröffnet werden, unter anderem im Börsepark (Abb. 17), im Volksgarten und in der Prater Hauptallee beim Vivarium.<sup>30</sup> Wie bei den Protz'schen Anstalten in Berlin handelte es sich bei den frühen Beetz'schen Anstalten um längsrechteckige Holzbauten mit blockartig gegliederten, symmetrisch gestalteten Fassaden. Den oberen Abschluss bildete auch hier ein flaches Walmdach mit einer der Belichtung und Belüftung dienenden langgestreckten Laterne. Dabei wurde der über einem rund 1 m hohen, gemauerten Kontrollraum errichtete, meist 5 × 3,3 m große Holzriegelbau aus vermutlich wärmetechnischen Gründen zweischalig ausgeführt. Die von den Schmalseiten betretbaren Bereiche für Damen und Herren, die nur durch den zentral gelegenen Wärterinnenraum verbunden waren, umfassten in der Regel je drei Kabinen, jeweils zwei der I. und eine der II. Klasse, wobei nur die beiden Kabinen der I. Klasse über ein Waschbecken verfügten.<sup>31</sup>

Die Holz-Anstalt im Börsepark war Manfred Wehdorn zufolge sehr lange in Betrieb, erst 1962 wurde sie abgebrochen.<sup>32</sup> Auch die laut Peter Payer im Jahr 2000 noch existierende aber bereits seit längerem geschlossene Anstalt im Prater ist inzwischen verschwunden.<sup>33</sup> Die letzte erhaltene, jedoch stark veränderte Holz-Anstalt steht im Volksgarten in unmittelbarer Nähe des Theseustempels [B|04].<sup>34</sup>

28 PAYER 2000, S. 65f.

29 Ibd., S. 67.

30 Ibd., S. 68, 76.

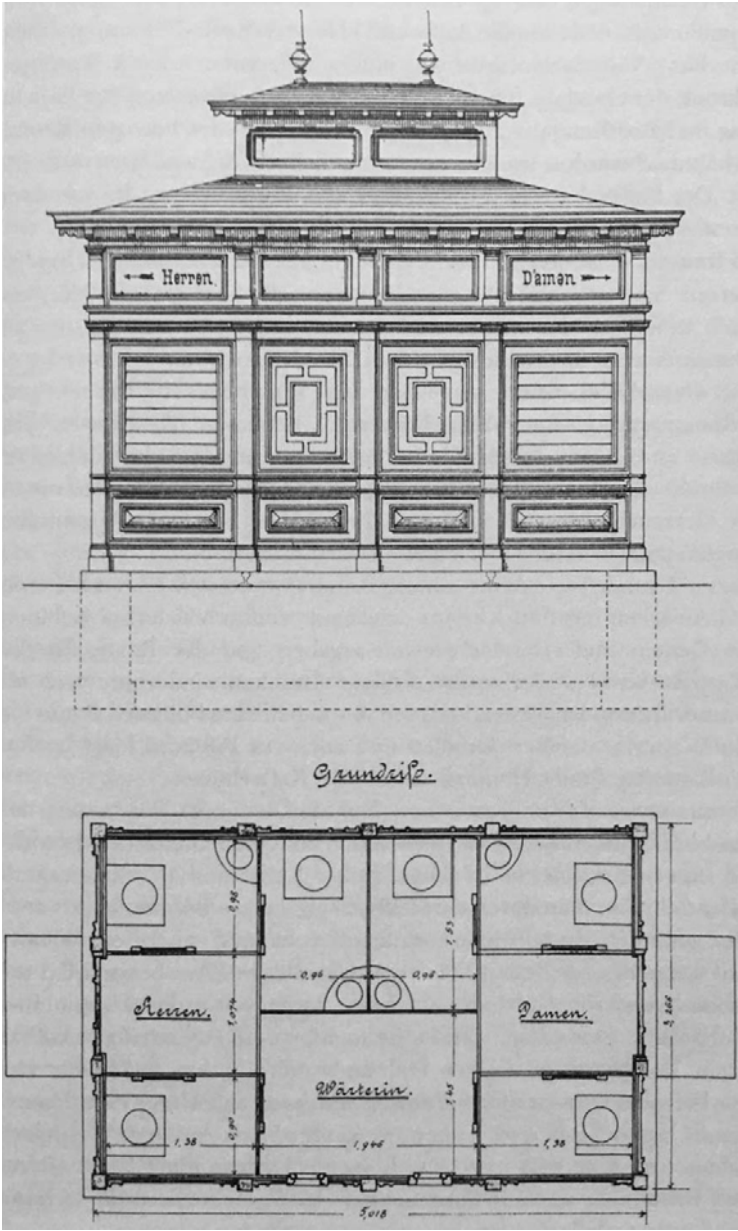
31 WEHDORN 1979, S. 385; PAYER 2000, S. 92-94.

32 WEHDORN 1979, S. 385.

33 PAYER 2000, S. 68.

34 Die Sammlung der Bedürfnisanstalten beginnt auf S. 119, hier S. 134; Neben der Holz-Anstalt im Volksgarten existiert im Schlosspark von Schönbrunn eine Mauer-Holz-Anstalt [B|05]. Wann diese in Wien einmalige Type entwickelt wurde, bleibt unklar.

Abb. 17 Bedürfnisanstalt im Börsepark, Ansicht und Grundriss, 1884





# ÖL-PISSOIRS

Bereits Mitte der 1880er Jahre entwickelte Beetz ein völlig neuartiges Pissoir-System, das im Gegensatz zu den bisher eingesetzten Systemen nicht mit Wasser oder Chemikalien, sondern mit einem speziellen Öl-Gemisch betrieben wurde.<sup>35</sup> Dieses revolutionäre, ständig weiterentwickelte und später patentierte Öl-System, das neben einer desinfizierend wirkenden Mineral-ölkombi-  
 position – dem sogenannten „Urinol“ – ein spezielles Öl-Siphon umfasste, ermöglichte nicht nur einen reibungslosen Betrieb im Winter, sondern auch eine enorme Wasserersparnis.<sup>36</sup>

Im Jahr 1886 schloss Beetz mit der Gemeinde Wien einen weiteren Vertrag ab, demzufolge er für einen Pauschalbetrag die bestehenden Anstalten auf Öl-Betrieb umrüsten und zusätzlich neue Pissoirs errichten sollte.<sup>37</sup> Im Gegensatz zu den größeren Bedürfnisanstalten wurden diese insbesondere in den erst vor kurzem eingemeindeten, nun rege bebauten Gebieten außerhalb des Gürtels sowie bei den Friedhöfen und Ausflugszielen am Stadtrand aufgestellt.<sup>38</sup> Wie bei den frühen Pissoirs mussten einige dieser Anstalten aufgrund heftiger Proteste der Anrainer wieder abgebaut und versetzt werden,<sup>39</sup> doch war dies durch die Fertigteilbauweise relativ leicht möglich. 1893 existierten in Wien 18 Öl-Pissoirs, 1918 waren es bereits 135.<sup>40</sup>

Ein um 1900 erschienener Prospekt der Firma Beetz zeigt zwölf unterschiedliche Pissoir-Modelle, wobei in Wien hauptsächlich die hier bereits etablierten Pavillon- und Wand-Anstalten zum Einsatz kamen. Die am weitesten verbreiteten, bald als typische „Wiener Pavillon-Pissoirs“ bezeichneten Anstalten (Abb. 18-20) bestanden aus einer achteckigen Eisenkonstruktion, die von einem flachen, im Bereich der Traufe mit Ornamenten geschmückten Zeltdach und einer schlanken Entlüftungslaterne abgeschlossen wurden. Um den Blick auf die sternförmig angeordneten Pißstände im Inneren zu verhindern, wurden vor den beiden gegenüberliegenden Eingängen zwei dreiteilige, paraventartige und teilweise überdachte Schutzwände angebracht. Zusammen mit dem aus Gründen der besseren Durchlüftung ebenfalls aufgeständerten Pavillon wurden sie auf einem längsrechteckigen, rund 4,7 x 2,7 m großen Betonsockel errichtet.<sup>41</sup> Die nach den gleichen Prinzipien gestalteten, mit nur 1,8 m

35 PAYER 2000, S. 71.  
 36 WEHDORN 1979, S. 388; PAYER 2000, S. 74f.  
 37 PAYER 2000, S. 71f.  
 38 Ibd., S. 80.  
 39 Vgl. Ibd., S. 225-231.  
 40 PAYER 2000, S. 72, 124.  
 41 WEHDORN 1979, S. 388; PAYER 2000, S. 96, 100.

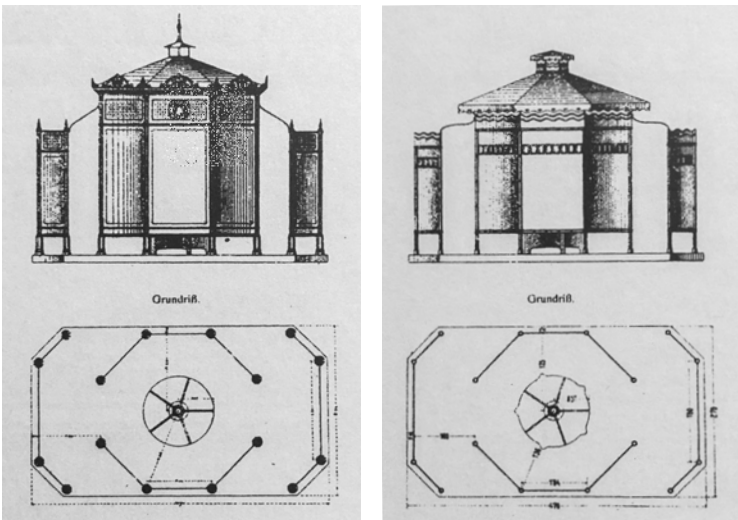
Abb. 18 Pavillon-Pissoir in einem unbekannten Park, um 1900

Abb. 19 Bedürfnis-Anstalten aus Eisen für Herren (Urinoirs, Pissoirs) mit patentiertem Öl-System Beetz, um 1900, Ausschnitt, Nr. 1 Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer

Abb. 20 Nr. 2 Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer



18



19

20

Breite und variabler Länge jedoch wesentlich schmalen und daher häufig in kleinen Parkanlagen aufgestellten Rechteckpissoirs (Abb. 21-22) umfassten zumeist drei zickzackförmig angeordnete Stände und wurden über die ebenfalls mit Sichtschutzwänden versehenen Ecken erschlossen. An einigen wenigen, räumlich begrenzten Orten kamen Wandpissoirs (Abb. 23-25) zum Einsatz, die wie die Rechteckpissoirs gestaltet, jedoch an eine Mauer angebaut wurden.<sup>42</sup>

Insbesondere durch sein Öl-System, das zahlreiche internationale Auszeichnungen und Preise erhielt – unter anderem den Preis der Pariser Weltausstellung im Jahr 1900 –, verhalf Beetz der Stadt Wien zu einer europaweiten Vorbildrolle auf dem Gebiet der Stadthygiene.<sup>43</sup> Bereits vor dem Ersten Weltkrieg waren seine Öl-Pissoirs in über 400 Städten anzutreffen, unter anderem in London, Paris und Zürich.<sup>44</sup>

Im Jahr 1939, kurz vor dem Ende des Vertrages mit der Stadt Wien,<sup>45</sup> existierten im gesamten Stadtgebiet 171 Öl-Pissoirs mit 810 Ständen, darunter rund 110 Pavillon-, 50 Rechteck- und zehn Wandpissoirs.<sup>46</sup> Während im Jahr 1952 noch 143 Anstalten bestanden, waren es Ende der 60er Jahre nur mehr 39.<sup>47</sup> Von den im Jahr 2000 erhaltenen 21 Pissoirs stehen heute nur noch 16 Stück an ihrem ursprünglichen Ort, darunter elf Pavillon- [B|06-12, B|16-17, B|19-20] und vier Rechteckpissoirs [B|02, B|21-23] sowie ein Wandpissior [B|24], wobei eines der Rechteckpissoirs inzwischen als Lager genutzt wird. Vier weitere Pavillonpissoirs wurden abgebaut und im Schulgarten Kagran [B|13], im Jazzpark Essling [B|14], im Technischen Museum [B|15] sowie in der Deponie Rautenweg [B|18] als teilweise funktions-tüchtige Exponate wiederaufgebaut.

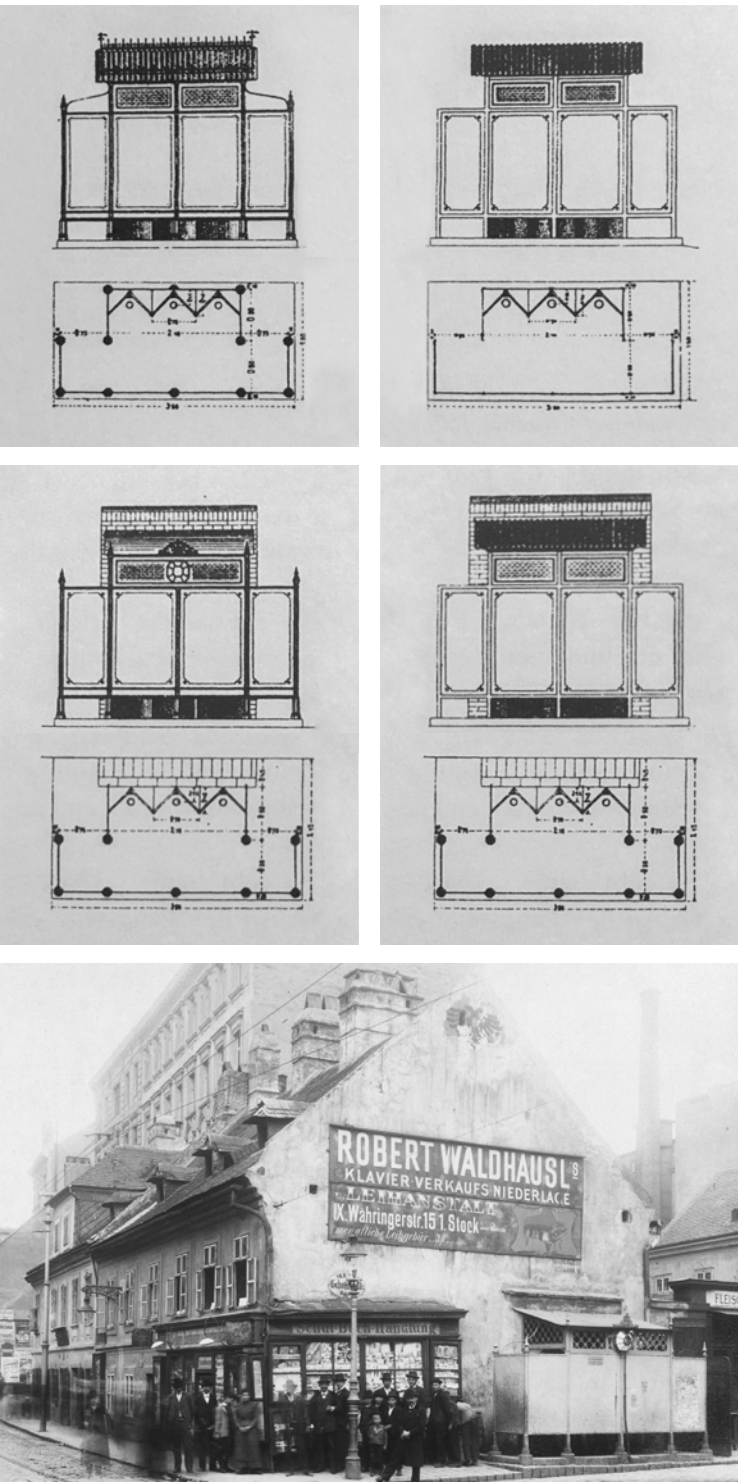
42 PAYER 2000, S. 100.  
43 Ibid., S. 75.  
44 Ibid., S. 128.  
45 Ibid., S. 81.  
46 Ibid., S. 143, 225-231.  
47 Ibid., S. 150.

Abb. 21 Nr. 6 Pavillon-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer  
Abb. 22 Nr. 7 Pavillon-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer  
Abb. 23 Nr. 4 Wand-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer  
Abb. 24 Nr. 5 Wand-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer  
Abb. 25 August Stauda (Fotograf), Wandpissior in der Lerchenfelder Straße, 1902

21  
22

23  
24

25





# EISEN-ANSTALTEN

Bereits im Jahr 1885 suchte Beetz beim Magistrat um die Bewilligung zur Errichtung neuer Bedürfnisanstalten an der Ringstraße an, die in Anlehnung an die Tramway-Wartehallen gestaltet und wie diese aus Eisen gefertigt werden sollten.<sup>48</sup> Zwar wurde das Vorhaben noch im selben Jahr bewilligt, doch konnte die erste derartige Anstalt erst 1889 eröffnet werden. In den darauffolgenden Jahren wurden die bald zum „klassischen“ Typ gewordenen Eisen-Anstalten (Abb. 26) in ganz Wien, vor allem aber in der Ringstraßenzone (Abb. 27), am Gürtel, auf den Marktplätzen und in den gut besuchten Parkanlagen errichtet.<sup>49</sup> Für den Aufbau der Anstalten waren laut den Einreichplänen, die lithografisch vervielfältigt und jeweils um einen Lageplan ergänzt wurden, verschiedene Wiener Baumeister verantwortlich, darunter Carl Tietz, Karl Stigler und Hugo Schuster.

Die längsrechteckigen, von einem flachen Walmdach mit langgestreckter Entlüftungslaterne abgeschlossenen Eisen-Anstalten waren mit 7,5 m Länge und 3 m Breite etwas größer und aufwändiger gestaltet als die früheren Holz-Anstalten. Das über einem 1,5 m hohen Keller errichtete tragende Skelett aus eisernen Hohlgußsäulen wurde mit Füllwänden aus Eisen und geripptem Gussglas ausgefacht und durch gekreuzte Sprossen und Ornamente aus Blech reich geschmückt. Die äußeren Eisenteile wurden mit grün-grauer Ölfarbe in zwei Tönen gestrichen, das Innere mit Holz ausgekleidet und unabhängig von der tragenden Struktur eingeteilt. Wie bei den hölzernen Anstalten konnten die beiden nach Geschlechtern getrennten Abteile von den Schmalseiten aus betreten werden. Im Gegensatz zu diesen umfassten sie jedoch insgesamt acht Kabinen – jeweils zwei der I. und zwei der II. Klasse – sowie einen der Herrenabteilung vorgelagerten, kostenfrei und auch nachts nutzbaren Pissoirbereich mit sechs Öl-Ständen.<sup>50</sup> An einigen wenigen Orten kam eine etwas kleinere Variante mit 5,8 m Länge und nur vier Kabinen zum Einsatz.<sup>51</sup>

Analog zu den Pissoirs mussten aufgrund heftiger Proteste der Anrainer auch einige der Eisen-Anstalten wieder abgebaut und versetzt werden – allein bis 1899 insgesamt 19 Stück –,<sup>52</sup> doch war dies bei vorhandenen Anschlüssen auch hier relativ

48 PAYER 2000, S. 68.

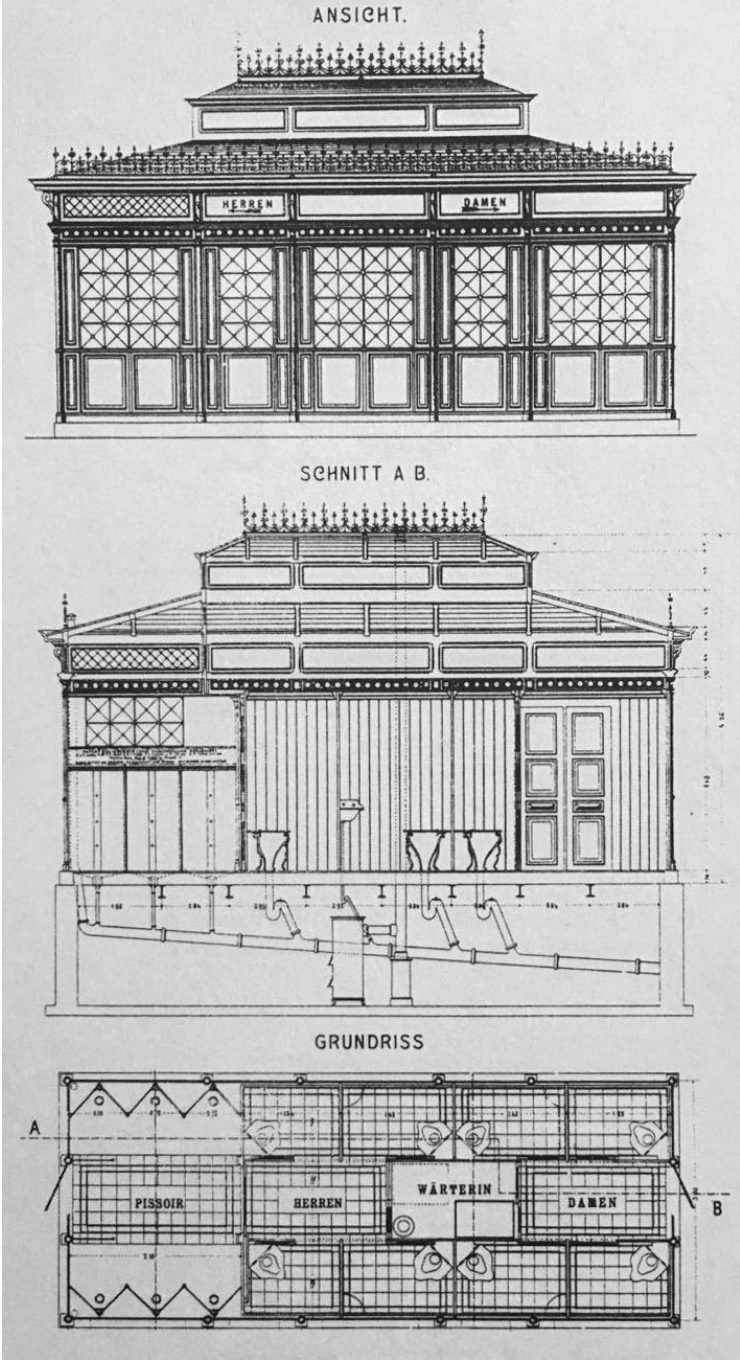
49 Ibid., S. 71.

50 WEHDORN 1979, S. 386f.

51 PAYER 2000, S. 95.

52 Ibid., S. 109.

Abb. 26 Bedürfnisanstalt, großer Typ mit acht Kabinen, errichtet ab 1889



26

leicht möglich.<sup>53</sup> Der größte Widerstand regte sich in der Innenstadt, hier konnte Beetz nur eine einzige oberirdische Eisen-Anstalt errichten (Abb. 28).<sup>54</sup> Grundsätzlich – und insbesondere in Fachkreisen – fiel das zeitgenössische Urteil jedoch sehr positiv aus. So heißt es im 1905 von Paul Kortz herausgegebenen Führer *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts*: „Sie sind aus Eisen mit Ziegelunterbau und Steinsockel in gefälliger Form erbaut.“<sup>55</sup> Auf der internationalen Hygieneausstellung, die 1906 in der Rotunde stattfand, wurde Beetz mit dem Staatspreis ausgezeichnet,<sup>56</sup> im selben Jahr berichtete *Der Bautechniker* in einem Beitrag ausführlich über die „Beetz’schen Bedürfnisanstalten in Wien“.<sup>57</sup>

Im Jahr 1939 existierten in Wien rund 65 Eisen-Anstalten.<sup>58</sup> Im Zweiten Weltkrieg wurden einige der Anlagen zerstört und in den darauffolgenden Jahren durch schlichtere Bauten ersetzt. Ein Großteil verschwand im Zuge der Umgestaltung der Verkehrsflächen ab den 50er Jahren (Abb. 29), einige wenige wurden in diesen Jahren umgestaltet (Abb. 30).<sup>59</sup> Erst Mitte der 70er Jahre wurden die Beetz’schen Bedürfnisanstalten als kulturhistorisch wertvolle und somit erhaltungswürdige Denkmäler anerkannt.<sup>60</sup> Im Jahr 2000 existierten noch zwölf Eisen-Anstalten,<sup>61</sup> heute bestehen nur mehr acht an ihrem ursprünglichen Ort, darunter die seit 2013 geschlossene Anstalt am Wertheimsteinpark [B|01]. Eine weitere wurde im Jahr 2005 versetzt und dient seither als Jazzmuseum [B|25]. Nur mehr sieben Eisen-Anstalten sind in Betrieb [B|26-30], wobei die im Laufe der Jahre mehrfach veränderten Innenausstattungen bei einigen Anstalten entfernt und durch von außen betretbare Edelstahleinschubkabinen ersetzt wurden. Im Zuge eines solchen Umbaus wurde zwischen 2014 und 2016 eine der beiden Anstalten im Türkenschanzpark als Ersatzteillager verwendet und zusammen mit der bereits im Jahr 1998 umgebauten Anstalt am Yppenplatz in Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt als funktionstüchtiges Schaustück in der Deponie Rautenweg wiederaufgebaut [B|31].<sup>62</sup>

53 WAISSENBERGER 1977, S. 184.  
54 PAYER 2000, S. 106.  
55 SWETZ 1905, S. 183.  
56 PAYER 2000, S. 12.  
57 DER BAUTECHNIKER 1906, S. 1132-1136. Neben den Eisen-Anstalten und Pissoirs wurde die 1905 eröffnete unterirdische Anstalt am Graben vorgestellt.  
58 PAYER 2000, S. 218-222.  
59 Ibid., S. 149.  
60 Ibid., S. 153.  
61 Ibid., S. 218-222.  
62 MA 48 2017, S. 39.

Abb. 27 Eisen-Anstalt beim Volksgarten, Ringstraße, um 1900  
Abb. 28 August Stauda (Fotograf), umstrittene Bedürfnisanstalt neben dem Austriabrunnen auf der Freyung, errichtet 1897, Fotografie um 1900  
Abb. 29 Verlegung der Bedürfnisanstalt am Matzleinsdorfer Platz, 1956  
Abb. 30 In den 50er Jahren umgestaltete Anstalt am Urban-Loritz-Platz

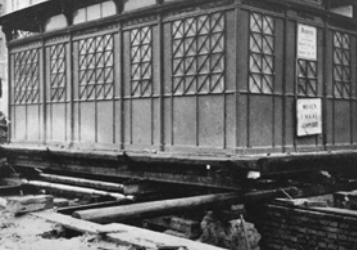
27



28



29



30





MAUER-ANSTALTEN

Einen entscheidenden Einschnitt in der Erfolgsgeschichte der Bedürfnisanstalten stellte neben dem Tod Wilhelm Beetz' im Jahr 1921 – und der darauffolgenden Umwandlung der Firma in eine GesmbH – vor allem die finanzielle Lage nach dem Ende der Habsburgermonarchie dar. In den 1920er Jahren errichtete die Firma Beetz daher nur wenige neue Bedürfnisanstalten.<sup>63</sup>

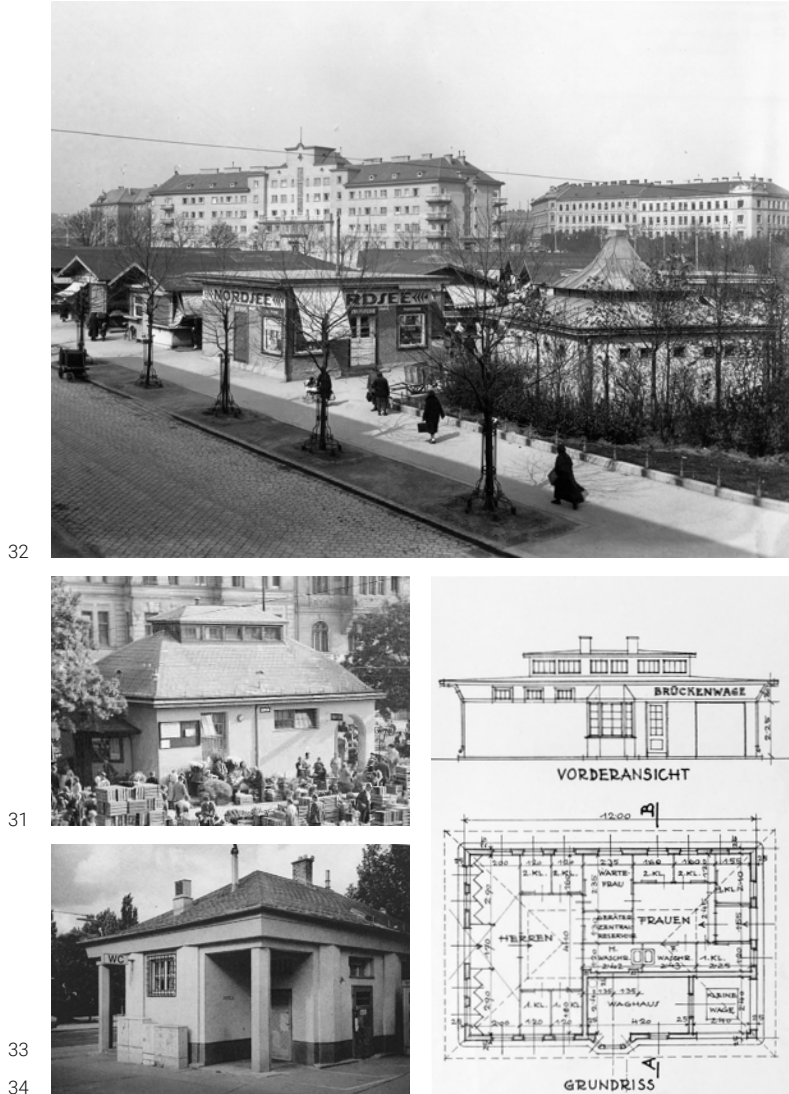
Die meisten dieser Anstalten entstanden auf den neu geschaffenen Märkten und wurden, wie die bereits 1916/17 errichteten,<sup>64</sup> mit Magazinen oder Gasthäusern kombinierten Anstalten am Naschmarkt (Abb. 31) [B|33], als etwas größere Mauer-Konstruktionen ausgeführt. Eine dieser häufig in Anlehnung an die Wiener Gemeindebauarchitektur gestalteten Mauer-Anstalten entstand 1924 auf dem Simmeringer Markt (Abb. 32) im 11. Bezirk, zwei weitere 1926 auf dem Meidlinger Markt (Abb.33) im 12. sowie auf dem Floridsdorfer Markt (Abb. 34) im 21. Bezirk.<sup>65</sup>

Die Anstalt auf dem Meidlinger Markt wurde im Zuge der Neugestaltung des Marktes im Jahr 2006 durch einen zudem als Bushaltestelle dienenden Neubau ersetzt,<sup>66</sup> die ursprünglich mit einem „Waghaus“ kombinierte Anstalt auf dem Floridsdorfer Markt verschwand Anfang letzten Jahres. Die zusammen mit dem gleichzeitig errichteten Marktamt denkmalgeschützte Anstalt auf dem Simmeringer Markt [B|03] wurde 2011 entkernt und dient heute der Erschließung der Parkgarage.

In den 1930er Jahren errichtete die Gemeinde Wien einige weitere Mauer-Anstalten, die von der Firma Beetz nur mehr ausgestattet und betreut wurden. Unter anderem entstand im Jahr 1936 an der ab 1934 errichteten Höhenstraße auf dem Kahlenberg eine in den Hang gebaute Bedürfnisanstalt [B|32], auf deren zunächst als Aussichtsplattform dienenden Flachdach im Jahr 1937 die bereits vorgestellte Wartehalle [W|06] errichtet wurde. 1938 folgte die ebenfalls im Kapitel „Wartehallen“ erwähnte Anstalt in der Wollergasse im 19. Bezirk [W|07], die durch die Kombination mit einem Sanddepot für die Straßenbahn, einem Telefonautomaten sowie einer Trafik optimal „getarnt“ wurde.<sup>67</sup>

63 PAYER 2000, S. 137.  
64 Ibid., S. 109.  
65 Ibid., S. 137f.  
66 ARCHITEKTURZENTRUM WIEN 2007.  
67 PAYER 2000, S. 138.

Abb. 31 Österreich-Werbung (Foto-agentur), Großmarkt Naschmarkt, Ausschnitt Bedürfnisanstalt, 1935  
Abb. 32 Martin Gerlach (Fotograf), Simmeringer Markt, 1928  
Abb. 33 Bedürfnisanstalt, Meidlinger Markt, errichtet 1926  
Abb. 34 Bedürfnisanstalt mit Brückenwaage, Floridsdorfer Markt, Ansicht und Grundriss, errichtet 1926



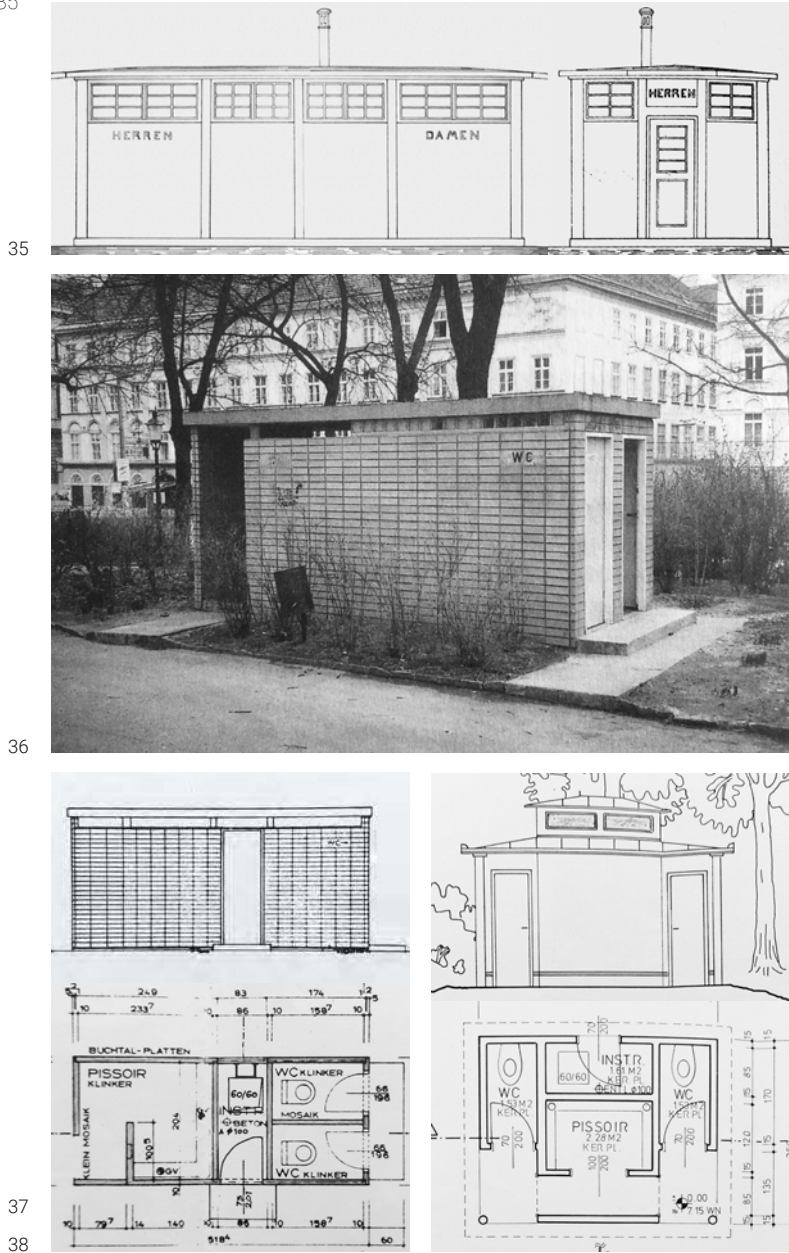
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zunächst die zahlreichen beschädigten Bedürfnisanstalten wiederhergestellt und in den darauffolgenden Jahren die komplett zerstörten durch schlichere Anstalten mit Eisenbetonsäulen, Ausmauerungen aus Wabenziegeln und Betondächern ersetzt (Abb. 35),<sup>68</sup> wie beispielsweise im Jahr 1949 am Karmelitermarkt [B|34]. Die Raumaufteilung entsprach dabei den Beetz'schen Eisen-Anstalten, unterschiedliche Klassen waren jedoch nicht mehr vorgesehen.

Auch die ab den 60er Jahren entstandenen Anstalten zeugen von einer veränderten Haltung gegenüber der Bauaufgabe Bedürfnisanstalt. Wie in anderen europäischen Städten wurden auch in Wien zumeist schlichte Mauer-Anstalten mit Flachdächern, Glasziegeln und verfliesen Wänden errichtet (Abb. 36-37), die zweckmäßig und vor allem dauerhaft sein sollten.<sup>69</sup> Die rund 2,2 m breiten und 5,2 m langen Anstalten umfassten einen dauerhaft geöffneten Pissoirbereich, einen zentralen, ebenfalls von außen erschlossenen Installationsraum sowie zwei von der Schmalseite betretbare Kabinen mit Münzeinwurf. In den letzten Jahren wurden viele dieser Anstalten, die insbesondere innerhalb des Gürtels als wenig stadtbildverträglich empfunden wurden,<sup>70</sup> stark verändert oder durch Neubauten ersetzt – wie zuletzt 2020 am Kaiserwasser im 22. Bezirk.<sup>71</sup> Eine der letzten, annähernd in ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild erhaltenen Fliesen-Anstalten steht im 2. Bezirk im Augarten [B|35].

Auf die Anerkennung der Erhaltungswürdigkeit der historischen Bedürfnisanstalten ab Mitte der 70er Jahre folgten in den 80er Jahren einige ebenfalls mit Fliesen verkleidete Anstalten (Abb. 38), die sich durch ihre symmetrische Gestaltung und insbesondere die aufgesetzten Laternen wieder stärker am Erscheinungsbild der Beez'schen Anstalten orientierten.<sup>72</sup> Dabei umfassten die meist 3,5 × 4,5 m großen Bauten einen zentralen, durch eine Sichtschutzwand abgeschirmten Pissoirbereich, zwei separat und ebenfalls über den offenen Vorraum betretbare Kabinen sowie einen von der Rückseite erschlossenen Installationsraum. Auch diese Anstalten wurden in den letzten Jahren häufig stark verändert oder abgerissen. Eine im Jahr 1985 errichtete und als eine der letzten Bedürfnisanstalten Wiens mit einem

68 PAYER 2000, S. 144f.  
69 Ibid., S. 147.  
70 Ibid., S. 211.  
71 MA 48 2021, S. 57.  
72 PAYER 2000, S. 211.

Abb. 35 Bedürfnisanstalt am Karmelitermarkt, Ansichten, 1949  
Abb. 36 Bedürfnisanstalt im Stadtpark, errichtet 1969  
Abb. 37 Bedürfnisanstalt im Augarten, Ansicht und Grundriss, errichtet 1978  
Abb. 38 Bedürfnisanstalt im Liechtensteinpark, Grundriss und Ansicht, 1985





Öl-Pissoir ausgestattete Anstalt im Liechtensteinpark (Abb. 38) wurde 2018 durch einen Neubau ersetzt.<sup>73</sup> Die wahrscheinlich letzte dieser Anstalten steht an der Wolkersbergenstraße, Ecke Speisinger Straße im 13. Bezirk [B]36].

Vermutlich zu Beginn der 90er Jahre wurden im Gebiet der zwischen 1972 und 1987 angelegten Donauinsel zahlreiche achteckige Toilettenanlagen aus robusten Beton-Fertigteilen mit markanten Entlüftungsöffnungen aufgestellt.<sup>74</sup> Im Jahr 2012 wurden die stark frequentierten Anstalten an die aktuellen hygienischen Anforderungen angepasst (Abb. 39) und die weniger genutzten aufgelassen. Heute existieren im Gebiet rund um die Donauinsel insgesamt 13 solcher Kleinbauten.<sup>75</sup> Ende der 90er Jahre entstanden im Rathauspark zwei größere Bedürfnisanstalten (Abb. 40) mit geschwungenen, auf Stahlprofilen ruhenden Kaltdächern nach einem Entwurf Luigi Blas.<sup>76</sup>

In den letzten Jahrzehnten wurden einige zunächst noch unterschiedlich gestaltete High-Tech-Bauten aus Stahl, Beton oder Glas errichtet (Abb. 41-42). Heute kommen vermehrt einem einheitlichen Leitbild folgende Anstalten aus Beton-Fertigteilen zum Einsatz (Abb. 43-44), die dem aktuellen Sicherheits- und Hygienebedürfnis entsprechen und häufig ältere Anstalten ersetzen.

<sup>73</sup> PAYER 2000, S. 147; MA 48 2018, S. 33.  
<sup>74</sup> CZEIKE 1993, S. 69; PAYER 2000, S. 211.  
<sup>75</sup> MA 48 2013, S. 82.  
<sup>76</sup> BOECKL 2003, S. 156.

Abb. 39 Bedürfnisanstalt auf der Donauinsel, modernisiert 2012  
Abb. 40 Luigi Blau, Bedürfnisanstalt im Rathauspark, errichtet 1998/99  
Abb. 41 Bedürfnisanstalt auf der Donauinsel, errichtet um 2000  
Abb. 42 Bedürfnisanstalt am Steinbauerpark, errichtet um 2000  
Abb. 43 Bedürfnisanstalt in Maria-brunn, kleine Version der aktuellen Generation  
Abb. 44 Bedürfnisanstalt am Johann-Nepomuk-Berger-Platz, anstelle einer Beetz'schen Eisen-Anstalt im Zuge der Neugestaltung des Platzes 2018 errichtet

39  
40  
41  
42  
43  
44



Seit dem Vertragsende mit der Firma Beetz Anfang des Jahres 1940 befinden sich – mit Ausnahme der in ärarischen Parkanlagen errichteten Anstalten – alle öffentlichen Toilettenanlagen im Besitz der Gemeinde Wien. Ende der 90er Jahre übertrug diese die Verantwortung für deren Errichtung, Verlegung und Auflassung den einzelnen Bezirksvertretungen. Auf Magistratebene liegt die Zuständigkeit bei der Magistratsabteilung für Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark (MA 48).<sup>77</sup>

Als Gemeindebesitz standen die Toilettenanlagen gemäß § 2 des Denkmalschutzgesetzes unter „vermutetem“ Denkmalschutz, doch entwickelte sich das Bewusstsein für ihre Erhaltungswürdigkeit erst Mitte der 70er Jahre und somit lange nach dem Verschwinden des Großteils der Anlagen.<sup>78</sup> Nach der Novellierung des Denkmalschutzgesetzes im Jahr 1999 wurden bis 2009 zwar die meisten erhaltenen Bedürfnisanstalten – teilweise in Zusammenhang mit Parkanlagen – gemäß § 2a unter Schutz gestellt, jedoch nur fünf der 20 Pissoirs.<sup>79</sup>

Der Hauptgrund für die schwierige Situation aller älteren Bedürfnisanstalten ist das erhöhte Sicherheits- und Hygienebedürfnis, das nur durch umfassende und zudem äußerst kostspielige Umbaumaßnahmen erfüllt werden kann. Dass insbesondere die hohen Kosten ein Problem für die einzelnen, auch finanziell verantwortlichen Bezirke darstellen, belegt die rund 10 Jahre andauernde, als „WC-Streit“<sup>80</sup> betitelte Debatte rund um den Umgang mit den beiden Eisen-Anstalten im Türkenschanzpark.

Vermutlich auch aus diesem Grund wurde die von der MA 48 durchgeführte „WC-Offensive“ ins Leben gerufen, in deren Rahmen zwischen 2014 und 2018 insgesamt 31 ältere Anlagen durch Neubauten ersetzt, 22 modernisiert und 19 historische Anstalten restauriert wurden – darunter auch die nicht mehr gelisteten Pissoirs.<sup>81</sup>

Die folgende Sammlung bietet – ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben – einen Überblick über den Großteil der erhaltenen, zwischen 1884 und 1987 errichteten öffentlichen Bedürfnisanstalten Wiens. Dabei folgen auf drei exemplarische Hauptbeispiele insgesamt 33 Nebenbeispiele.

77 PAYER 2000, S. 207.  
78 Ibid., S. 153.  
79 BDA.GV | Denkmalverzeichnis; BUNDESDENKMALAMT 2020.  
80 WIEN.ORF 2015.  
81 MA 48 2020, S. 36.

## SAMMLUNG BEDÜRFNISANSTALTEN



**SAMMLUNG  
BEDÜRFNISANSTALTEN**





**B|01**

Eisen-Anstalt  
Wertheimsteinpark





DIE EISEN-ANSTALT AM WERTHEIMSTEINPARK

Nach dem Tod Franziska von Wertheimsteins im Jahr 1907 ging das im 19. Bezirk gelegene Areal des heutigen Wertheimsteinparks mit der Auflage, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht zu werden, in den Besitz der Gemeinde Wien über. Ein Jahr später wurde der Park eröffnet und neben dem westlichen Eingang außerhalb der Umfassungsmauer eine eiserne Bedürfnisanstalt nach Plänen der Firma Beetz und des Stadtbaumeisters Hugo Schuster errichtet.<sup>82</sup>

Die von der Döblinger Hauptstraße erschlossene Bedürfnisanstalt entspricht mit 7,5 m Länge und 3 m Breite dem am häufigsten errichteten Modell der Eisen-Anstalten (Abb. 26, 45-47) und bot ursprünglich je vier nach Geschlechtern getrennten Kabinen, einem zentralen Raum für die Wärterin sowie einem Pissoirbereich mit sechs Ständen Platz.

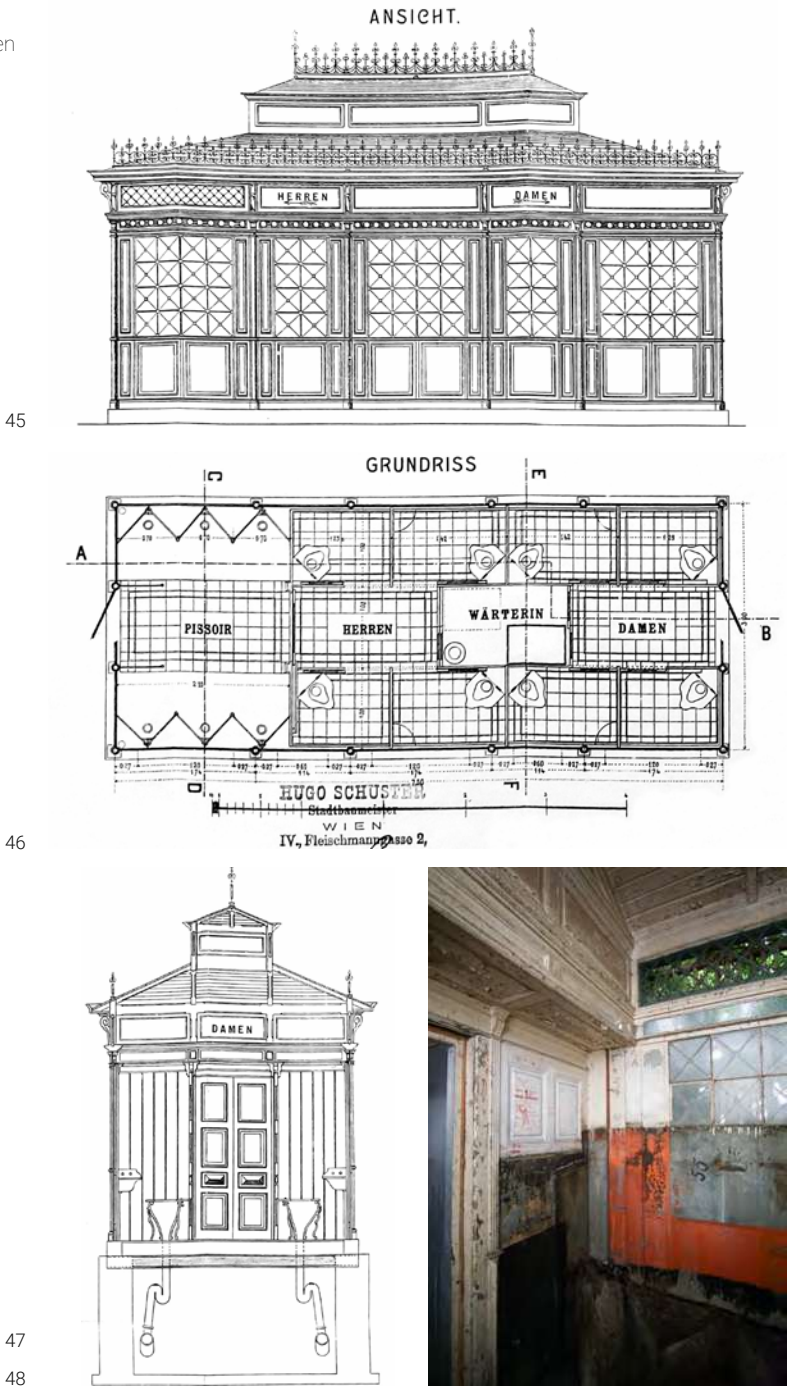
Im Laufe der Jahre wurde die Anstalt mehrfach umgebaut, 2013 musste sie aufgrund ihres desolaten Zustandes geschlossen werden. Die Entlüftungslaterne ist heute nur mehr im Ansatz erhalten, viele der Details, unter anderem die Ornamente auf der Dachtraufe sowie der bunt verglaste Fries, sind verschwunden. Die mit gekreuzten Sprossen versehenen Fenster wurden in einigen Bereichen verschlossen, doch sind die originalen Rauteingläser teilweise noch erhalten. Anstelle der ursprünglichen Fassung in zwei unterschiedlichen, die feinteilige Gliederung der Fassaden hervorhebenden grün-grauen Farbtönen wurde die Anstalt in einem einheitlichen Grünton gestrichen. Auch die originalen Türen sind nicht erhalten, auf der Herrenseite wurde der Zugang zum Pissoirbereich durch eine Sperrholzplatte provisorisch verschlossen. Das Innere der Anstalt wurde mehrfach verändert, doch ist die ursprüngliche Raumeinteilung grundsätzlich erhalten (Abb. 48).

Eine Wiedereröffnung der gemäß § 2a denkmalgeschützten Anstalt kommt der MA 48 zufolge nicht in Frage. Neben Fundamentabsenkungen und dem insgesamt relativ schlechten Erhaltungszustand sind dafür insbesondere die heutigen Anforderungen an Toilettenanlagen ausschlaggebend. Seit längerem im Gespräch ist eine Translozierung der Anstalt, wodurch jedoch der ursprüngliche Kontext verlorengeht.<sup>83</sup>

82 CZEIKE 1997, S. 542.  
83 persönliche Auskunft Sabine Maier, MA 48, am 2.3.2021.  
84 CZEIKE 1997, S. 376.

Abb. 45-47 Firma Beetz, Hugo Schuster, Bedürfnisanstalt am Wertheimsteinpark, Ansicht, Grundriss und Querschnitt, 1908

Abb. 48 Pissoirbereich mit erhaltenen Wandflächen, Zustand 2021





## B|02

Rechteckpissoir  
Streckerpark





# DAS RECHTECKPISSOIR AM STRECKERPARK

Das Pissoir am Streckerpark im 13. Bezirk wurde im Jahr 1908 im Westen der gleichzeitig entstandenen Parkanlage errichtet.<sup>84</sup> Bei dieser Anstalt handelt es sich um eines der letzten erhaltenen Rechteckpissoirs, die nach 1908 aufgrund ihrer geringen Größe von nur 1,8 m Breite und rund 4 m Länge vermehrt in kleineren Parkanlagen aufgestellt wurden.<sup>85</sup>

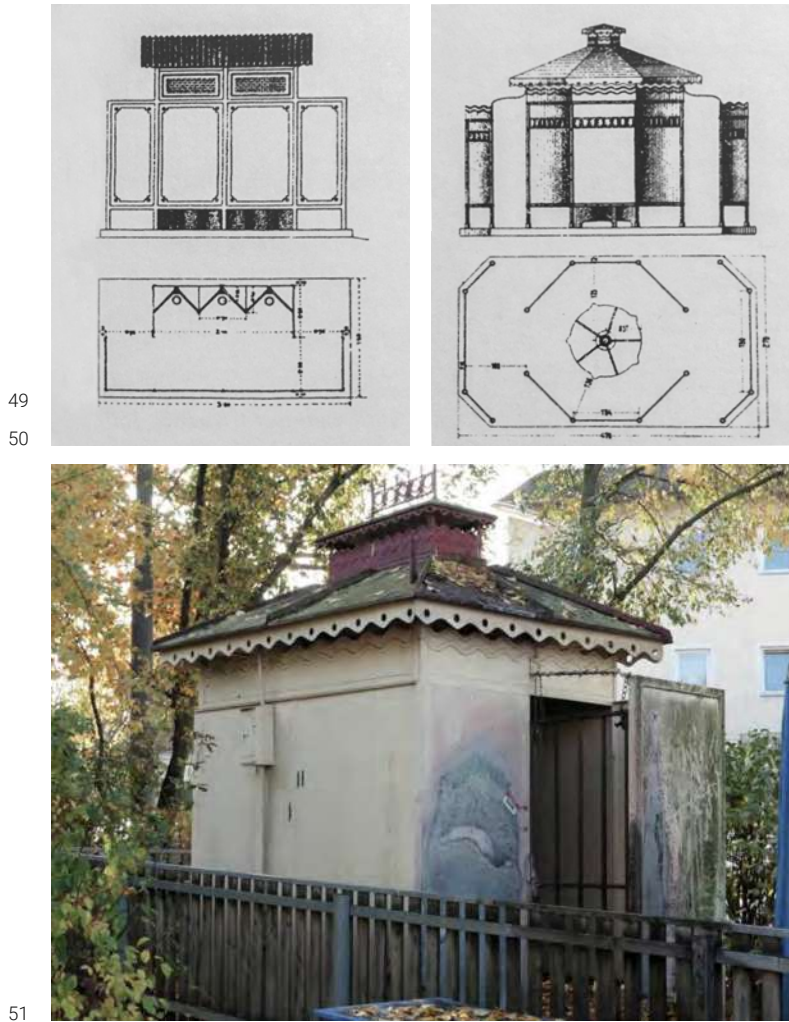
Mit ihrer schlanken tragenden Struktur, den auf beiden Seiten vorgezogenen Sichtschutzwänden sowie den nebeneinander aufgereihten zickzackförmigen Schieferständen entspricht die Anstalt im Grundriss dem Beetz'schen Modell „Nr. 7, Pavillon-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer“ (Abb. 49). Im Aufriss erinnert sie jedoch mehr an die Pavillon-Anstalt Nr. 2 (Abb. 50), da sie neben einer aufgesetzten Laterne auch die prägnanten wellenförmigen Ornamente an der Dachtraufe und am oberen Wandabschluss aufweist. Dieses Modell wurde zwischen 1908 und 1909 an mehreren Orten in Wien aufgestellt, heute sind noch drei weitere Exemplare erhalten [B|21-23] – wobei kein einziges dieser Objekte auf der Denkmalliste verzeichnet ist.

Nach einer von der MA 48 in Auftrag gegebenen Fassungsuntersuchung des Metallbestandes im Jahr 2014 wurde das zu dieser Zeit seit längerem geschlossene Pissoir in Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt restauriert (Abb. 51). Dabei wurde die ursprüngliche Fassung in zwei Farbtönen wiederhergestellt, wobei die Außenwände, die Wellenbänder sowie die Laterne in einem helleren und die Rahmenleisten sowie die Dächer in einem etwas dunkleren Grauton gestrichen wurden.<sup>86</sup> Seither dient die mit Ausnahme des Daches und der Sichtschutzwände im Original erhaltene Anstalt wieder ihrem ursprünglichen Zweck.<sup>87</sup> Dabei werden die Pißstände der Anstalt – wie bei allen übrigen Öl-Pissoirs – wöchentlich mit einem Öl-Anstrich versehen.<sup>88</sup>

Im Jahr 2019 wurde direkt neben dem Pissoir eine neue High-Tech Toilettenanlage in der heute gängigen Sichtbeton-Optik errichtet, die zwar den aktuellen Anforderungen entspricht, das filigrane Pissoir durch die unmittelbare Nähe und die wesentlich größeren Dimensionen optisch jedoch sehr in Bedrängnis bringt.

<sup>85</sup> PAYER 2000, S. 100.  
<sup>86</sup> KREBS 2014a, S. 7.  
<sup>87</sup> Ibid., S. 2.  
<sup>88</sup> persönliche Auskunft Christian Leuchtmann, MA 48, am 1.7.2021.

Abb. 49 Nr. 7 Pavillon-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer, um 1900  
Abb. 50 Nr. 2 Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer, um 1900  
Abb. 51 Zustand 2014









# DIE EHEMALIGE BEDÜRFNISANSTALT AM SIMMERINGER MARKT

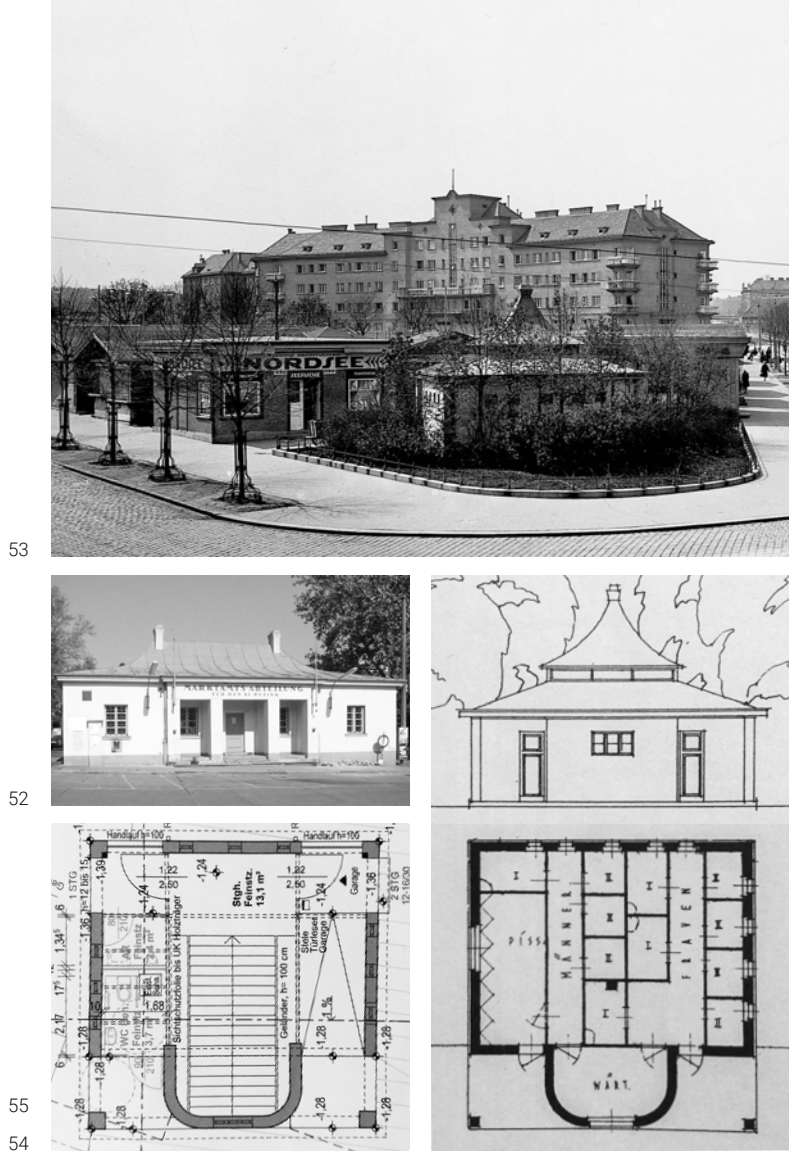
Die Bedürfnisanstalt auf dem Simmeringer Markt entstand gemeinsam mit dem Marktamt (Abb.52) im Jahr 1924,<sup>89</sup> wobei die beiden in Anlehnung an die Gemeindebauten gestalteten Kleinbauten das Areal mit den in den darauffolgenden Jahren errichteten Marktständen einfassten (Abb.53).<sup>90</sup>

Die auf einem quadratischen Grundriss mit rund 8 m Länge und Breite errichtete, etwa 6 m hohe Mauer-Anstalt (Abb.54) wurde in eine Grünfläche integriert und vom Marktgelände erschlossen. Zu beiden Seiten eines abgerundeten Raumes für das Wartungspersonal führten zwei offene Vorräume in die nach Geschlechtern getrennten Bereiche. Dabei umfasste die Damenabteilung sieben Kabinen und die Herrenabteilung einen Pissoirbereich mit sechs aneinandergereihten Ständen sowie vier Kabinen. Auf dem mit Blech gedeckten Zeltdach der Anstalt wurde eine markante, wie das geschwungene Walmdach des Marktamtes ausgeführte Laterne errichtet.

In den 80er Jahren verlor der nach dem Zweiten Weltkrieg wiederaufgebaute Markt immer mehr an Bedeutung.<sup>91</sup> Im Jahr 2005 lobte die MA 19 einen Wettbewerb für den Neubau eines Bildungszentrums aus, wobei die beiden gemäß § 2a geschützten Kleinbauten in das Gesamtkonzept einbezogen werden sollten.<sup>92</sup> 2011 wurde im Westen des Areals ein bis zu dreistöckiger, ovaler Neubau eröffnet, an den das ehemalige Marktamt durch einen gläsernen, die Hauptfront einnehmenden Verbindungsgang angeschlossen wurde.<sup>93</sup> „Mit Rücksicht auf die Tradition des Platzes“<sup>94</sup> entstanden östlich des Neubaus vier an einer zentralen Achse ausgerichtete Verkaufskioske mit Flachdächern. Die nun zusammenhangslos dazwischenstehende Bedürfnisanstalt wurde komplett entkernt und dient seither als Zugang zur Tiefgarage. Im Zuge des Umbaus wurden die ursprünglich geschlossenen rückwärtigen Ecken aufgebrochen und nur der innerste Bereich durch raumhohe Glaswände geschlossen. Erhalten blieb neben den übrigen Fensteröffnungen die im Inneren sichtbare Dachkonstruktion. 2014 wurde in die der „Macht der Gewohnheit“<sup>95</sup> wegen immer wieder als Pissoir genutzte Anstalt eine Toilettenkabine eingebaut (Abb.55), wodurch sie heute wieder ansatzweise ihrer ursprünglichen Funktion dient.

89 CZEIKE 1997, S. 230.  
90 Peter Payer zufolge errichtete die Firma Beetz die Bedürfnisanstalt, wer für den Entwurf der beiden vermutlich gemeinsam geplanten Kleinbauten verantwortlich war bleibt unklar. PAYER 2000, S. 137.  
91 Als Aufwertungsmaßnahme war 2001 kurzzeitig der Umbau der Bedürfnisanstalt zu einem Eissalon im Gespräch. Vgl. HAMMER 2001.  
92 MA 19 2005.  
93 ARCHITEKTURZENTRUM WIEN 2012.  
94 BERNATO 2011.  
95 KOZESCHNIK-SCHLICK 2012.

Abb. 52 Marktamt, errichtet 1924  
Abb. 53 Martin Gerlach (Fotograf), Simmeringer Markt, vor dem ab 1925 errichteten Widholzhof, 1928  
Abb. 54 Mauer-Anstalt am Simmeringer Markt, Ansicht und Grundriss, errichtet 1924  
Abb. 55 Martin Kohlbauer, Bildungszentrum Simmering, öffentliche Toilette, Grundriss, 2014



## B|04

Holz-Anstalt  
Volksgarten



**STANDORT** Volksgarten, 1010 Wien

**FUNKTION** Bedürfnisanstalt, heute fünf Kabinen und Pissoirbereich

**BAUDATEN** 1884 errichtet, mehrfach umgebaut, 1994/95 durch Zubau für barrierefreies WC und Pissoir erweitert

**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz

**GRÖSSE** L 5,6 × B 3,4 × H 4,4 m

**MODELL** Holz-Anstalt mit sieben Kabinen und einem Pissoir (S. 103, Abb. 17)

**BESONDERHEITEN** letzte erhaltene Beetz'sche Holz-Anstalt

**ZUSTAND** Holzkonstruktion erhalten

**DENKMALSCHUTZ** Bescheid (Volksgarten)

**LITERATUR** PAYER 2000, S. 218.

## B|05

Mauer-Holz-Anstalt  
Schönbrunn



**STANDORT** Schlosspark Schönbrunn, bei Tiergarten, Menagerie-Eingang, 1130 Wien

**FUNKTION** Bedürfnisanstalt für Tiergarten und Schlosspark

**BAUDATEN** vor 1908 errichtet, Innenraum vermutlich mehrfach umgebaut

**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz

**MODELL** Mauer-Holz-Anstalt mit acht Kabinen und zwei Ständen

**BESONDERHEITEN** vermutlich einzige Mauer-Holz-Anstalt Wiens

**ZUSTAND** Außenhülle gut erhalten, Innenraum verändert

**DENKMALSCHUTZ** Bescheid (Gesamtanlage Schlosspark Schönbrunn)

**LITERATUR** PAYER 2000, S. 221.





**B|06**  
Pavillonpissoir  
Auer-Welsbach-Park

**STANDORT** Auer-Welsbach-Park, bei Schlossallee, 1140 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1926 errichtet, zwischen 2014 und 2017 restauriert  
**PLANER:IN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 3,5 m  
**MODELL** Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer mit niedrigeren Sichtschutzwänden und Lüftungsgittern aus gekreuzten Flachbändern und aufgesetzten Blüten (nicht im Beetz'schen Katalog enthalten aber bereits sehr früh in Wien errichtet)  
**BESONDERHEITEN** Rückseite nachträglich geschlossen  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 228; KREBS 2014f.

**B|07**  
Pavillonpissoir  
Bischof-Faber-Platz



**STANDORT** Bischof-Faber-Platz, 1180 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1897 errichtet, früher bei Aspernbrücke, 2016 restauriert  
**PLANER:IN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 3,5 m  
**MODELL** Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer  
**BESONDERHEITEN** Sichtschutzwände nachträglich um Gitter und Dächer erweitert; heute ältestes Pissoir Wiens  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 229; MA 48 2017, S. 38.

**B|08**  
Pavillonpissoir  
Lilienberggasse



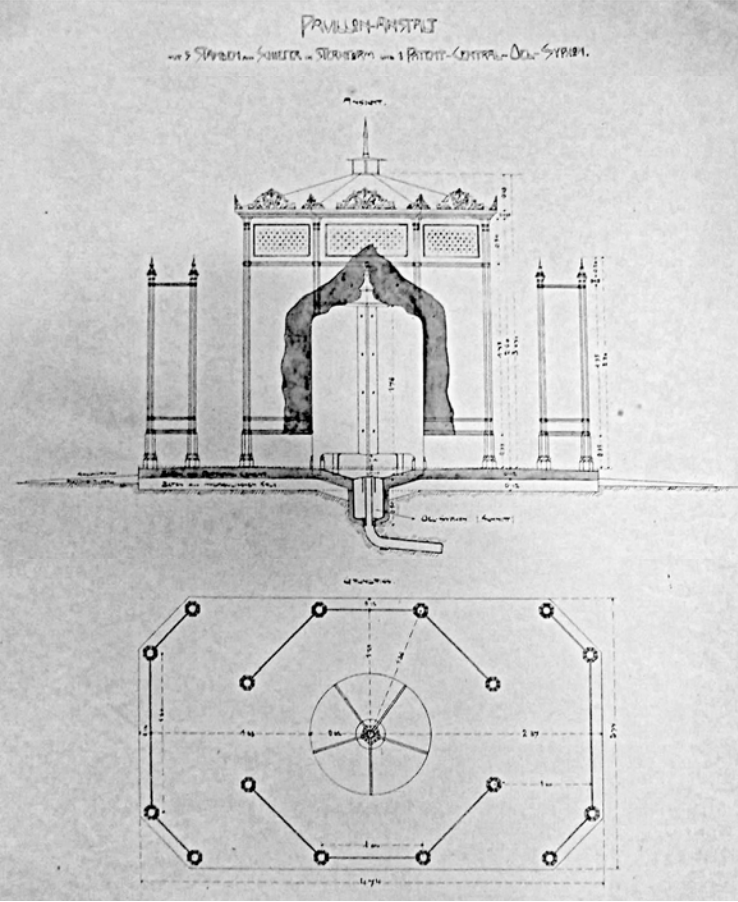
**STANDORT** Lilienberggasse, Ecke Hackinger-Kai, 1130 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1898 erstmals errichtet, 1936 demoniert, versetzt und wieder aufgebaut, 2016 restauriert  
**PLANER:IN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 3,5 m  
**MODELL** Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer  
**BESONDERHEITEN** Rückseite vermutlich nachträglich geschlossen  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 228; MA 48 2017, S. 38.



**B|09**  
Pavillonpissoir  
Rabbiner-Schneerson-Platz

**STANDORT** Rauscherstraße, Ecke Lampigasse, 1020 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1901 errichtet, 2016 restauriert  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 4 m  
**MODELL** Nr. 1 Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer (S. 105, Abb. 19), mit Schutzdächern über den Sichtschutzwänden ausgeführt  
**BESONDERHEITEN** älteste erhaltene Pavillon-Anstalt Nr. 1  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 225; KREBS 2016a; MA 48 2017, S. 38.

- ▲ Nr. 1 Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer, Ansicht, um 1900
- ▲ Innenraum, Zustand 2021
- ▼ Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer, Grundriss und Schnitt





**B|10**  
Pavillonpissoir  
Puchsbaumplatz



**STANDORT** Puchsbaumplatz,  
1100 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1903 errichtet,  
2017 restauriert  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 4 m  
**MODELL** Nr. 1 Pavillon-Anstalt  
**BESONDERHEITEN** Rückseite möglicher-  
weise nachträglich geschlossen  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 227;  
MA 48 2018, S. 34.

**B|11**  
Pavillonpissoir  
Antonsplatz



**STANDORT** Antonsplatz, 1100 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1905 errichtet,  
2017 restauriert  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 4 m  
**MODELL** Nr. 1 Pavillon-Anstalt, mit  
Schutzdächern über den Sichtschutz-  
wänden ausgeführt  
**BESONDERHEITEN** nur vier Jahre nach  
der Einweihung der ab 1896 errichte-  
ten Antonkirche aufgestellt  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 227;  
KREBS 2016b; MA 48 2018, S. 34.

**B|12**  
Pavillonpissoir  
Dornbacher Friedhof



**STANDORT** Alszeile, bei Dornbacher  
Friedhof, 1170 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1905 errichtet,  
2017 restauriert  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 4 m  
**MODELL** Nr. 1 Pavillon-Anstalt  
**BESONDERHEITEN** beim Eingang zum  
Dornbacher Friedhof errichtet  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 229;  
MA 48 2018, S. 34.

**B|13**  
Pavillonpissoir  
Schulgarten Kagran



**STANDORT** Schulgarten Kagran,  
Siebeckstraße 14, 1220 Wien  
**FUNKTION** heute Exponat im Schul-  
garten Kagran / Österreichischen  
Gartenbaumuseum  
**BAUDATEN** 1903 am Einsiedlerplatz  
im 5. Bezirk errichtet  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 4 m  
**MODELL** Nr. 1 Pavillon-Anstalt, mit  
Schutzdächern über den Sichtschutz-  
wänden ausgeführt  
**BESONDERHEITEN** Farbfassung der Zeit  
vor dem Investitionsprogramm  
**ZUSTAND** nur Außenhülle erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 226.

**B|14**  
Pavillonpissoir  
Jazzpark Essling



**STANDORT** Jazzpark Essling, bei  
Eßlinger Hauptstraße 96, 1220 Wien  
**FUNKTION** heute Ausstellungsraum  
des Vereins Kulturfleckerl Essling  
**BAUDATEN** 1904 am Laubeplatz im  
10. Bezirk errichtet, vermutlich zwi-  
schen 2005 und 2010 transloziert  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 4 m  
**MODELL** Nr. 1 Pavillon-Anstalt  
**BESONDERHEITEN** neben ebenfalls  
translozierter Eisen-Anstalt [B|25]  
aufgebaut  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 227.

**B|15**  
Pavillonpissoir  
Technisches Museum



**STANDORT** Technisches Museum,  
1140 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen,  
heute Exponat im Technischen  
Museum  
**BAUDATEN** 1908 am Sachsenplatz im  
20. Bezirk errichtet  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 4 m  
**MODELL** Nr. 1 Pavillon-Anstalt  
**ZUSTAND** nur Außenhülle erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 230.

**B|16**  
Pavillonpissoir  
Zahnradbahnstraße



**STANDORT** Zahnradbahnstraße, bei Beethovengang, 1190 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1926 errichtet, möglicherweise zuvor anderer Standort, 2017 restauriert  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 3,4 m  
**MODELL** Nr. 2 Pavillon-Anstalt mit 5 Ständen aus Schiefer (S. 105, Abb. 20)  
**BESONDERHEITEN** letzte erhaltene Pavillon-Anstalt Nr. 2  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 230; KREBS 2016c; MA 48 2018, S. 34.

**B|17**  
Pavillonpissoir  
Wilhelmsdorfer Park



**STANDORT** Wilhelmsdorfer Park, bei Altmayergasse, 1120 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** zunächst in der Simmeringer Hauptstraße, Ecke Döblerhofstraße, 1110 Wien aufgestellt, 1909 Umbau durch die Firma Beetz  
**PLANERIN** errichtet von S. Kelsen, K.K. Privilegierte Maschinenfabrik, von Beetz umgebaut  
**MATERIAL** Gusseisen und Stahl  
**BESONDERHEITEN** Ornamentierte Wandflächen, geschlitzte Lüftungsgitter, steiles Zeltdach, nur ein mit Sichtschutzwänden versehener Zugang; letztes erhaltenes Pissoir eines anderen Herstellers  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**QUELLEN** PAYER 2000, S. 227; KREBS 2014e.



**B|18**  
Pavillonpissoir  
Deponie Rautenweg



**STANDORT** 48er-Museum Deponie  
Rautenweg, Rautenweg 83, 1220 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1930 am Stöberplatz im  
16. Bezirk errichtet, 2012 transloziert  
und restauriert  
**PLANER:IN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 3,4 m  
**MODELL** Pavillon-Anstalt mit 5 Stän-  
den aus Schiefer; schlichtere, etwas  
niedrigere Ausführung der Zwischen-  
kriegszeit ohne Lüftungsgitter  
**BESONDERHEITEN** funktionstüchtiges  
Exponat  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 230;  
MA 48 2013, S. 82.

**B|19**  
Pavillonpissoir  
Floridsdorfer Aupark



**STANDORT** Floridsdorfer Aupark,  
neben Jedleseer Straße 25, 1210 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1928 errichtet,  
2017 restauriert  
**PLANER:IN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 3,4 m  
**MODELL** Pavillon-Anstalt mit 5 Stän-  
den aus Schiefer; schlichtere, etwas  
niedrigere Ausführung der Zwischen-  
kriegszeit ohne Lüftungsgitter  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 230;  
MA 48 2018, S. 34.

**B|20**  
Pavillonpissoir  
Funkengerngasse



**STANDORT** Funkengerngasse, Ecke  
Gallitzinstraße, 1160 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit fünf Ständen  
**BAUDATEN** 1930 errichtet,  
2017 restauriert  
**PLANER:IN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4,7 × B 2,7 × H 3,4 m  
**MODELL** Pavillon-Anstalt mit 5 Stän-  
den aus Schiefer; schlichtere, etwas  
niedrigere Ausführung der Zwischen-  
kriegszeit ohne Lüftungsgitter  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 229;  
MA 48 2018, S. 34.



**B|21**  
Rechteckpissoir  
Augartenbrücke

**STANDORT** Wilhelm-Kienzl-Park, bei Augartenbrücke, 1020 Wien  
**FUNKTION** ursprünglich Pissoir mit drei Ständen, heute Lager für den Würstelstand [K|03]  
**BAUDATEN** 1909 errichtet  
**PLANER|N** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** ursprünglich vermutlich L 4 × B 1,8 × H 3,4 m  
**MODELL** Pavillon-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer, siehe [B|02]  
**ZUSTAND** stark verändert, nur Dachzone mit Laterne und Ornamenten erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 225.

**B|22**  
Rechteckpissoir  
Alois-Kraus-Promenade



**STANDORT** Alois-Kraus-Promenade, Ecke Gloriettegasse, 1130 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit drei Ständen  
**BAUDATEN** 1909 errichtet, zwischen 2014 und 2017 restauriert  
**PLANER|N** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4 × B 1,8 × H 3,4 m  
**MODELL** Pavillon-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer, siehe [B|02]  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 228.

**B|23**  
Rechteckpissoir  
Kinzerplatz



**STANDORT** ggü. Kinzerplatz 23, 1210 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit drei Ständen  
**BAUDATEN** 1912 errichtet, 2017 restauriert  
**PLANER|N** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 4 × B 1,8 × H 3,4 m  
**MODELL** Pavillon-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer, siehe [B|02]  
**BESONDERHEITEN** geschmückte Wandflächen  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 230; MA 48 2018, S. 34.



## B|24

Wandpissoir  
Sieveringer Straße



**STANDORT** Sieveringer Straße, bei Fröschelgasse (St.-Severin-Kirche), 1190 Wien  
**FUNKTION** Pissoir mit vier Ständen  
**BAUDATEN** 1902 errichtet, zwischen 2014 und 2017 restauriert  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L > 4 x B 2,2 x H 3,4 m  
**MODELL** Nr. 4 Wand-Anstalt mit 3 Ständen aus Schiefer (S. 107, Abb. 23), ausgeführt mit vier Ständen  
**BESONDERHEITEN** letztes erhaltenes Wandpissoir  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 229.



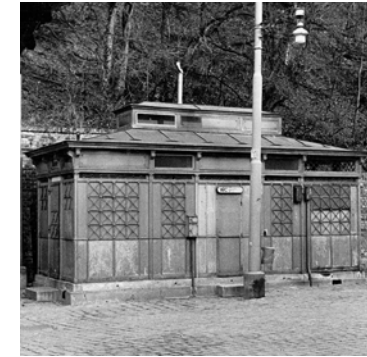
► Wandpissoir in Umfassungsmauer der Kirche St. Severin, Ansichtskarte, Ausschnitt, Herstellung 1905

# **B|25** Eisen-Anstalt Jazzpark Essling



**STANDORT** Jazzpark Essling, bei Eßlinger Hauptstraße 96, 1220 Wien  
**FUNKTION** heute Jazzmuseum „Fatty-George-JazzMus“ des Vereins Kulturfleckerl Essling  
**BAUDATEN** 1912 bei der Straßenbahn Endstation Neuwaldegg [W|05] im 17. Bezirk errichtet, vermutlich um 2005 transloziert, Außenhülle restauriert  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 7,5 × B 3,0 × H 4,4 m  
**MODELL** Eisen-Anstalt mit acht Kabinen und sechs Ständen, siehe [B|01]; (S. 109, Abb. 26)  
**ZUSTAND** Außenhülle gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 221.

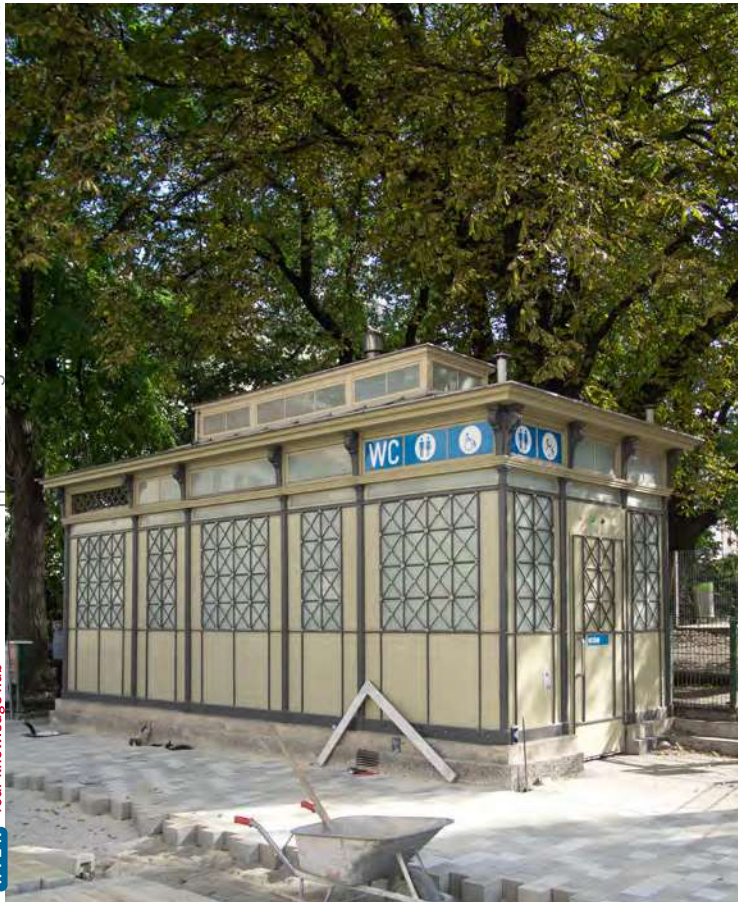
- ▲ Zustand 1972
- ▲ Innenraum, Zustand 2021
- ▼ Annakapelle, Ansichtskarte, Ausschnitt, 1912





## B|26

Eisen-Anstalt  
Richard-Wagner-Platz



**STANDORT** Richard-Wagner-Platz, ggü. Richard-Wagner-Platz 18, 1160 Wien

**FUNKTION** Bedürfnisanstalt, heute mit zwei Edelstahleinschubkabinen

**BAUDATEN** 1898 errichtet, 2017 Restaurierung der Außenhülle und Einbau von Edelstahleinschubkabinen

**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz

**GRÖSSE** L 7,5 × B 3,0 × H 4,4 m

**MODELL** Eisen-Anstalt mit acht Kabinen und sechs Ständen, siehe [B|01]; (S. 109, Abb. 26)

**BESONDERHEITEN** älteste erhaltene Eisen-Anstalt

**ZUSTAND** Außenhülle gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** § 2a

**LITERATUR** PAYER 2000, S. 221; MA 48 2018, S. 34.

- ▲ Thaliastraße mit Teil des Richard-Wagner-Platzes und Bedürfnisanstalt, Ansichtskarte, nach 1904
- ▼ Zustand um 2011



**B|27**

Eisen-Anstalt  
Parkring



**STANDORT** Parkring, Ecke Weiskirchnerstraße, 1010 Wien  
**FUNKTION** Bedürfnisanstalt, heute mit vier Edelstahleinschubkabinen  
**BAUDATEN** 1901 errichtet, 1952 mit Putz ummantelt, äußere Erscheinung nach 1979 wiederhergestellt, 2019 Restaurierung der Außenhülle und Einbau von Edelstahleinschubkabinen  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 7,5 x B 3,0 x H 4,4 m  
**MODELL** Eisen-Anstalt mit acht Kabinen und sechs Ständen, siehe [B|01]; (S. 109, Abb. 26)  
**BESONDERHEITEN** letzte erhaltene Eisen-Anstalt an der Ringstraße  
**ZUSTAND** Außenhülle gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a  
**LITERATUR** WEHDORN 1979, S. 386; PAYER 2000, S. 218; MA 48 2020, S. 37.

**B|28**

Eisen-Anstalt  
Türkenschanzpark



**STANDORT** Türkenschanzpark, bei Hasenauerstraße, Ecke Gregor-Mendel-Straße, 1180 Wien  
**FUNKTION** Bedürfnisanstalt, heute mit zwei Edelstahleinschubkabinen  
**BAUDATEN** 1902 errichtet, 2014 Restaurierung der Außenhülle und Einbau von Edelstahleinschubkabinen  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 7,5 x B 3,0 x H 4,4 m  
**MODELL** Eisen-Anstalt mit acht Kabinen und sechs Ständen, siehe [B|01]; (S. 109, Abb. 26)  
**BESONDERHEITEN** ursprünglich zwei Eisen-Anstalten im Türkenschanzpark  
**ZUSTAND** Außenhülle gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** Bescheid (Türkenschanzpark samt Baulichkeiten)  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 222; KREBS 2014b; MA 48 2015, S. 48.

**B|29**

Eisen-Anstalt  
Schönbornpark



**STANDORT** Schönbornpark, bei Florianigasse, 1080 Wien  
**FUNKTION** Bedürfnisanstalt, heute mit zwei Edelstahleinschubkabinen  
**BAUDATEN** 1903 errichtet, 2015 Restaurierung der Außenhülle und Einbau von Edelstahleinschubkabinen  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**GRÖSSE** L 7,5 x B 3,0 x H 4,4 m  
**MODELL** Eisen-Anstalt mit acht Kabinen und sechs Ständen, siehe [B|01]; (S. 109, Abb. 26)  
**ZUSTAND** Außenhülle gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a (Baudenkmale Schönbornpark)  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 220; KRB 2015.

**B|30**

Eisen-Anstalten  
Schlosspark Schönbrunn



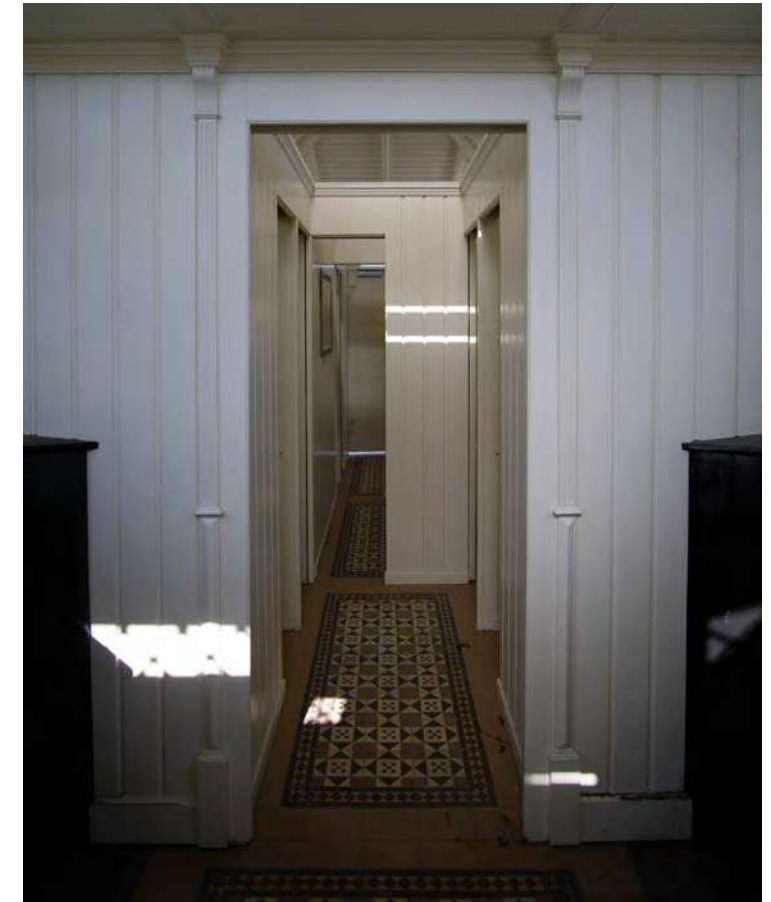
**STANDORT** Schlosspark Schönbrunn, Parterre-Allee bei Blumenparterre; Schlosser-Allee bei Meidlinger Tor; Kastanien-Allee bei Hietzinger Tor, 1130 Wien  
**FUNKTION** Bedürfnisanstalten  
**BAUDATEN** alle drei Anstalten vor 1908 errichtet, im Inneren mehrfach umgebaut  
**PLANERIN** Firma Wilhelm Beetz  
**MODELL** etwas kürzere Eisen-Anstalten mit sieben Kabinen und zwei ebenfalls in Kabinen untergebrachten Pissuirs  
**BESONDERHEITEN** Ornamente auf Dachtraufe und Laterne erhalten  
**ZUSTAND** Außenhüllen gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** Bescheid (Gesamtanlage Schlosspark Schönbrunn)  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 221.



# **B|31** Eisen-Anstalt Deponie Rautenweg



**STANDORT** Deponie Rautenweg, 48er-Museum, Rautenweg 83, 1220 Wien  
**FUNKTION** funktionstüchtiges Exponat  
**BAUDATEN** bis 2016 überwiegend aus Bestandteilen der 1911 erbauten zweiten Anstalt im Türkenschanzpark sowie der 1906 errichteten Anstalt am Yppenplatz rekonstruiert  
**PLANERIN** Rekonstruktion MA 48 in Zusammenarbeit mit dem BDA  
**GRÖSSE** L 7,5 × B 3,0 × H 4,4 m  
**MODELL** Eisen-Anstalt mit acht Kabinen und sechs Ständen, siehe [B|01]; (S. 109, Abb. 26)  
**BESONDERHEITEN** vollständige Rekonstruktion der Innenausstattung, originale Rauten-Gussgläser, Bodenfliesen und Pisswände, Nachbildung der Trennwände und fehlender Zierelemente nach originalen Vorlagen, Lackierung in Originalfarbtönen  
**LITERATUR** KREBS 2014c; KREBS 2014d; MA 48 2017, S. 39.



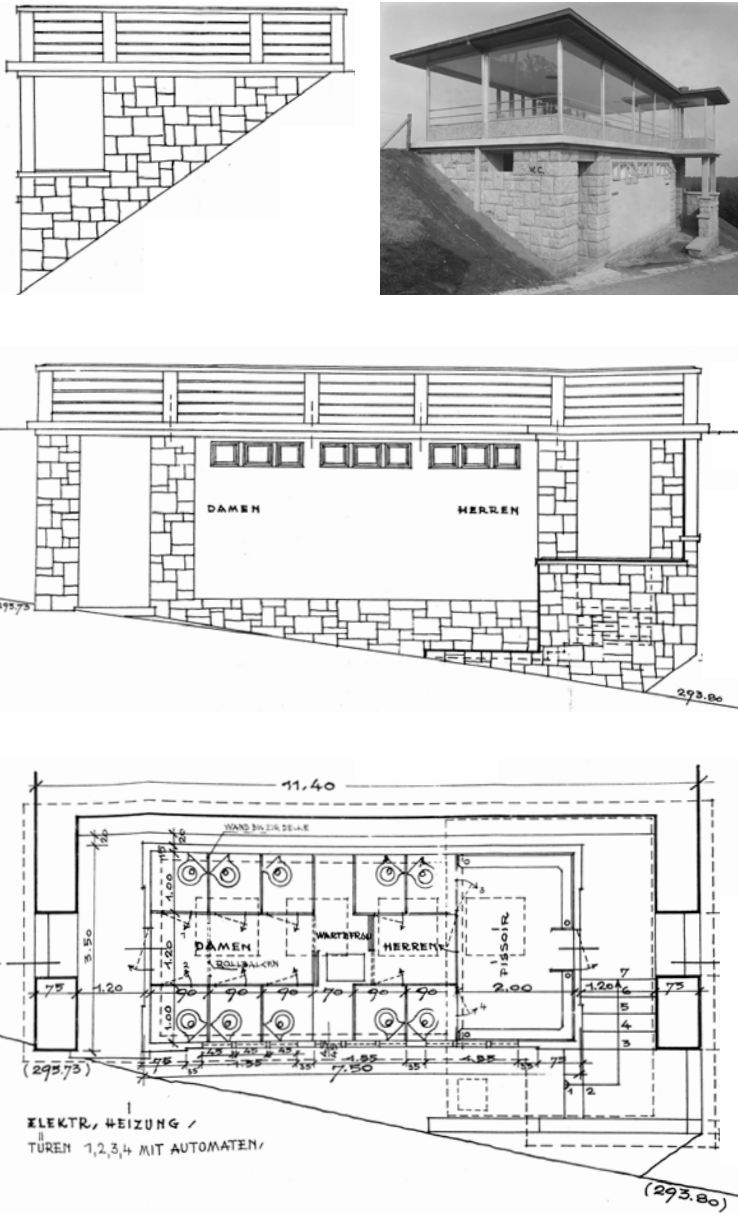
► Innenraum, Blick vom Pissoirbereich in die Herrenabteilung sowie Kabinen der I. und II. Klasse, 2021



**B|32**  
Bedürfnisanstalt  
Kahlenberg

**STANDORT** Am Kahlenberg, bei Höhenstraße, 1190 Wien  
**FUNKTION** Bedürfnisanstalt mit zehn Kabinen und zehn Ständen, heute geschlossen  
**BAUDATEN** 1936 errichtet, 1937 um Wartehalle erweitert [W|06]  
**PLANERIN** von der Gemeinde Wien errichtet, von Beetz zum Betrieb übernommen  
**GRÖSSE** L 11,4 × B > 3,7 × H > 3,8 m  
**MATERIAL** Mauerwerk  
**BESONDERHEITEN** an der ab 1934 entstandenen Höhenstraße errichtet  
**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a  
**LITERATUR** PAYER 2000, S. 222.

▲ Martin Gerlach (Fotograf), Bedürfnisanstalt und Buswartehalle, um 1937  
▼ Bedürfnisanstalt auf dem Kahlenberge, Grundriss und Ansichten, 1936





**B|33**  
Bedürfnisanstalt  
Naschmarkt



**STANDORT** ggü. Linke Wienzeile. 38, 1060 Wien

**FUNKTION** Bedürfnisanstalt, ursprünglich zehn Kabinen und sechs Stände

**BAUDATEN** 1917 errichtet, 2020 modernisiert

**PLANERIN** vermutlich Wiener Stadtbauamt

**MATERIAL** Mauerwerk

**BESONDERHEITEN** wie Marktpavillons gestaltet und mit Magazinen kombiniert; zwei weitere gleich gestaltete sowie eine etwas größere Mauer-Anstalt ggü. 12, 26 und 60 (letztere inzwischen verschwunden)

**ZUSTAND** gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** § 2a (Gesamtanlage Marktanlage Naschmarkt)

**LITERATUR** PAYER 2000, S. 220; MA 48 2021, S. 57.

**B|34**  
Bedürfnisanstalt  
Karmelitermarkt



**STANDORT** Karmelitermarkt, ggü. Leopoldsgasse 43, 1020 Wien

**FUNKTION** Bedürfnisanstalt, ursprünglich acht Kabinen und Pissoirbereich, heute fünf von außen betretbare Kabinen

**BAUDATEN** 1949 im Zuge des Wiederaufbaus des Karmelitermarktes errichtet (S. 115, Abb. 35), 2019 modernisiert

**PLANERIN** Bauführer Anton Gerlscher, errichtet von der Firma Wilhelm Beetz

**GRÖSSE** L 7,9 × B 3,35 × H 2,94 m

**MATERIAL** Stahlbeton, Wabenziegel

**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten

**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet

**LITERATUR** MA 48 2020, S. 37.

### B|35

Bedürfnisanstalt  
Augarten



**STANDORT** Augarten, bei Obere Augartenstraße 1 Haupttor, 1020 Wien

**FUNKTION** Bedürfnisanstalt mit zwei Kabinen und Pissoirbereich

**BAUDATEN** 1979 errichtet  
(S. 115, Abb. 37)

**PLANERIN** Pillhofer Bau- und Planungsgesellschaft (für Hoch- und Tiefbau)

**GRÖSSE** L 5,2 × B 2,2 × H 2,5 m

**MATERIAL** Stahlbeton, Fliesen

**BESONDERHEITEN** eine der letzten Bedürfnisanstalten dieser Zeit

**ZUSTAND** Grundstruktur gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet

**LITERATUR** —

### B|36

Bedürfnisanstalt  
Wolkersbergenstraße



**STANDORT** Wolkersbergenstraße, Ecke Speisinger Straße, 1130 Wien

**FUNKTION** Bedürfnisanstalt mit zwei Kabinen und Pissoirbereich

**BAUDATEN** 1987 errichtet

**PLANERIN** unbekannt

**MATERIAL** Mauerwerk, Fliesen

**BESONDERHEITEN** in Anlehnung an die Beetz'schen Anstalten gestaltet; eine der letzten Anstalten dieser Art  
(S. 115, Abb. 38)

**ZUSTAND** gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet

**LITERATUR** PAYER 2000, S. 211f.









## KIOSKE

Das Wort Kiosk stammt ursprünglich aus dem Persischen – *kusk* für Ecke oder Winkel aber auch für Pavillon oder Gartenhaus – und wurde von dort als *kjosk* ins Türkische übernommen. Im 18. Jahrhundert hielt der Kiosk als Gartenpavillon Einzug in die europäischen, vor allem englischen Gärten und der Begriff *kiosque*, *chiosco* oder *kiosk* ins Französische, Italienische, Englische und in ähnlicher Form in andere europäische Sprachen.<sup>1</sup> Im Zuge der Industrialisierung und des Entstehens der Großstädte erfuhr er in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen Bedeutungswandel. Als kommerziell genutztes Verkaufshäuschen für zumeist industriell gefertigte Produkte eroberte er den gesamten städtischen Raum.<sup>2</sup> So erklärte der Brockhaus 1894: „Jetzt versteht man meist unter K. leichte, aus Holz oder Eisen und Glas errichtete Bauten in den Straßen der Großstädte, die zum Verkauf von Zeitungen, Erfrischungen, Cigarren u. dgl. dienen.“<sup>3</sup>

Das folgende Kapitel bietet zunächst einen Einblick in die Entwicklung dieser Konsum-Kleinbauten in anderen europäischen Großstädten, wobei insbesondere Paris und Berlin und dabei die in der Literatur häufig getrennt behandelten, jedoch bald in Mischformen auftretenden Zeitungskioske und Trinkhallen im Vordergrund stehen.

<sup>1</sup> NAUMANN 2003, S. 10.

<sup>2</sup> Ibid., S. 34.

<sup>3</sup> BROCKHAUS KONVERSATIONSDIKTIONAR 1894, S. 350.

### KIOSKE IN ANDEREN EUROPÄISCHEN STÄDTEN

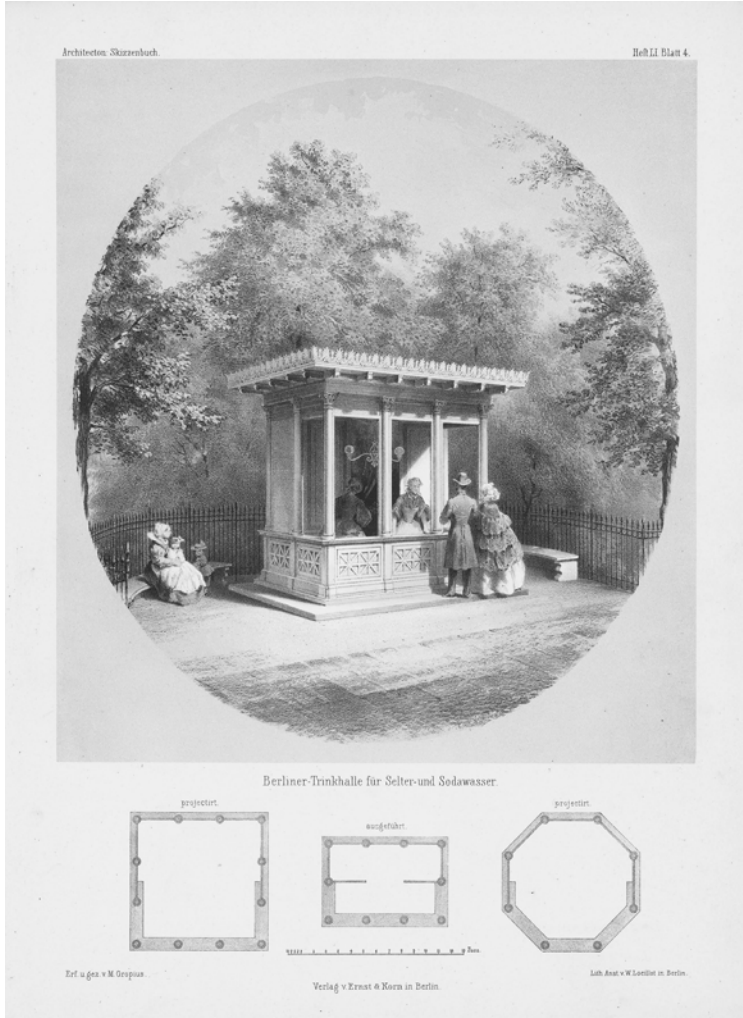
Bereits im Jahr 1857 wurden auf den Grands Boulevards in Paris die ersten Zeitungskioske aufgestellt, 13 Jahre später waren es über 300. Die von Gabriel Davioud, dem Chefarchitekten unter Georges-Eugène Haussmann entworfenen, achteckigen und mit markanten Kuppeln versehenen Kioske wurden zunächst aus dunkelgrün gestrichenem Gusseisen gefertigt, zwei Jahre später jedoch durch großzügig verglaste Eichenholzkonstruktionen ersetzt (Abb. 1). Dabei waren die winzigen, an die späteren „colonnes Morris“ erinnernden Bauten nicht betretbar, sondern dienten als Werbefläche und Stauraum für die untertags aufgebauten Auslagen der Zeitungsverkäufer.<sup>4</sup>

In Berlin genehmigte 1859 das Königliche Polizeipräsidium einem Privatunternehmer die Aufstellung von 20 Trinkhallen, die dem Ausschank des in den Kurorten entwickelten, künstlich hergestellten und nun massenhaft produzierten Mineralwassers dienten. Der Entwurf für die ab 1861 errichteten „Berliner Trinkhallen für Selter- und Sodawasser“ stammte von Martin Gropius, der eine im Grundriss variable Holz- oder Eisenkonstruktion mit Flachdach und ausladender Verkaufsveranda vorsah (Abb. 2). Die Trinkhallen fanden solchen Anklang, dass sie ab 1867 in leicht veränderter Form aber mit der deutschen Aufschrift „Trinkhalle“ auf den neuen Pariser Boulevards aufgestellt wurden (Abb. 3), doch blieb ihr Hauptort Mitteleuropa. So entstanden zu dieser Zeit in vielen aufstrebenden deutschen Großstädten und Industriegebieten ähnliche Getränkekioske, die im Ruhrgebiet „Buden“ und in Frankfurt am Main „Wasserhäuschen“ genannt wurden.<sup>5</sup>

Schon bald begannen die Trinkhallen, ihr Verkaufsangebot um weitere Getränke, Gebäck, Tabakwaren, Zeitungen und Zeitschriften zu erweitern. Bewusst ausgeklammert wurden zur Bekämpfung der seit den 1870er Jahren zunehmenden Trunksucht jegliche Formen des Alkohols.<sup>6</sup> Nach ihrem bahnbrechenden Erfolg ab den 1880er Jahren gewannen die Verkaufskioske auch in architektonischer Hinsicht zunehmend an Bedeutung und dienten, wie Josef Stübben in seinem 1890 erschienenen Werk *Der Städtebau* vermerkte, „nicht bloß dem Wanderer zur Labung, sondern auch der Straße zur Verschönerung“<sup>7</sup>.

4 MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 17, 31.  
5 KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 64; NAUMANN 2003, S. 35f; MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 25.  
6 NAUMANN 2003, S. 37.  
7 STÜBBEN 1890, S. 399.

Abb. 1 Gabriel Davioud, Zeitungskiosk, Paris, 1899  
Abb. 2 Martin Gropius, Berliner-Trinkhalle für Selter- und Sodawasser, Architektonisches Skizzenbuch, 1861  
Abb. 3 Martin Gropius, Trinkhalle Paris, Architektonisches Skizzenbuch, 1868





Ab der Jahrhundertwende entstanden ebenfalls zur Eindämmung des Alkoholkonsums auf Initiative der „Gesellschaft für Milchausschank in Rheinland und Westfalen“ zahlreiche Milchhäuschen, die ihr Sortiment nach dem Ersten Weltkrieg ausweiteten.<sup>8</sup> Zudem wurden aufgrund der erhöhten Nachfrage nach Druckschriften in vielen europäischen Städten und zumeist auf Initiative von Zeitungs- und Buchverlagen gesonderte Verkaufsstellen für Zeitungen und Zeitschriften aufgestellt.<sup>9</sup>

In Berlin errichtete die von dem Buchhändler und Verleger Hermann Stilke gegründete Deutsche Kiosk-Gesellschaft 1905 einen ersten Probekiosk (Abb. 4), im Jahr darauf waren es bereits 13.<sup>10</sup> Den Entwurf Alfred Grenanders lobte der Kunsthistoriker Georg Swarzenski 1905 mit den Worten: „Als Hauptakzent, der weiten Sichtbarkeit wegen, das Dach: Kupfer, vorgekragt, in ausladenden, geschwungenen Linien. Der Unterteil sockelartig aus roten, irisierenden Fliesen. Der eigentliche Körper aus Eisen. Oben, unter dem Dach, eine breite Zone, die für Plakate gedacht ist. Das ganze in seiner farbigen Wirkung interessant, in der Form vorzüglich.“<sup>11</sup> Ab 1908 entstanden in Charlottenburg vier weitere Typen, die neben zwei bis vier in der Dachzone angebrachten Normaluhren häufig einem Fernsprech-Automaten Platz boten (Abb. 5). Im Jahr 1909 schloss sich das Unternehmen mit der Trinkhallen-Gesellschaft zusammen, firmierte fortan als Vereinigte Deutsche Kiosk- und Berliner Trinkhallen-Gesellschaft m. b. H. und errichtete neue Kioske nach einem Entwurf William Müllers. Nicht verwirklicht wurden hingegen mehrere Entwürfe Grenanders für Kioske mit Wartehallen in Charlottenburg (Abb. 6-7).<sup>12</sup>

In den 20er Jahren widmete sich auch die Avantgarde dem Bautyp Verkaufskiosk. Unter anderem entstanden im Jahr 1924 mehrere Entwürfe Herbert Bayers für Tabak- und Zeitungskioske (Abb. 8), die als „urbane Zeichenspender“ den Werbecharakter der Kioske verdeutlichten.<sup>13</sup>

In Berlin gingen 1924 die inzwischen 90 Kioske vertragsmäßig in den Besitz der Stadt über und wurden fortan von den einzelnen Bezirken verwaltet.<sup>14</sup> Die in den 20er Jahren neu errichteten, nun nicht mehr einheitlich gestalteten Kioske wurden meist größer dimensioniert und konnten häufig auch von der Kundschaft betreten werden (Abb. 9).

8 NAUMANN 2003, S. 38;  
MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 26.

9 NAUMANN 2003, S. 39.

10 KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 69.

11 zit. n. lbd., S. 70; Die zunehmende Beliebtheit solcher Mehrzweck-Kleinbauten belegt auch die im Jahr 1911 in Zürich errichtete Tramwartehalle, siehe Kapitel „Wartehallen“.

12 KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 70.

13 MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 21; NIEDENTHAL 2004, S. 26.

14 KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 72.

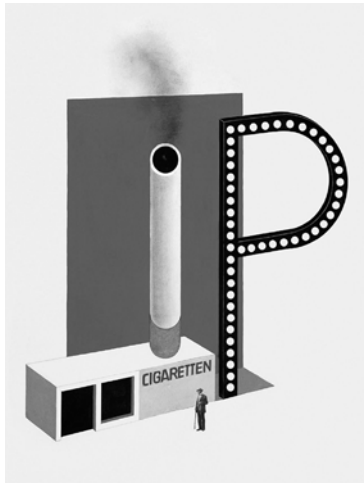
Abb. 4 Alfred Grenander, Zeitungskiosk, Leipziger Platz, Berlin, 1905

Abb. 5 Alfred Grenander, Zeitungskiosk, heutiger Ernst-Reuter-Platz, Berlin, 1908

Abb. 6-7 Alfred Grenander, Entwürfe für Kioske mit Wartehallen, Charlottenburg, um 1910

Abb. 8 Herbert Bayer, Entwurf für einen Verkaufs- und Werbekiosk für die Zigarettenmarke P, 1924

Abb. 9 Zeitungskiosk am Kurfürstendamm, Berlin, errichtet 1921 als Tabakwaren-Verkaufstempelchen, nach dem Zweiten Weltkrieg nach altem Muster wieder errichtet, 1983



In den 30er Jahren wurden auch in Paris größere Kiosk-  
typen mit einer verchromten Eisenstruktur errichtet,<sup>15</sup> in Zürich  
entstand 1938 ein runder, verglaster Pilzbau nach den Plänen  
Max Ernst Haefelis und Werner Max Mosers im Freibad Allen-  
moos (Abb. 10).<sup>16</sup> Vom Berlin der NS-Zeit sind neben einem für  
die Olympiade von 1936 werbenden Kiosk des Verkehrsvereins  
am Askanischen Platz (Abb. 11) keine Kioskneubauten bekannt.<sup>17</sup>

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden ab den 50er Jahren  
die unterschiedlichsten Kioske errichtet, von futuristischen Ex-  
emplaren aus Edelstahl und Glas in Paris bis hin zu serienmäßig  
produzierten und auch ins Ausland exportierten Fliegenpilzkios-  
ken (Abb. 12) in Deutschland.<sup>18</sup>

In den 60er Jahren entstanden insbesondere in der DDR  
und Osteuropa unterschiedlich genutzte und jeweils in mehre-  
ren Städten aufgestellte Typenkioske. So wurde die 1968 in der  
DDR entwickelte Type K 600 (Abb. 13) an rund 250 Standorten  
in ostdeutschen Städten, unter anderem in Berlin, Leipzig und  
Dresden errichtet. Von der modularen, aus Fiberglas gefertigten  
Type K 67 (Abb. 14) des slowenischen Architekten Saša Mächtig  
wurden bis 1999 fast 7.500 Stück produziert und weltweit ver-  
trieben.<sup>19</sup>

<sup>15</sup> MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 19.

<sup>16</sup> BAUER/CAPOL 1995, S. 47.

<sup>17</sup> NAUMANN 2003, S. 46f.

<sup>18</sup> MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 19; NIEDENTHAL 2004, S. 33.

<sup>19</sup> BURG GIEBICHENSTEIN KUNSTHOCH-  
SCHULE HALLE 2020, S. 26-28;  
HUBER 2017.

Abb. 10 Max Ernst Haefeli & Werner  
Max Moser, Pavillon-Kiosk, Freibad  
Allenmoos, Zürich, 1938

Abb. 11 Kiosk des Verkehrsvereins,  
Askanischer Platz, Berlin, 1936

Abb. 12 Milchpilz, Bregenz, um 1950

Abb. 13 Type K 600, als Verkaufskiosk  
für Presseerzeugnisse genutzt

Abb. 14 Saša Mächtig, Type K 67



10  
11



12



13  
14





# KIOSKE IN WIEN

Über die frühen Entwicklungen der Kiosklandschaft Wiens ist im Gegensatz zu Berlin bislang nur wenig bekannt. Historische Fotografien belegen jedoch, dass Verkaufskioske auch in Wien bereits in den 1860er Jahren existierten. So zeigt eine Fotografie des Parkrings von 1868 (Abb. 15) nicht nur die jungen Allee-bäume der Ringstraße, sondern auch einen kleinen, hölzernen Kiosk mit achteckigem Grundriss und reich verziertem Zeltdach. Das vermutlich gleiche Modell steht im Zentrum einer nach der Eröffnung des Nordbahnhofes 1865 entstandenen Skizze Rudolf von Alts vom Praterstern (Abb. 16). Auch auf einer historischen Fotografie der 1873 eröffneten Maria Theresien-Brücke über den Donaukanal ist ein rechteckiger, aufwendig gestalteter hölzerner Kiosk zu erkennen (Abb. 17).

Alle drei Exemplare erinnern an Gropius' Trinkhallen für Berlin, doch ist keine eindeutige Kennzeichnung des Warenangebots erkennbar. Zudem ist für Wien kein für die Errichtung solcher Kleinbauten verantwortliches Unternehmen bekannt. Da die grundsätzliche Funktion der Verkaufskioske geläufig war und sie mit dem technischen Fortschritt dieser Zeit nur indirekt in Verbindung standen, wurden sie zudem weitaus seltener dokumentiert als die neuen Wartehallen und Bedürfnisanstalten. Doch geben neben den heute noch erhaltenen Exemplaren insbesondere die Zufallsfunde längst verschwundener Kioske in den Archiven der Baupolizei der Stadt Wien (MA 37) einen Einblick in die Fülle und Vielfalt der unterschiedlichen Konsumkleinbauten in Wien.

Die folgenden Kapitel widmen sich dabei zunächst den in Wien vornehmlich in Parkanlagen aufgestellten sogenannten Milchtrinkhallen und anschließend den Kiosken im Straßenraum. Im Vordergrund stehen dabei die am häufigsten auftretenden und bereits sehr früh errichteten Tabak-Trafiken sowie die erst später in feststehenden Kleinbauten untergebrachten Würstelstände, doch finden auch Kioske mit anderem Warenangebot Erwähnung.

Abb. 15 Parking / Gartenbaupromenade, Ausschnitt Kiosk, 1868

Abb. 16 Rudolf von Alt (Künstler), Der Praterstern mit dem neuen Nordbahnhof, Ausschnitt Kiosk, nach 1865

Abb. 17 Michael Frankenstein (Fotograf), Augartenbrücke (Maria Theresien-Brücke), Ausschnitt Kiosk, um 1873



15  
16



17

## MILCHTRINKHALLEN

Um die Jahrhundertwende entstanden im Zuge einer regelrechten Milchwelle, die zunächst vom Adel ausging und schon bald auf das Bürgertum überschwappte, nicht nur zahlreiche Meiereien und größere Milchtrinkhallen – wie 1903 nach den Plänen Friedrich Ohmanns und Josef Hackhofers im Stadtpark –, sondern auch viele kleinere, ebenfalls Milchtrinkhallen genannte Erfrischungspavillons.<sup>20</sup> So zeigt eine um 1900 aufgenommene Fotografie des Esterhazy-Parks einen aus Holz gefertigten und mit großen Fensterflächen versehenen betretbaren Kleinbau, der durch ein über dem Eingang angebrachtes Schild als „Trink Halle“ ausgezeichnet wurde (Abb. 18). Im Arenbergpark entstand im Jahr 1902 ein kleiner, aufwendig gestalteter Fachwerkbau (Abb. 19), wobei der Ausschank hier durch ein mit einer Theke ausgestattetes Verkaufsfenster erfolgte.<sup>21</sup>

Wie sehr die Trinkhalle auch in Wien mit der Stadt der Jahrhundertwende verbunden war,<sup>22</sup> illustriert Otto Wagners 1911 veröffentlichte Studie *Die Grossstadt*. Dabei sah er bei seinem Idealentwurf für einen fiktiven 22. Bezirk in allen die Blockrandbebauung auflockernden Gartenanlagen je zwei Kinderspielplätze, eine öffentliche Toilettenanlage sowie eine Trinkhalle vor.<sup>23</sup>

Auch in der Zwischenkriegszeit entstanden mehrere neue Milchtrinkhallen, in der ersten Hälfte der 20er Jahre zunächst durch die Adaptierung bereits bestehender Kleinbauten. 1924 übernahm die Wiener Molkerei eine im Rahmen der Wiener Weltausstellung 1873 an der Prater Hauptallee errichtete, später in „Leitmeritzer Bierhalle“ unbenannte „Amerikanische Trinkhalle“ (Abb. 20), die sie in einen heute noch bestehenden, jedoch mehrfach vergrößerten Milchkurpavillon integrierte (Abb. 21).<sup>24</sup> Im selben Jahr wurde ein zwischen 1890 und 1901 im Volksgarten errichtetes Wasserreservoirhäuschen zu einer Milchtrinkhalle umgebaut,<sup>25</sup> die in den 50er Jahren durch eine sukzessive geschlossene Pergola zu einer Kaffeemeierei erweitert wurde [K104]<sup>26</sup>. Im Schlosspark Schönbrunn entstand 1927 durch den Umbau eines seit den 1830er Jahren bestehenden hölzernen Pavillons (Abb. 22) ebenfalls eine Kaffeemeierei (Abb. 23), die heute noch als solche betrieben wird.<sup>27</sup>

<sup>20</sup> SCHUBERTH 2013.

<sup>21</sup> HAIDER 2017, S. 6.

<sup>22</sup> MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 26.

<sup>23</sup> WAGNER 1911, S. 11.

<sup>24</sup> WIEN GESCHICHTE WIKI | Meierei im Prater.

<sup>25</sup> BUNDESDENKMALAMT 2007, S. 947

<sup>26</sup> Die Sammlung der Kioske beginnt auf S. 195, hier S. 210.

<sup>27</sup> SCHUBERTH 2013.

Abb. 18 Trinkhalle und Ständeruhr im Esterhazy-Park, um 1900

Abb. 19 Milchtrinkhalle im Arenbergpark, errichtet 1902

Abb. 20 Amerikanische Trinkhalle im Prater, Entwurfszeichnung 1873

Abb. 21 Meierei im Prater, Ansichtskarte, Gebrauch 1963

Abb. 22 Pavillon Schlosspark Schönbrunn, vor 1927

Abb. 23 Meierei Schlosspark Schönbrunn, nach 1927



18



19



21

20



22

23





In der zweiten Hälfte der 20er Jahre wurden zudem mehrere neue, heute jedoch nicht mehr erhaltene Milchtrinkhallen errichtet. Im Jahr 1926 entstand ein kleiner hölzerner Pavillon im Waldmüllerpark (Abb. 24), im darauffolgenden Jahr eine etwas größere, runde Trinkhalle der Niederösterreichischen Molkereien im Türkenschanzpark (Abb. 25). 1928 wurde im Kongreßpark eine Milchtrinkhalle mit einem weit aufragenden geschwungenen Walmdach erbaut (Abb. 26), welches heute als Gartenpavillon erhalten ist [KJ05]. 1932 entstand in der Nähe des Döblinger Friedhofes im 19. Bezirk ein kleines Salettl nach den Plänen des Otto Wagner-Schülers Friedrich Pindt, doch wurde dieser heute noch bestehende (Abb. 27), wohl mehrfach erweiterte Kleinbau nicht als Milchtrinkhalle, sondern als Cafépavillon errichtet.<sup>28</sup>

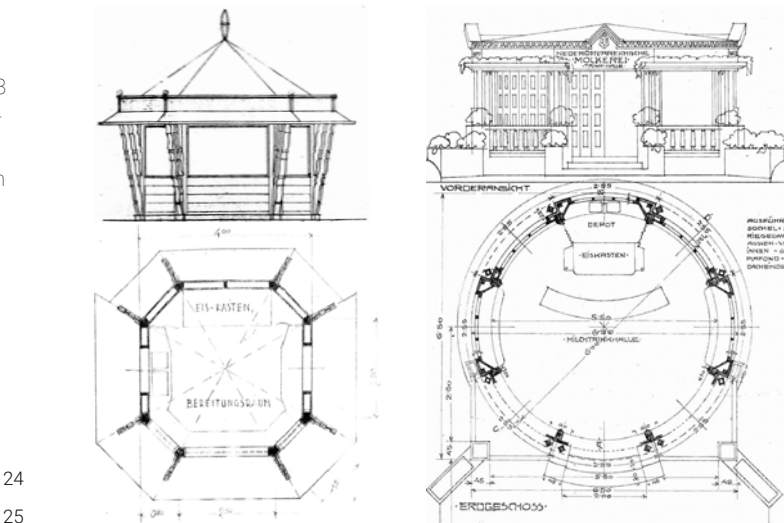
Der vermutlich letzte offiziell als Milchbar bezeichnete Bau entstand 1951 nach den Plänen Oswald Haerdtls im Volksgarten (Abb. 28). Er wurde neben dem seit 1823 bestehenden klassizistischen Kaffeehaus-Pavillon Peter Nobles errichtet, der zwischen 1954 und 1958 ebenfalls nach Plänen Haerdtls zu einem Tanzcafé erweitert wurde.<sup>29</sup> Auch bei der Milchbar handelt es sich um einen größeren, multifunktionalen Bau, der seinen Namen den Fördergeldern des Milchwirtschaftsfonds zu verdanken hatte und den Kaffeehaus-Pavillons sowie insbesondere den Espresso der 1950er Jahre näher stand als den kleinen Erfrischungs-Kiosken.<sup>30</sup>

Die meisten kleinen Trinkhallen sind heute aus den Parkanlagen verschwunden, erhalten wurden nur die größeren oder im Laufe der Zeit erweiterten Bauwerke. Aus diesem Grund finden sich in der Sammlung nur zwei ehemalige Milchtrinkhallen, zum einen das zur zunächst monofunktionalen Milchtrinkhalle umgebaute Wasserreservoirhäuschen im Volksgarten [KJ04], zum anderen der heute nur mehr als Gartenpavillon erhaltene Kleinbau im Kongreßpark [KJ05].

Dabei verdeutlichen alle erwähnten Beispiele nicht nur die grundsätzliche Schwierigkeit bei der funktionalen Eingrenzung der Getränke-Kioske in Wien, sondern auch ihre typologische und standortbedingte Nähe zu den Gartenpavillons, in deren Kontext tiefergehende Analysen interessant wären.

28 ACHLEITNER 2010b, S. 110.  
29 KUNSTUNIVERSITÄT LINZ 2015, S. 92; ACHLEITNER 2010a, S. 79.  
30 STILLER 2000, S. 251.

Abb. 24 Milchpavillon im Waldmüllerpark, Grundriss und Ansicht, 1926  
Abb. 25 Milchtrinkhalle im Türkenschanzpark, Grundriss und Ansicht, 1927  
Abb. 26 Martin Gerlach (Fotograf), Milchtrinkhalle im Kongreßpark, 1928  
Abb. 27 Friedrich Pindt, Salettl, Hartäckerstraße 80, errichtet 1932  
Abb. 28 Oswald Haerdtl, Milchbar im Volksgarten, errichtet 1951



24  
25



26



27  
28

Der Begriff Tabak-Trafik – arabisch *trafiq*, verteilen; italienisch *traffico*, Handel – bezeichnet eine Detailverkaufsstelle für Tabakwaren und ist in dieser Form nur in Österreich gebräuchlich.<sup>31</sup> Ausgehend von Frankreich eroberte das Genussmittel Tabak in der frühen Neuzeit ganz Europa.<sup>32</sup> Bereits im Jahr 1784 erließ Kaiser Joseph II. ein Vollmonopol für Tabakerzeugnisse, das neben dem Anbau, der Erzeugung und der Einfuhr auch den Verkauf einschloss.<sup>33</sup> In einem Handschreiben an seinen Kanzler empfahl er, „bey den Stellen der Traffikanten vornehmlich den militar Invaliden, oder Soldaten Wittwen nach Thunlichkeit einiges Unterkommen und Verdienst“<sup>34</sup> zu verschaffen. Während im 17. und 18. Jahrhundert die Pfeife das bevorzugte Rauchgerät darstellte, eroberte zu Beginn des 19. Jahrhunderts zunächst die rauchfertige Zigarre und in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Zigarette den Markt.<sup>35</sup> Insbesondere die Zigarette, die in Österreich ab 1865 industriell gefertigt und massenhaft produziert wurde, symbolisierte dabei nicht nur die zunehmende Beschleunigung des Lebens, sondern war als früheres Luxusprodukt nun auch für eine breite Öffentlichkeit erschwinglich.<sup>36</sup>

Bedingt durch die große Nachfrage entstanden überall in der Stadt Wien zumeist sehr kleine Tabak-Trafiken, die sowohl in Ladengeschäften als auch in eigens dafür errichteten Kiosken untergebracht wurden. Von den frühen, heute nicht mehr erhaltenen Kiosken zeugt das bei der Baupolizei verwahrte Planmaterial. So zeigen die 1889 entstandenen Pläne für eine Tabak-Trafik vor dem Palais Auersperg am Rande der Ringstraßenzone im 8. Bezirk einen winzigen, nur 1,8 m langen und breiten, vermutlich in Anlehnung an die Beetz’schen Bedürfnisanstalten gestalteten Eisen-Kiosk (Abb. 29), der mit einem überdachten Verkaufsfenster ausgestattet und durch den k.k. Doppeladler einfassende Schriftzüge als Tabak-Trafik gekennzeichnet wurde. Ein ähnlich gestalteter, mit 3 m Länge und 2 m Breite auch für die Kundschaft betretbarer Kiosk entstand 1906 am Rudolfsplatz im 1. Bezirk (Abb. 30). Auch in den ab 1890 eingemeindeten Vororten wurden Tabak-Trafik-Kioske erbaut. So entstand 1906 in der Nähe des Ottakringer Friedhofes ein kleiner Fachwerkbau (Abb. 31), der inzwischen als Würstelstand genutzt wird [KJ01].

31 CZEIKE 1997, S. 410.

32 SCHIVELBUSCH 1997, S. 108.

33 TROST 2003, S. 10.

34 zit. n. lbd., S. 116.

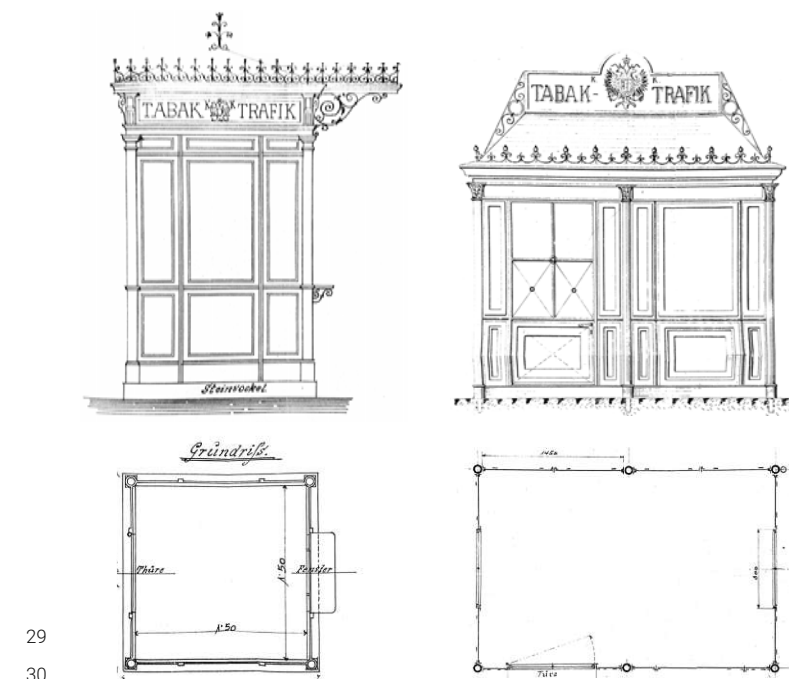
35 SCHIVELBUSCH 1997, S. 123.

36 MEIGHÖRNER 2019, S. 115.

Abb. 29 Tabak-Trafik-Kiosk vor dem Palais Auersperg, Grundriss und Ansicht, 1889

Abb. 30 Tabak-Trafik-Kiosk am Rudolfsplatz, Grundriss und Ansicht, 1906

Abb. 31 Tabak-Trafik-Kiosk bei Gallitzinstraße 1, 1951



29  
30



31



Wie sehr das Rauchen mit dem Militär verbunden war, belegen zwei etwas größere, gemauerte Kioske, die vermutlich ebenfalls zu Beginn des 20. Jahrhunderts in unmittelbarer Nähe der Rossauer Kaserne im 9. Bezirk (Abb. 32) [K|06] sowie der Meidlinger Trainkaserne im 12. Bezirk [K|07] errichtet und in Anlehnung an die Kasernen gestaltet wurden. Während die Tabak-Trafik im 12. Bezirk noch heute als solche genutzt wird, stand der Kiosk im 9. Bezirk sehr mehreren Jahren leer. Erst im Juli 2021 wurde er instandgesetzt.

Im Jahr 1912 existierten in Wien Adolph Lehmann's alge-  
meinem Wohnungs-Anzeiger zufolge bereits rund 1270 Tabak-  
Trafiken, wobei 32 als Hütte, Kiosk oder Pavillon gekennzeich-  
net wurden.<sup>37</sup> Im Jahr darauf waren es bereits 43.<sup>38</sup>

Der Erste Weltkrieg führte insbesondere durch die täg-  
lichen Tabakrationen der Soldaten zu einem massiven Anstieg  
der Raucherzahlen.<sup>39</sup> Ein Trend, der sich in den darauffolgenden  
Jahren auf die gesamte Bevölkerung ausweitete. Zwar exis-  
tierten bereits im Jahr 1873 Zigarettenmarken mit Namen wie  
„Feine Dame“, doch war die rauchende Frau erst in den 1920er  
Jahren ein weit verbreitetes und gesellschaftlich akzeptiertes  
Phänomen.<sup>40</sup>

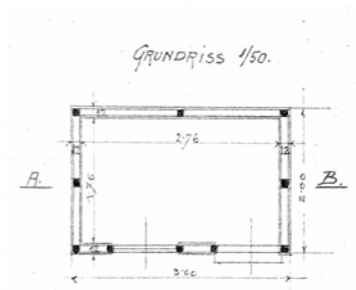
So entstanden in der Zwischenkriegszeit auch zahlreiche  
neue Tabak-Trafik-Kioske. In der ersten Hälfte der 20er Jahre  
wurden in Anlehnung an die früheren Kioske, jedoch meist  
schlichter gestaltete Fachwerk- oder reine Holzkonstruktionen  
errichtet, wie beispielsweise 1921 am Börseplatz (Abb. 33) und  
1922 in der Nähe des Palais Coburg (Abb. 34). Ab der zweiten  
Hälfte der 20er Jahre entstanden vermehrt Mauer- oder Stahl-  
konstruktionen. So wurde 1926 ein bestehender hölzerner  
Kiosk an der Universitätsstraße im 1. Bezirk durch einen gering-  
fügig größeren, gemauerten Kleinbau mit einer großen, zwei-  
flügeligen Eingangstüre ersetzt (Abb. 35). Am Mölker Steig wurde  
1928 ein sechseckiger, ebenfalls betretbarer Trafik-Kiosk mit  
separat erschlossener Telefonzelle erbaut, der – wenn auch stark  
verändert – heute noch erhalten ist und seit 2020 als Eissalon  
genutzt wird [K|02]. Ein noch immer als Trafik dienender Kiosk  
mit einem von zwei massiven Stützen getragenen, über den  
Gehweg reichenden Portikus entstand vor 1930 in der zwischen  
1921 und 1929 errichteten Siedlung Am Flötzersteig [K|08].

37 LEHMANN 1912, S. 1453-1456.  
38 LEHMANN 1913, S. 1501-1504.  
39 MEIGHÖRNER 2019, S. 117.  
40 FELLNER 2019, S. 127.

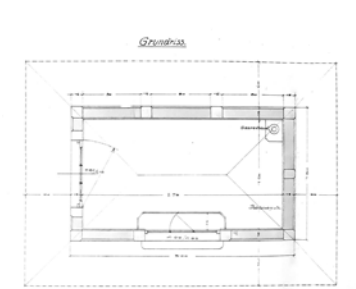
Abb. 32 Schlickplatz mit Rossauer  
Kaserne, Ansichtskarte, Ausschnitt  
Tabak-Trafik-Kiosk, nach 1904  
Abb. 33 Trafik-Kiosk am Börseplatz,  
Grundriss und Ansicht, 1921  
Abb. 34 Trafik-Kiosk beim Palais  
Coburg, Grundriss und Ansicht, 1922  
Abb. 35 Tabak-Trafik-Kiosk an der  
Universitätsstraße, Grundriss und  
Ansicht, 1926



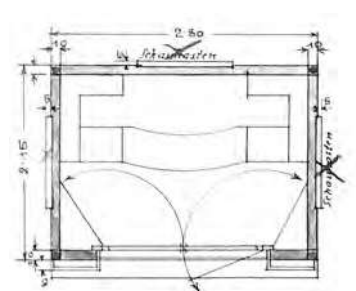
32



33



34



35







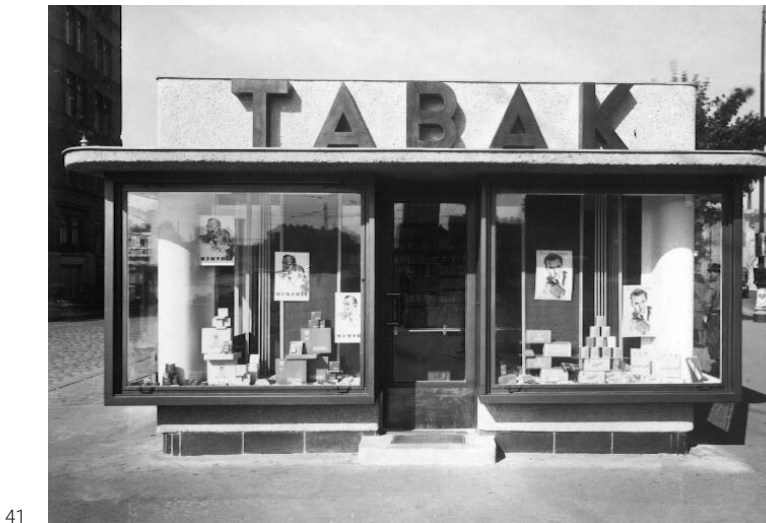
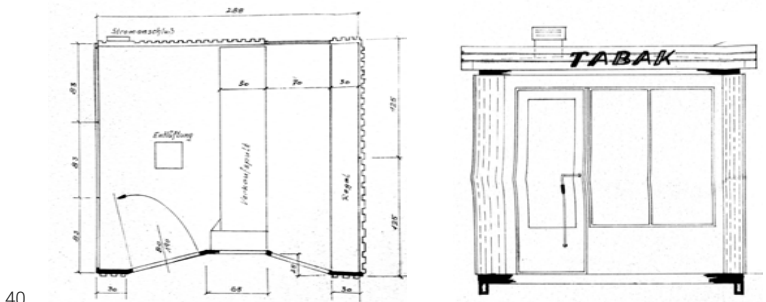
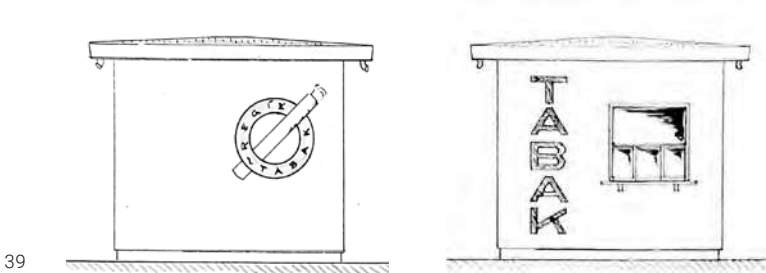
des Zentralfriedhofes, neben dem obligatorischen Schriftzug verwies der nach dem Zweiten Weltkrieg eingeführte Rauchring auf der Rückseite des Kleinbaus auf seine Funktion (Abb. 39). Ein weiterer, heute ebenfalls verschwundener Tabak-Trafik-Kiosk mit einer mit Metall verkleideten Stahlkonstruktion wurde 1965 neben der Beetz'schen Bedürfnisanstalt vor dem Stadtpark errichtet (Abb. 40).

Seit dem stetigen Rückgang der RaucherInnenzahlen ab den 1990er Jahren verschwinden die Trafiken immer mehr aus dem Stadtbild, häufig bleiben nur undatierte Fotografien nicht verortbarer Kleinbauten (Abb. 41). Auch die erhaltenen Exemplare dienen oftmals nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck. So wird nur mehr rund die Hälfte der in die Sammlung aufgenommenen Tabak-Trafik-Kioske heute noch als solche genutzt – wobei über einige dieser Exemplare nur sehr wenig bekannt ist [K13, K14]. Während die Kioske an eher abgelegenen Orten nach der Schließung häufig leer stehen [K104, K15], wurden viele der an attraktiveren Standorten gelegenen Kleinbauten umgebaut und dienen heute als Eissalons [K102, K16] oder Wiener Würstelstände [K101, K103, K12].

Abb. 39 Tabak-Trafik-Kiosk am Zentralfriedhof, Ansichten, 1955

Abb. 40 Tabak-Trafik-Kiosk vor dem Stadtpark, Grundriss und Ansicht, 1965

Abb. 41 Winkler (FotografIn), Tabak-Trafik-Kiosk, um 1955



41

## WIENER WÜRSTELSTÄNDE

Ambulante Wurstverkäufer, sogenannte „Salamimänner“ oder „Bratelbrater“, gab es auf den Straßen Wiens bereits im ausgehenden 18. Jahrhundert. In den darauffolgenden Jahrzehnten führte die voranschreitende Industrialisierung zu einer zunehmenden Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten und dadurch zu einer erhöhten Nachfrage nach schneller, ambulanter Verköstigung sowie dem Entstehen einer neuen Imbisskultur. Welchen Stellenwert dabei insbesondere die Wurst einnahm, verdeutlichen die 1805 kreierten, nach dem Lehrort ihres Erfinders Johann Georg Lahner benannten Frankfurter Würstel, die als „Wiener Würstel“ ganz Europa eroberten.<sup>43</sup>

Während die Würste zunächst aus Handkesseln, Schubkarren oder ambulanten Ständen an Verkehrsknotenpunkten und vor den Toren der Fabriken verkauft wurden, kamen im frühen 20. Jahrhundert hölzerne Wagen auf, die täglich zu einem Stamplatz mit einer konstant hohen Passantenfrequenz gebracht wurden (Abb. 42).<sup>44</sup> Auch der 1918 gegründete, nach eigenen Aussagen älteste durchgehend betriebene Würstelstand „Leo“ bestand zunächst aus einem kleinen, hölzernen Wagen, den der Besitzer von Hand zu seinem Stamplatz vor der Nussdorfer Straße 79 im 9. Bezirk zog.<sup>45</sup> Nach dem Zweiten Weltkrieg galten die Würstelstände als „das letzte Bollwerk österreichischer Beständigkeit“<sup>46</sup> und die Frankfurter, deren 150. Geburtstag 1955 im Wiener Konzerthaus gefeiert wurde, als Symbol für den Wiederaufbau Österreichs.<sup>47</sup> Zwar wurden die Wagen immer größer (Abb. 43), doch blieben sie auch in der Nachkriegszeit grundsätzlich mobil.

Der baulich älteste, gemäß § 2a denkmalgeschützte und in der Denkmalliste als „Würstelhütte“ bezeichnete Würstelstand steht in der Nähe der Station Kettenbrückengasse an der Linken Wienzeile [K17].<sup>48</sup> Doch entstand der gemauerte, von einem Zelt-dach abgeschlossene Kleinbau vermutlich im Zusammenhang mit dem 1915/16 im Anschluss an den Naschmarkt errichteten Großmarkt und diente – wie auch ein ursprünglich zweites, weiter westlich errichtetes Exemplar (Abb. 44) – zunächst einem anderen Zweck.<sup>49</sup>

43 PAYER 2008, S. 74-76.

44 HACKENSCHMIDT 2013, S. 12.

45 WUERSTELSTANDLEO.AT.

46 DIETRICH 2005, S. 126.

47 WEIDINGER 2013, S. 147.

48 BUNDESDENKMALAMT 2020.

49 Czeike 1995, S. 348.

Abb. 42 Mobiler Würstelstand, um 1920

Abb. 43 Mobiler Würstelstand, 1953

Abb. 44 Großmarkt Naschmarkt, Ausschnitt mit zweitem Kiosk, 1935

42

43



44



Erst in den 1960er Jahren wurde die Aufstellung feststehen- der Würstelstände genehmigt.<sup>50</sup> Die vermutlich ältesten erhaltenen Exemplare stammen aus den 1970er Jahren. Zu dieser Zeit wurden vor allem in den inneren Bezirken bis hin zum Gürtel zahlreiche einheitlich gestaltete, längsrechteckige Kioske mit Flachdächern und großen Verkaufsfenstern aufgestellt, die insbesondere durch ihre vertikale Metallverkleidung an die in der DDR geläufige Type K 600 (Abb. 13) erinnerten. Vom ursprünglichen Erscheinungsbild dieses in Messing- oder Aluminiumtönen erhältlichen Modells zeugt seit seiner Wiedereröffnung 2019 der Würstelstand an der Pfeilgasse im 8. Bezirk [K18]. Viele weitere Exemplare sind heute noch in Betrieb, doch wurden sie häufig stark verändert. So war die Wiedereröffnung des Würstelstandes am Schwarzenbergplatz im Jahr 2005 dem Betreiber zufolge an die Bedingung geknüpft, den ursprünglich messingfarbenen Kiosk mit schlichten, stadtbildverträglicheren grauen Platten zu verkleiden (Abb. 45). Auch der Würstelstand Leo wurde 1978 in einem Stand dieser Bauart untergebracht, der 1987 an seinen heutigen Standort vor dem Döblinger Gürtel 2 im 19. Bezirk versetzt und erst 1997 durch einen größeren, türkisen Kiosk (Abb. 46) ersetzt wurde.<sup>51</sup>

Während Mitte der 80er Jahre rund 250 Würstelstände existierten,<sup>52</sup> zählte die Wirtschaftskammer 2012 bereits 603 Würstel- und Kebabstände.<sup>53</sup> Aufgrund der zunehmenden Konkurrenz lag der Fokus bei der Gestaltung neuer Bauwerke immer mehr auf der Werbewirkung. So wurden neben eher anonymen, mit zahlreichen Angeboten und Leuchtschildern versehenen Containern auch vereinzelt Kioske mit historisierender Formsprache aufgestellt, die an den Mythos des Würstelstandes als k.u.k. Institution anzuknüpfen versuchen (Abb. 47-48).<sup>54</sup>

Erst in den letzten Jahren rückten die Würstelstände als ernstzunehmende Bauaufgabe erstmals in den Fokus der Architekturschaffenden (Abb. 49-50).<sup>55</sup>

50 PAYER 2008, S. 78.  
51 WUERSTELSTANDLEO.AT.  
52 PAYER 2008, S. 79.  
53 SCHUBERTH 2012.  
54 Dass die Einrichtung der Wiener Würstelstände während der k.u.k. Monarchie gegründet wurde um Kriegsinvaliden ein Einkommen zu sichern wird häufig wiederholt, jedoch nicht belegt.  
55 Einen exemplarischen Überblick über die Fülle der heute bestehenden Würstelstände bieten die Fotografien Stefan Oláhs in „Fünfundneunzig Wiener Würstelstände. The hot 95“, Vgl. HACKENSCHMIDT 2013.

Abb. 45 Stefan Oláh (Fotograf), Würstelstand am Schwarzenbergplatz,  
Abb. 46 Stefan Oláh (Fotograf), Würstelstand Leo am Döblinger Gürtel,  
Abb. 47 Stefan Oláh (Fotograf), Würstelstand am Schwarzenbergplatz,  
Abb. 48 Stefan Oláh (Fotograf), Würstelstand am Stadtpark,  
Abb. 49 trafo Kirchmayr und Nöbauer GesbR, Würstelstand am Schwedenplatz, errichtet 2003  
Abb. 50 Schubert und Schubert Architekten, Würstelstand Bitzinger bei der Albertina, errichtet 2008



Wie die Wartehallen und Bedürfnisanstalten wurden die Kioske meist auf öffentlichem Grund errichtet. Doch waren dabei keine konkreten Unternehmen, sondern private Bauwerber für ihre Errichtung verantwortlich. So ist die seit 1996 für die Verwaltung des Tabakeinzelhandelsmonopols zuständige staatliche Monopolverwaltungs GmbH zwar für die Vergabe der Konzessionen, jedoch nicht für die Verwaltung der Kleinbauten verantwortlich.<sup>56</sup>

Die Zuständigkeit für die Bewilligung nachträglicher Veränderungen dieser somit in Privatbesitz befindlicher Kioske liegt heute bei mehreren Stellen, je nach Nutzung und Größe des Baus bei der MA 19 (Abteilung Architektur und Stadtgestaltung), der MA 36 (Abteilung Gewerbeteknik, Feuerpolizei und Veranstaltungen), den Magistratischen Bezirksämtern sowie der MA 37 (Baupolizei).<sup>57</sup> Auch aus diesem Grund existiert weder ein umfassender Überblick über die erhaltenen Konsum-Kleinbauten, noch ist ein einheitlicher Umgang mit etwaigen Umbaumaßnahmen erkennbar.

Als eigenständiges Gebäude unter Denkmalschutz steht derzeit nur der als „Würstelhütte“ bezeichnete Kiosk an der Linken Wienzeile [K|17]. Eine Sonderstellung nehmen auch hier die ehemaligen Milchtrinkhallen ein. Während das ehemalige Wasserreservoirhäuschen im Volksgarten [K|04] per Bescheid unter Schutz gestellt wurde, steht die ehemalige Milchtrinkhalle im Kongreßpark [K|05] als Gartenbaudenkmal gemäß § 2a unter Denkmalschutz.<sup>58</sup>

Die folgende Sammlung bietet – ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben – einen Überblick über 18 erhaltene, zwischen 1905 und 1979 errichtete Kioske in Wien. Dabei folgen auf drei exemplarische Hauptbeispiele insgesamt 15 Nebenbeispiele.

56 MVG.AT.  
57 WIEN.GV | Kioske und Verkaufsstände in Wien.  
58 BUNDESDENKMALAMT 2020.

## SAMMLUNG KIOSKE



## SAMMLUNG KIOSKE





**K|01**  
Würstelstand  
Gallitzinstraße





DIE EHEMALIGE TABAK-TRAFIK AN DER GALLITZINSTRASSE

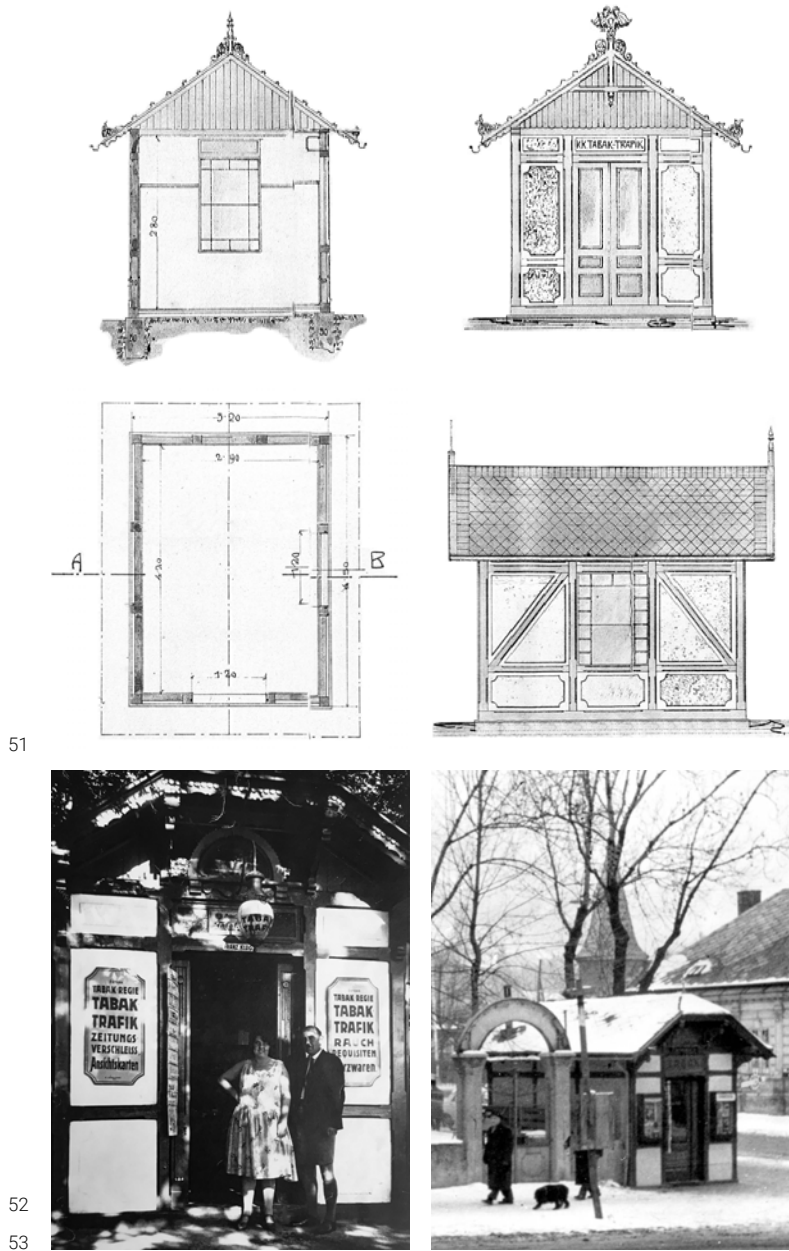
Einer der ältesten erhaltenen Tabak-Trafik-Kioske steht im 16. Bezirk an der Einmündung zur Gallitzinstraße, die sonntags und an schönen Sommertagen als Promenadenweg zum Liebhartstal, dem „Ottakringer Prater“, genutzt wurde.<sup>59</sup> Neben zahlreichen Gasthäusern und Heurigenlokalen sorgte zudem der nahe gelegene Ottakringer Friedhof für Kundschaft, weshalb der k.k. Tabak-Trafikant Franz Klug im Jahr 1906 den Ottakringer Baumeister Franz Gräf mit der Planung eines kleinen Kiosks auf der in Besitz der Gemeinde Wien befindlichen Ecke des Grundstücks an der Gallitzinstraße 1 beauftragte. Die Tabak-Trafik entstand somit noch vor dem ebenfalls von Franz Gräf geplanten, 1907 errichteten Liebhartstaler Bockkeller.<sup>60</sup>

Die nur mehr im Archiv des seit 1992 im ehemaligen Bockkeller beheimateten Wiener Volksliedwerks erhaltenen Kopien der originalen Pläne des Kiosks (Abb. 51) zeigen einen 4,5 m langen und 3,20 m breiten Fachwerkbau mit einer zweiflügeligen Eingangstüre zur Johann-Staud-Straße und jeweils einem Fenster an der Rückseite sowie der an der Gallitzinstraße gelegenen Längsseite. Den Plänen zufolge sollte das hölzerne Dach des bis zu 4,20 m hohen Kleinbaus als reich geschmücktes, jedoch einfaches Satteldach mit auf dem First angebrachten Doppeladler ausgeführt werden. Doch wurden dem Kostenvoranschlag entsprechend abgeschrägte Giebel sowie ein zusätzlicher, ebenfalls aufwendig gestalteter Mittelgiebel über dem Schubfenster an der Gallitzinstraße realisiert. Dementselben Dokument zufolge sollten die Fassaden in glattbraun und kirschrot gestrichen, die Dacheindeckung zweifärbig gestaltet und die Fenster teilweise mit Ornamentverglasungen versehen werden.<sup>61</sup> Zwei historische Fotografien aus den 1950er Jahren (Abb. 52) sowie vermutlich vor 1973 (Abb. 53) zeigen eine dunkel gefasste Holzstruktur sowie hell verputzte Ausfachungen.

Bis 1973 wurde der Kiosk als Trafik betrieben, seit den 1930er Jahren zuletzt von Franz Klug Junior. Zwischen 1973 und 1992 stand der Kleinbau leer. 1993 wurde er als Würstelstand wiedereröffnet, wobei die äußere Erscheinung des nicht unter Denkmalschutz stehenden Kiosks samt der detailreichen Holzverzierungen fast vollständig erhalten blieb.<sup>62</sup>

59 SCHEDTLER 2007, S. 4; WIEN GESCHICHTE WIKI | Liebhartstal.  
60 CZEIKE 2004, S. 24.  
61 Abschrift des Kostenvoranschlags aus dem Archiv des Wiener Volksliedwerks, WB 1495 Per 19.  
62 Ausstellung 100 Jahre Liebhartstaler Bockkeller 1907-2007, Wien 2007.

Abb. 51 Franz Gräf, Tabak-Trafik-Kiosk, Grundriss, Schnitt und Ansichten, 1906  
Abb. 52 Fotografie, 1950er Jahre  
Abb. 53 Fotografie, vermutlich vor 1973









# DIE EHEMALIGE TABAK-TRAFIK AM MÖLKERSTEIG

Der ehemalige Tabak-Trafik-Kiosk am auf die Mölker Bastei zurückgehenden Mölker Steig wurde 1928 nach Plänen des Architekten und Stadtbaumeisters Anton Schiener (Abb. 54) im Straßenzwickel zwischen dem Melker Hof und dem Haus an der Schottengasse 7 errichtet (Abb. 55).

Die ungewöhnliche sechseckige Grundrissform des gemauerten, 3 m langen, bis zu 2,75 m breiten und 3,15 m hohen Kleinbaus geht dabei nicht nur auf eine gestalterische Entscheidung zurück, sondern auch auf die vorgegebenen Abstandsflächen zu den Bestandsgebäuden. Neben der von der Schottengasse betretbaren Trafik bot der Kiosk ursprünglich einem separat erschlossenen Telefon-Automaten Platz, dessen Einbau laut Bewilligungsbescheid eine Bedingung für den Abriss einer bestehenden Telefonzelle an diesem Standort darstellte. An den beiden Längsseiten des Kleinbaus wurde jeweils ein über den Fassadenknick geführtes, tiefes Schaufenster ausgeführt. Die darüber hinaus sehr schlichten Fassaden wurden in eine dunklere Sockelzone, eine in einem bräunlichen Grauton gestrichene Wandfläche sowie eine heller gefasste Dachzone mit breitem Fries und schlichtem Kranzgesims eingeteilt. Den oberen Abschluss des Kleinbaus bildet ein flaches Zeltdach mit Blecheindeckung. Über die ursprüngliche Gestaltung des Innenraums geben die Pläne keine Auskunft.

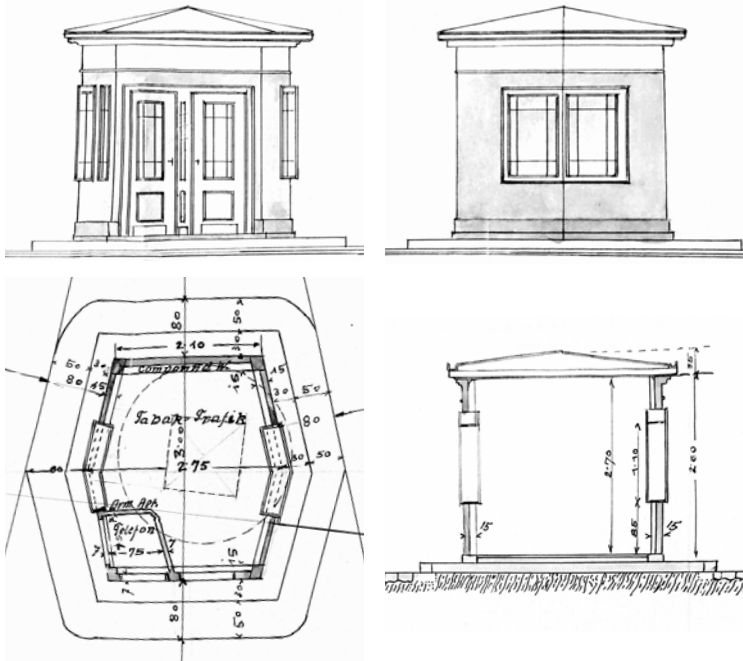
Im Laufe der Jahre verschwanden sowohl die Telefonzelle als auch die Fenster auf der Südseite, stattdessen wurden zahlreiche Werbetafeln sowie ein Zigarettenautomat angebracht. Bis 2018 diente der Kiosk als Tabak-Trafik, 2020 wurde er als Eissalon wiedereröffnet.<sup>63</sup> Im Zuge des Umbaus wurde auf der Nordseite das verbliebene Schaufenster ersetzt und mit Fensterläden versehen, auf der Südseite ein neuer Eingang geschaffen, die gesamte Front geöffnet und durch eine hölzerne Doppeltüre verschlossen sowie die Zone unter dem Dach mit ebenfalls weißen Holzleisten verkleidet.

Die charakteristischen Merkmale des ursprünglich betretbaren Kleinbaus, der nicht unter Denkmalschutz steht, sind somit verschwunden. Erhalten sind heute nur mehr die sechseckige Grundstruktur und das flache Zeltdach.

<sup>63</sup> EIS-GREISSLER.AT.

Abb. 54 Anton Schiener, Trafik-Kiosk am Mölkersteig, Grundriss, Schnitt und Ansichten, 1927

Abb. 55 Tabak-Trafik-Kiosk am Mölkersteig, Datum unbekannt

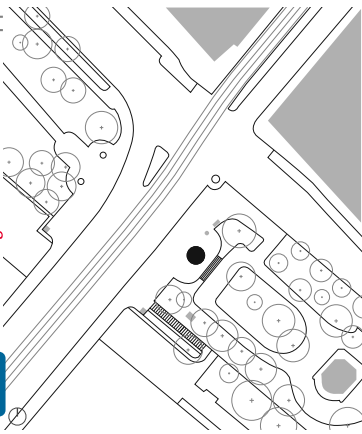


54



55





**K|03**  
Würstelstand  
Augartenbrücke





# DIE EHEMALIGE TABAK-TRAFIK AN DER AUGARTENBRÜCKE

Zwischen 1928 und 1931 wurde die seit 1873 bestehende Maria Theresien-Brücke über den Donaukanal durch einen Neubau ersetzt. Dabei entwarf der für die Gestaltung der Brücke sowie des umliegenden Straßenraumes zuständige Architekt Hubert Gessner nicht nur die Geländer, Leuchtpylonen und Kandelaber,<sup>64</sup> sondern auch einen kleinen Kiosk, der 1931 in der Ausbuchtung der flussabwärts gelegenen Brüstungsmauer im 2. Bezirk errichtet wurde (Abb. 56-57).

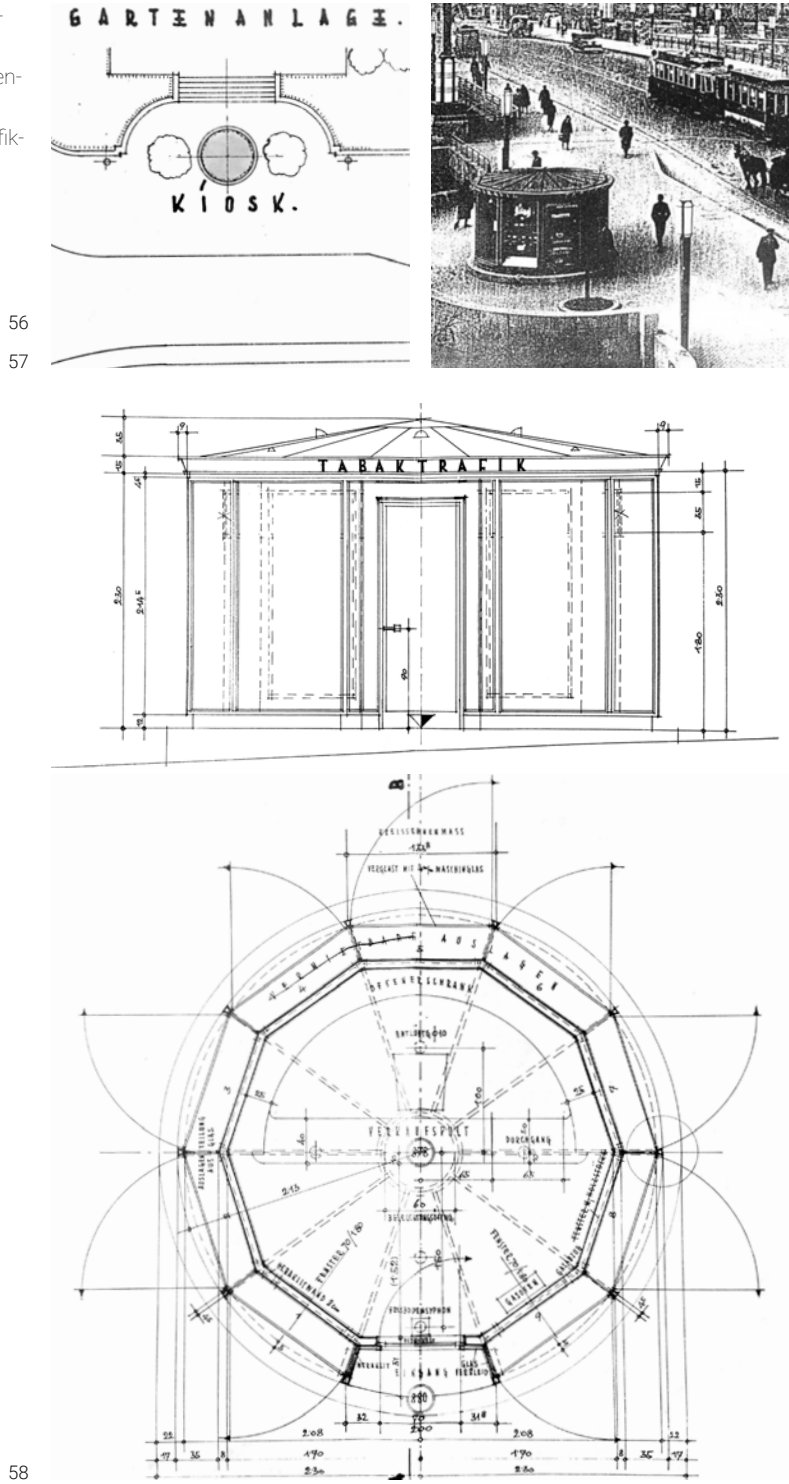
Der auf den nur mehr im Bezirksmuseum Leopoldstadt erhaltenen Einreichplänen als Umbau bezeichnete Neubau stellte den Ersatz für einen vermutlich bereits zuvor an diesem Ort bestehenden, im Zuge des Brückenneubaus jedoch abgerissenen Kiosk des Trafikanten Franz Dreiling dar. Die Pläne (Abb. 58) zeigen einen zehneckigen, 2,45 m hohen, im Durchmesser 4,26 m umfassenden Kiosk mit einer verglasten Eisenkonstruktion und einem runden, blechgedeckten und relativ flachen Dach. Neben einer im Norden positionierten Eingangstür wurden die neun weiteren Felder als vollständig verglaste, von außen zu öffnende, rund 0,3 m tiefe Auslagen ausgeführt. Die Hälfte des Innenraumes wurde mit einem halbrunden, offenen Schrank ausgestattet, der im vorderen Bereich durch ein breites Verkaufspult abgeschlossen wurde.

Spätestens seit den 1990er Jahren dient der Kiosk als Würstelstand, vor seiner Neueröffnung 2015 wurde er der Website des Betreibers zufolge „restauriert und nach alten Vorlagen neu aufgebaut“<sup>65</sup>. Während die Eisenstruktur erhalten blieb, wurden die bereits zuvor verschlossenen, ursprünglich verglasten Felder durch beschichtete OSB-Platten ersetzt. Zudem wurden drei nach oben aufklappbare Ausgabefenster sowie eine an die Bedürfnisanstalten der Jahrhundertwende erinnernde Entlüftungs-laterne auf dem Dach ausgeführt.

Somit ist nur noch die Grundstruktur des ursprünglich betretbaren Kiosks erhalten. Als Entwurf Gessners aus dem Jahr der Eröffnung der Brücke war der Kiosk von Beginn an Teil des Straßen- und Brückenraumes, doch wurde er im Gegensatz zur gemäß § 2a unter Denkmalschutz stehenden Brücke bislang wenig beachtet.<sup>66</sup>

64 ACHLEITNER 2010a, S. 110.  
65 KAISERZEIT.WIEN.  
66 BUNDESDENKMALAMT 2020.

Abb. 56 Hubert Gessner, Situationsplan Brücke, Ausschnitt Kiosk, 1931  
Abb. 57 Tabak-Trafik-Kiosk, Augartenbrücke, nach 1931  
Abb. 58 Hubert Gessner, Tabak-Trafik-Kiosk, Grundriss und Ansicht, 1931



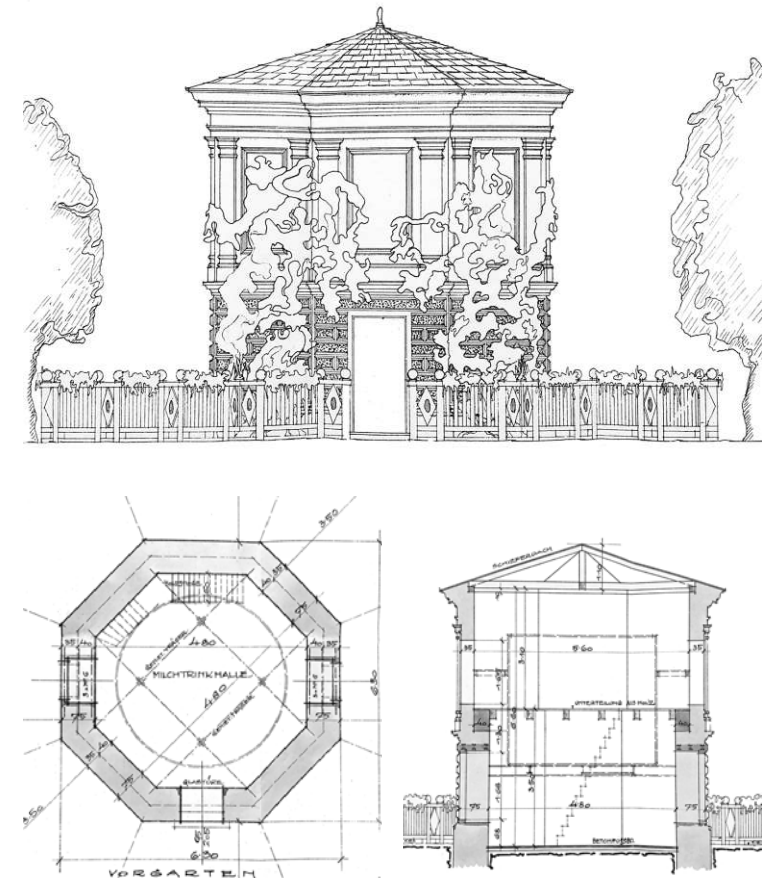
## K|04

Café Meierei  
Volksgarten



**STANDORT** Volksgarten, 1010 Wien  
**FUNKTION** ursprünglich Wasserreservoirhäuschen, ab 1924 Milchtrinkhalle, seit 1953 Meierei  
**BAUDATEN** 1890/1901 errichtet, 1924 zu Milchtrinkhalle umgebaut, 1953 Erweiterung durch teilweise geschlossene Pergola, 1956 Ausbau der Pergola zu Meierei, 1980 Einbau WC-Anlage  
**PLANERIN** unbekannt, Umbau zur Milchtrinkhalle Hugo Schuster, Stadtbaumeister  
**GRÖSSE** L/B 6,3 × H 7,7 m  
**MATERIAL** Mauerwerk, Pergola Holz  
**BESONDERHEITEN** historistische Fassadengliederung  
**ZUSTAND** durch An- und Umbauten verändert, Grundstruktur jedoch gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** Bescheid  
**LITERATUR** BUNDESDENMALAMT 2007, S. 947.

► Hugo Schuster, Adaptierung des Reservoir-Häuschen im Volksgarten Wien, I. zu einer Milchtrinkhalle, Grundriss, Schnitt und Ansicht, 1924



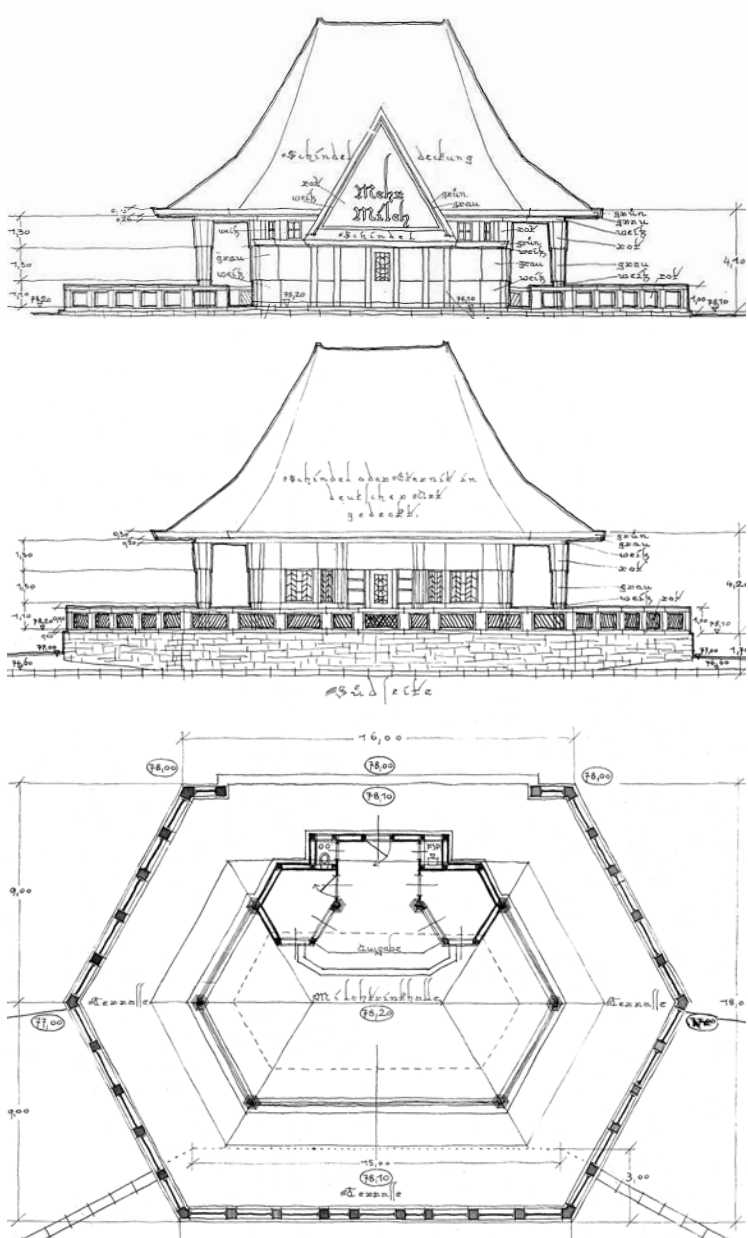




**K|05**  
ehem. Milchtrinkhalle  
Kongreßpark

**STANDORT** Kongreßpark, ggü. Liebknechtgasse 22-28, 1160 Wien  
**FUNKTION** ursprünglich Milchtrinkhalle, heute Gartenpavillon  
**BAUDATEN** 1927/28 zusammen mit dem Kongreßpark (Planung Erich Leischner) errichtet, vor 1954 zu Gartenpavillon reduziert  
**PLANERIN** möglicherweise Erich Leischner  
**GRÖSSE** L 18 × B 13 × H 11,8 m  
**MATERIAL** Beton, Holz  
**BESONDERHEITEN** weit aufragendes Walmdach über sechseckigem Grundriss, darunter ursprünglich hölzerne Milchtrinkhalle mit zusätzlichem Mittelgiebel (S. 181, Abb. 26)  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** § 2a (Gartenbau- denkmale im Kongreßpark)  
**LITERATUR** CZEIKE 1994, S. 566.

► Milchtrinkhalle im Kongreßpark, Grundriss und Ansichten, 1927



## K|06

ehem. Tabak-Trafik  
Schlickplatz



**STANDORT** Schlickplatz, Ecke Türkens-  
straße, 1090 Wien

**FUNKTION** ursprünglich Tabak-Trafik,  
seit rund 15 Jahren leerstehend

**BAUDATEN** zwischen 1904 und 1908  
errichtet, 2021 instandgesetzt

**PLANERIN** unbekannt

**MATERIAL** Mauerwerk

**BESONDERHEITEN** Standort bei Rossau-  
er Kaserne, historistische Fassaden-  
gestaltung mit gemauertem Aufbau  
für Beschriftung und Doppeladler  
(S. 185, Abb. 32)

**ZUSTAND** gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet,  
Kaserne gemäß § 2a

**LITERATUR** –

## K|07

Tabak-Trafik  
Schwenkgasse



**STANDORT** Schwenkgasse 47,  
Objekt 13, 1120 Wien

**FUNKTION** Tabak-Trafik

**BAUDATEN** unbekannt, vermutlich  
erste Hälfte des 20. Jahrhunderts

**PLANERIN** unbekannt

**MATERIAL** Mauerwerk

**BESONDERHEITEN** Standort bei der  
Meidlinger Trainkaserne, symmetri-  
sche Front mit massiven Eckpfeilern

**ZUSTAND** gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet,  
Kaserne gemäß § 2a

**LITERATUR** –



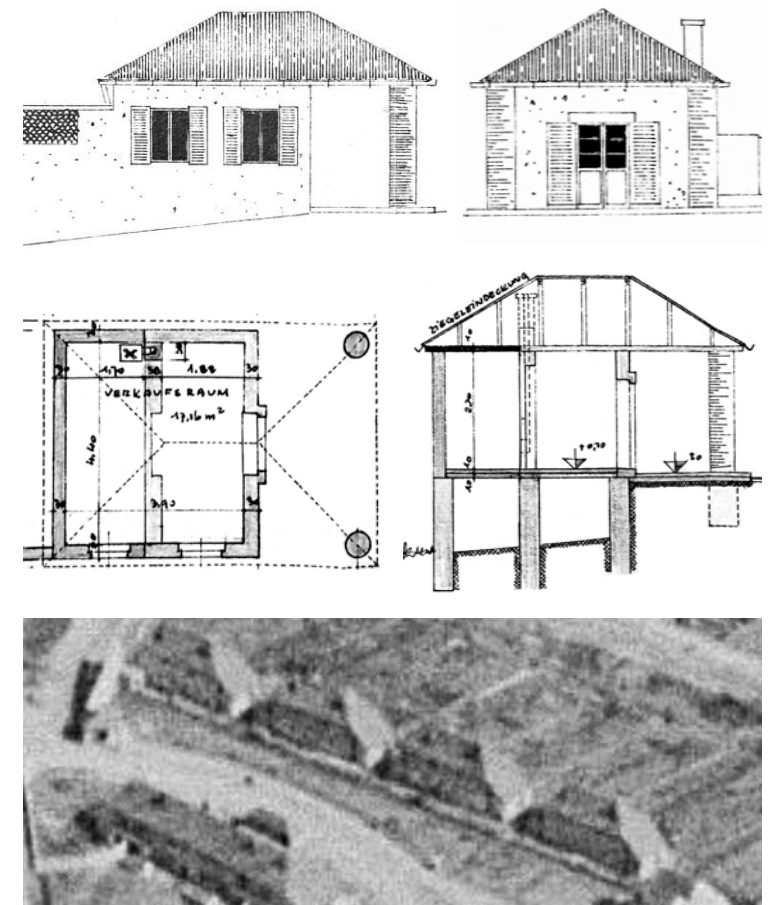
## K|08

Tabak-Trafik  
Flötzersteig



**STANDORT** ggü. Schinaweisgasse 2,  
1140 Wien  
**FUNKTION** Tabak-Trafik  
**BAUDATEN** vor 1930 errichtet,  
vermutlich in Zusammenhang mit der  
ab 1921 entstandenen Siedlung Am  
Flötzersteig (Planung Franz Kaym und  
Alfons Hetmanek), 1959 vergrößert  
**PLANERIN** unbekannt, möglicherweise  
Kaym und Hetmanek; Erweiterung  
Wilhelm Riegler  
**GRÖSSE** L 7,4 × B 5,4 × H 4,5 m  
**MATERIAL** Mauerwerk  
**BESONDERHEITEN** zwei massive  
Stützen, Portikus über Gehweg,  
Walmdach  
**ZUSTAND** gut erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** ACHLEITNER 1995, S. 100.

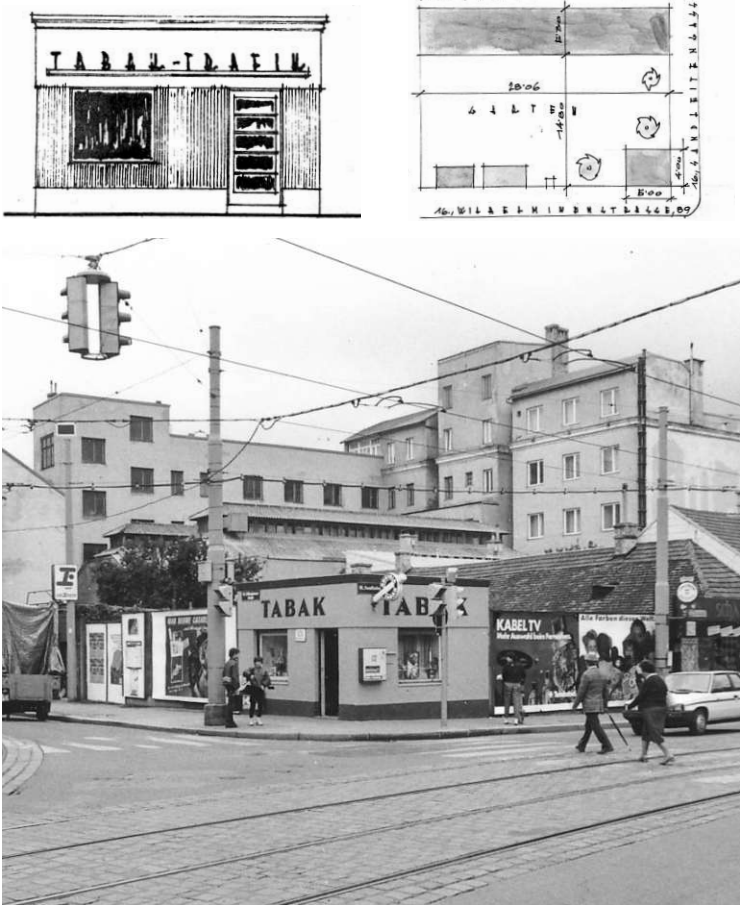
▲ Vergrößerung der Tabak-Trafik in  
Wien XIV, Flötzersteig, Grundriss,  
Schnitt und Ansichten, 1959  
▼ Flugsichtaufnahme, Ausschnitt  
erste Häuser am Flötzersteig und  
Tabak-Trafik, um 1930



**K|09**  
Tabak-Trafik  
Wilhelminenstraße



**STANDORT** Wilhelminenstraße 89,  
1160 Wien  
**FUNKTION** Tabak-Trafik  
**BAUDATEN** 1934 errichtet  
**PLANERIN** Ferdinand Lachinger,  
Architekt und Stadtbaumeister  
**GRÖSSE** L 5,0 × B 4,0 × H 3,4 m  
**MATERIAL** Mauerwerk, Presskiesdach  
**BESONDERHEITEN** an der Ecke eines  
bereits mit mehreren Verkaufshütten  
bebauten Grundstücks errichtet  
**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** —



▲ Ferdinand Lachinger, Tabak-Trafik,  
Ansicht und Lageplan, 1934  
▼ Tabak-Trafik-Kiosk, um 1980



**K|10**  
ehem. Briefmarken-Haus  
Stallburggasse



**STANDORT** ggü. Stallburggasse 5,  
1010 Wien

**FUNKTION** ursprünglich Briefmarken-  
Haus, heute Modegeschäft

**BAUDATEN** 1925 errichtet

**PLANERIN** unbekannt

**MATERIAL** Mauerwerk, Holz

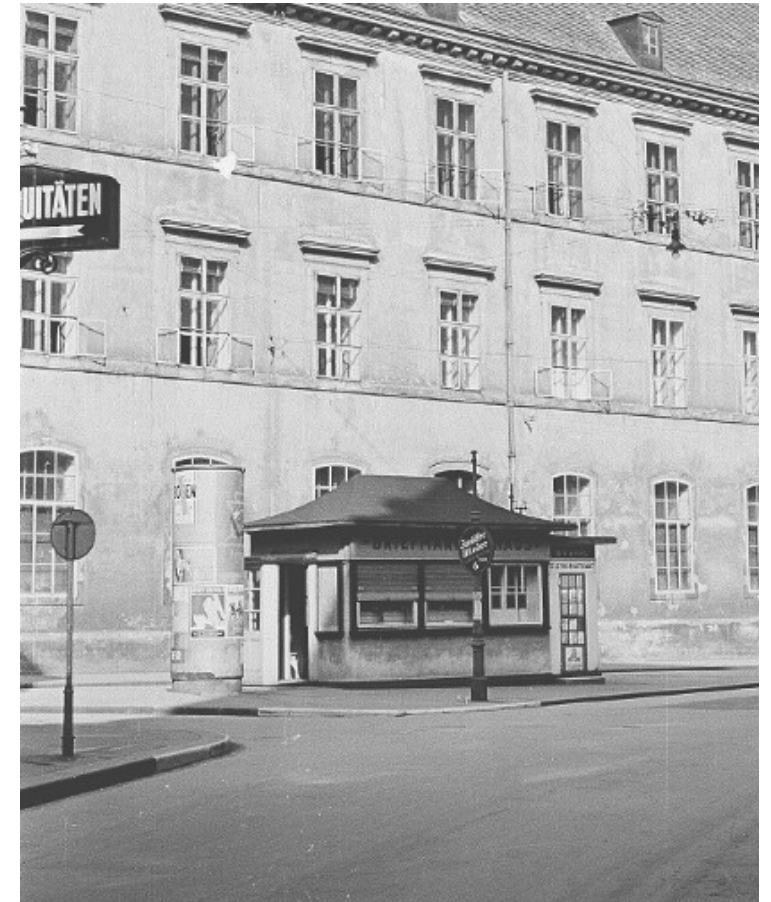
**BESONDERHEITEN** zwei an den Kleinbau  
angebaute Telefonzellen, heute als  
Auslage genutzt

**ZUSTAND** gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet

**LITERATUR** WIEN.GV | Wien Kulturgut:  
Wiener Gebäudedaten.

► Fred Hennings (Fotograf), Stallburg-  
gasse mit Briefmarken-Haus, um 1940



## K|11

Tabak-Trafik  
Lerchenfelder Gürtel



**STANDORT** Lerchenfelder Gürtel 57,  
1160 Wien  
**FUNKTION** ursprünglich Kanditen-  
Kiosk, seit 1950 Tabak-Trafik  
**BAUDATEN** 1927 errichtet,  
1950 erweitert  
**PLANERIN** Franz Haslinger, Architekt  
und Stadtbaumeister  
**GRÖSSE** L 5,8 × B 3,8 × H 3,1 m  
**MATERIAL** Mauerwerk  
**BESONDERHEITEN** Standort vor dem  
Yppenheim in unmittelbarer Nähe der  
Stadtbahnstation Josefstädter Straße  
**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** —

► Kanditen-Kiosk am Lerchenfelder  
Gürtel, 1940er Jahre

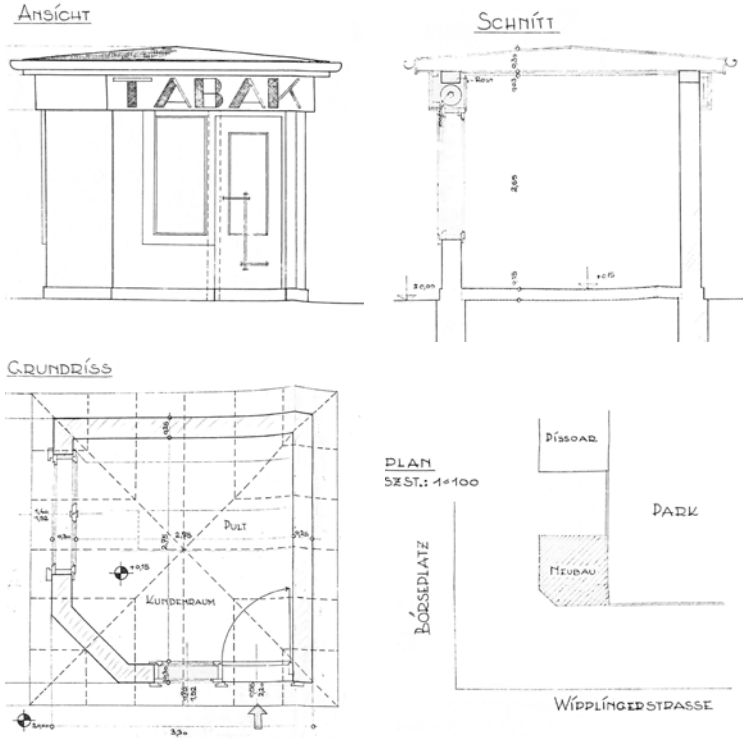




**K|12**  
Würstelstand  
Börseplatz



**STANDORT** ggü. Börseplatz 1,  
1010 Wien  
**FUNKTION** ursprünglich Tabak-Trafik,  
später Blumengeschäft, seit 2006  
Würstelstand  
**BAUDATEN** 1949 errichtet,  
2006 Umbau zu Würstelstand  
**PLANERIN** Karl Kraus, Stadtbaumeister  
**GRÖSSE** L/B 3,9 × H 3,15 m  
**MATERIAL** Mauerwerk  
**BESONDERHEITEN** in die Grünfläche  
integrierter quadratischer Bau mit ab-  
geschrägter Ecke  
**ZUSTAND** stark verändert  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** —



► Karl Kraus, Tabak-Trafik-Kiosk,  
Lageplan, Grundriss, Schnitt und  
Ansicht, 1949

**K|13**  
Tabak-Trafik  
Hütteldorfer Straße



**STANDORT** Hütteldorfer Straße 147, 1140 Wien  
**FUNKTION** Tabak-Trafik  
**BAUDATEN** unbekannt, möglicherweise vor 1912 errichtet (auf Generalstadtplan von 1912 verzeichnet), vorderer Bereich vor 1995 erweitert  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Fachwerk, hölzernes Satteldach  
**BESONDERHEITEN** im hinteren Bereich ähnlich Gallitzinstraße [K|01]  
**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** –

**K|14**  
Tabak-Trafik  
Hütteldorfer Straße



**STANDORT** vor Hütteldorfer Straße 86, 1140 Wien  
**FUNKTION** Tabak-Trafik  
**BAUDATEN** unbekannt  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Holz  
**BESONDERHEITEN** Holzkonstruktion  
**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten, vermutlich stark verändert  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** –



K|15  
ehem. Tabak-Trafik  
Gudrunstraße



**STANDORT** ggü. Gudrunstraße 11,  
1100 Wien  
**FUNKTION** Tabak-Trafik, seit mehreren  
Jahren leerstehend  
**BAUDATEN** unbekannt  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Mauerwerk, Fliesen  
**BESONDERHEITEN** Standort neben  
früherer Kabelfabrik  
**ZUSTAND** Grundstruktur erhalten  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** —

K|16  
Eissalon  
Himmelstraße



**STANDORT** Himmelstraße 8-10,  
1190 Wien  
**FUNKTION** ursprünglich Tabak-Trafik,  
seit 2019 Eissalon  
**BAUDATEN** lt. den Einreichplänen  
des Nachbargrundstücks vor 1924  
errichtet  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Mauerwerk  
**BESONDERHEITEN** in Eckgrundstück  
integriert, abgeschrägte Ecke  
**ZUSTAND** stark verändert  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** —

**K|17**  
Würstelhütte  
Linke Wienzeile



**STANDORT** ggü. Linke Wienzeile 48-52,  
1060 Wien

**FUNKTION** Würstelstand, ursprüngliche  
Funktion unbekannt; zweiter Kiosk in  
den 1950er Jahren Verkaufskiosk für  
Champignons

**BAUDATEN** unbekannt, vermutlich  
nach Fertigstellung der Wienfluss  
Überdeckung in Zusammenhang mit  
dem 1916 entstandenen Großmarkt  
errichtet

**PLANERIN** unbekannt

**GRÖSSE** L/B 3,0 × H 4,45 m

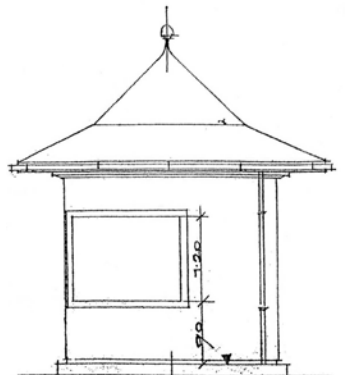
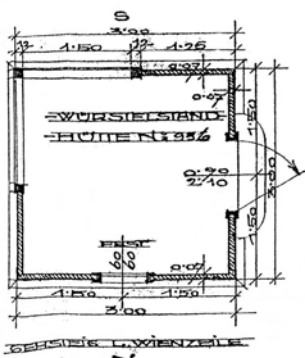
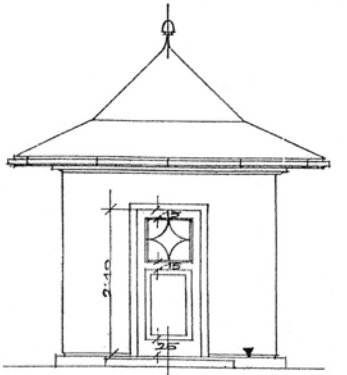
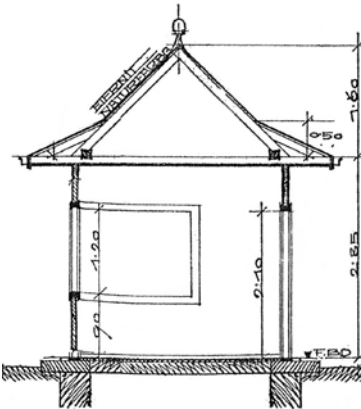
**MATERIAL** Mauerwerk

**BESONDERHEITEN** im Gegensatz zu den  
Naschmarktständen kein geschwun-  
genes Walmdach, sondern Zeltdach;  
heute letzter erhaltener Bau auf dem  
ehem. Großmarktgelände; bis in die  
50er Jahre existierte ein zweites  
Exemplar (S. 191, Abb. 44)

**ZUSTAND** gut erhalten

**DENKMALSCHUTZ** § 2a

**LITERATUR** –



- ▲ Teilansicht des neuen Naschmarkts, Ansichtskarte, Ausschnitt, um 1920
- ▲ Schrägluftaufnahme, Ausschnitt mit beiden Kiosken, Mai 1956
- ▼ Kiosk an der Linken Wienzeile, Grundriss, Schnitt und Ansichten, 1983



**K|18**  
Würstelstand  
Pfeilgasse



**STANDORT** Pfeilgasse, Ecke Strozzi-  
gasse, 1080 Wien  
**FUNKTION** Würstelstand  
**BAUDATEN** vor 1979 aufgestellt,  
2019 umgebaut  
**PLANERIN** unbekannt  
**MATERIAL** Metall, Glas  
**BESONDERHEITEN** einer der zahlreichen,  
im gesamten Stadtraum aufgestellten  
frühen Würstelstände  
**ZUSTAND** ursprüngliches Erschei-  
nungsbild weitestgehend wiederher-  
gestellt  
**DENKMALSCHUTZ** nicht gelistet  
**LITERATUR** —



► Peter und Walpurga Hirsch (Foto-  
grafin), Würstelstand Pfeilgasse, 1979

## KLEINBAU UND DENKMALPFLEGE

Wie die einzelnen Sammlungen zeigen, existieren heute noch zahlreiche qualitätvolle Kioske, Bedürfnisanstalten und Wartehallen aus den 1880er bis 1980er Jahren. Im Vergleich zu den inzwischen verschwundenen Kleinbauten ist ihre Anzahl jedoch sehr gering. Zwar stehen einige der erhaltenen Exemplare bereits unter Denkmalschutz, doch sind auch diese – wie die Beispiele der Sammlung belegen – teilweise stark gefährdet.

Den schwierigen Stand der kleinen Zweckbauten im öffentlichen Raum verdeutlicht der Titel eines im Jahr 2017 auf [meinbezirk.at](http://meinbezirk.at) erschienenen Artikels: „Denkmalschutz in Wien: Toilettenanlage ja, Jugendstilvilla nein“<sup>1</sup>, der den als offensichtlich vorausgesetzten höheren Wert einer Jugendstilvilla gegen die vermeintlich geringere Bedeutung der Kleinbauten ausspielt. Im Rahmen des auf diesen Titel folgenden Interviews weist Wolfgang Salcher vom BDA zwar auf die Bedeutung der Kleinbauten hin und hebt vor allem ihre Seltenheit hervor. Doch stoßen die Kleinbauten nicht nur bei der Bevölkerung, sondern auch bei den zuständigen Stellen – wie vorzeitig aussortierte Einreichpläne belegen – häufig auf wenig Verständnis.

Da den Leitsätzen zur Denkmalpflege in der Schweiz zufolge „ein Gegenstand der Vergangenheit mit besonderem Zeugnischarakter [...] durch das erkennende Betrachten der Gesellschaft zum Denkmal [wird]“<sup>2</sup>, widmet sich das folgende Kapitel zunächst der vielschichtigen Bedeutung der Kleinbauten.

<sup>1</sup> KLENNER 2017.

<sup>2</sup> Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege 2007, S. 13.



# DENKMALWERTE

Bereits im Jahr 1903 formulierte Alois Riegl in seinem Werk *Der moderne Denkmalkultus* ein System unterschiedlicher Denkmalwerte, die erstmals eine detaillierte Erfassung und Begründung der Bedeutung von Denkmälern ermöglichten.<sup>3</sup> In den vergangenen Jahrzehnten wurden diese in einem offenen System formulierten Werte vielfach weiterentwickelt, differenziert und ergänzt. Doch bleibt es Adrian von Buttlar zufolge „auch in der Moderne und Nachkriegsmoderne bei den ‚klassischen‘ Denkmalwerten der historischen, künstlerischen und städtebaulichen Bedeutung“<sup>4</sup>.

Auf die grundlegende Relevanz der Riegl’schen Denkmalwerte bei der Beschäftigung mit technischen und industriellen Objekten wiesen Manfred Wehdorn und Ute Georgeacopol-Winischhofer in ihrem 1984 erschienenen Werk *Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich* hin. Neben dem kulturellen, geschichtlichen und künstlerischen Wert hoben sie den für den Erhalt entscheidenden Gebrauchswert sowie den für diese Objekte eher unerwarteten emotionalen Wert hervor.<sup>5</sup>

Auf dieses im Hinblick auf die technischen und industriellen Baudenkmäler erstellte Schema unterschiedlicher, jedoch grundsätzlich miteinander verknüpfter Werte stützen sich die folgenden Abschnitte, wobei aufgrund der speziellen Position der Kleinbauten im öffentlichen Raum der städtebauliche Wert gesondert behandelt wird.

## KULTURELLER WERT

Als einer der für die Kleinbauten wohl wichtigsten Werte ist der kulturelle Wert zu nennen. Seit ihrem Aufkommen Mitte des 19. Jahrhunderts zeugen insbesondere die Straßenmöbel von der kollektiven Aneignung des urbanen Raumes, welche zu einer völlig neuen Form von Öffentlichkeit und schlussendlich zum heute bekannten Großstadtleben führte.<sup>6</sup> So wurde die Straße ganz im Sinne Walter Benjamins zur „Wohnung des Kollektivs“ und entsprechend der neuen Bedürfnisse des Großstadtmenschen ausgestattet.<sup>7</sup> Insbesondere die Kioske, Bedürfnisanstalten und Wartehallen verdeutlichen dabei den längeren

<sup>3</sup> Vgl. RIEGL 1903.

<sup>4</sup> BUTTLAR 2010, S. 128.

<sup>5</sup> WEHDORN/GEORGEACOPOL-WINISCHHOFFER 1984, S. XXI.

<sup>6</sup> PAYER 2017, S. 25.

<sup>7</sup> BENJAMIN 1991b, S. 533.

Aufenthalt im Straßenraum sowie den durch die Industrialisierung zunehmend beschleunigten Lebensrhythmus. Die Kioske boten den Vorbeilenden Erfrischungen an und verkörperten den zunehmenden Konsum, während die Bedürfnisanstalten – im Falle der größeren Anstalten für beiderlei Geschlecht gegen Bezahlung – Erleichterung ermöglichten. Die Wartehallen gewährten den Fahrgästen Schutz vor der Witterung und standen sinnbildlich für das nach Uhrzeit und unterschiedlichen Fahrplänen getaktete Leben.

Durch die Kontinuität der einzelnen Funktionen zeugen die erhaltenen Kleinbauten auch heute noch von der raschen Entwicklung des Großstadtlebens in den vergangenen 150 Jahren.

## HISTORISCHER WERT

Der historische Wert der kleinen Zweckbauten im öffentlichen Raum steht in engem Zusammenhang mit der Technik-, Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte.

So zeugen die frühen Bedürfnisanstalten nicht nur von den technischen Entwicklungen auf dem Gebiet der Stadthygiene sowie der seriellen Fertigung der unterschiedlichen Modelle, sondern auch von der auf den Kaufmann Wilhelm Beetz zurückzuführenden Vorreiterrolle Wiens auf diesem Gebiet.

Die Wartehallen stehen sinnbildlich für die Entwicklung des Straßenbahnnetzes der Stadt Wien – von den Anfängen der Pferdetramways privater Unternehmen über die Kommunalisierung und Elektrifizierung nach der Jahrhundertwende bis hin zu den Auswirkungen der autogerechten Stadt in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Selbst die Kioske spiegeln durch den Vertrieb zumeist industriell gefertigter Waren die technischen Entwicklungen auf dem Gebiet der Massenproduktion wider und verdeutlichen – im Falle der Tabak-Trafiken – die große Bedeutung des Tabaks für die österreichische Wirtschaft.

# KÜNSTLERISCHER WERT

Oftmals unterschätzt wird bei den kleinen Zweckbauten im öffentlichen Raum der künstlerische Wert. Dabei wurden gerade die kleinen und somit meist allseitig sichtbaren Gebäude im Stadtraum häufig mit einem hohen gestalterischen Anspruch geplant und bis ins Detail durchdacht. Im kleinen Maßstab zeugen diese Gebäude nicht nur vom Stand der Technik, sondern auch von den gestalterischen Grundsätzen einer jeden Zeit – von den eigens für die Ringstraße entworfenen, aufwändig gestalteten Beetz’schen Eisen-Anstalten [B|27] bis hin zur 50er Jahre Wartehalle mit abgerundetem Betondach und Pilzsäule [W|03].

In vielen Fällen zeichneten bekannte Wiener Architekten für die Entwürfe verantwortlich, wie der Wagner-Schüler Christoph Ernst für die Wartehallen der Straßenbahnen in den 1910er Jahren [W|01] oder Hubert Gessner, der in der Zwischenkriegszeit nicht nur zahlreiche Gemeindebauten und die Augartenbrücke, sondern auch den zugehörigen Kiosk [K|03] entwarf.

Dabei entstanden die Kleinbauten nie losgelöst, sondern immer im Zusammenhang mit ihrer Umgebung oder – wie bei Gessners Kiosk, der Bedürfnisanstalt in Simmeringer Markt [B|03] sowie den Wartehallen am Friedrich-Engels-Platz [W|15] – sogar von Anfang an als essentielle Bestandteile größerer Anlagen.

Insbesondere an der Ringstraße wurden die frühen Kleinbauten durch ihre historisierende, die technischen Neuerungen verkleidende Formensprache an das Gestaltungskonzept des „Gesamtkunstwerks“ Ringstraße angepasst. Dabei bildeten sowohl die Wartehallen als essentielle Bestandteile des öffentlichen Verkehrsnetzes, als auch die Bedürfnisanstalten, die in ihrer Gesamtheit die hygienische Infrastruktur der Stadt verkörperten, eine gestalterische Einheit.

Doch scheint ganz im Sinne Walter Benjamins, der in seinem Werk *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner Reproduzierbarkeit* den maschinell kopierten Kunstwerken die aus der Einmaligkeit resultierende Aura und somit gewissermaßen den Kunstwert abspricht,<sup>8</sup> der Wert der an mehreren Orten errichteten Kleinbauten proportional zu ihrer Häufigkeit zu sinken. Dabei ist gerade ihre große Anzahl sowie die auf den

8 BENJAMIN 1991a, S. 438.

Wiedererkennungswert abzielende Einheitlichkeit diesen Kleinbauten grundsätzlich inhärent. Um ihren künstlerischen Wert greifbar zu machen, sollten sie daher nicht nur als Einzelobjekte, sondern viel mehr als sich teilweise über den gesamten Stadtraum erstreckende Ensembles betrachtet werden.<sup>9</sup>

# STÄDTEBAULICHER WERT

Welch große Bedeutung den Kleinbauten im Städtebau des 19. Jahrhunderts und somit bei der Entwicklung der Großstädte zukam, belegt nicht nur Jean-Charles-Adolphe Alphands zwischen 1867 und 1873 erschienenenes Werk *Les Promenades de Paris*, sondern auch Josef Stübbens *Der Städtebau* von 1890, in dem zahlreiche Bedürfnisanstalten, Wartehallen und Kioske unterschiedlicher Städte vorgestellt wurden.<sup>10</sup>

Grundsätzlich entstanden selbst die mehrfach hergestellten Kleinbauten immer an speziell ausgewählten Standorten, die vornehmlich vom Bedarf, aber auch von darüber hinaus gehenden Faktoren mitbestimmt wurden. Häufig waren die Kleinbauten von Beginn an Teil der Planung, wie beispielsweise die Eisen-Anstalt am Wertheimsteinpark [B|01] oder das Rechteckpissoir am Streckerpark [B|02]. Doch auch die später errichteten Kleinbauten, wie etwa die Trafik am Mölkersteig [K|02] oder die Wartehalle am Schuberttring [W|03], prägten ab dem Zeitpunkt ihrer Errichtung ihre Umgebung sowohl funktional als auch räumlich maßgeblich mit. Durch ihre zumeist freistehende Position wirken sie trotz ihrer geringen Größe stark raumbildend und tragen auch heute noch wesentlich zum Stadtbild bei.

Zudem dienen die Kleinbauten häufig als kleinmaßstäbliche Orientierungspunkte im Stadtraum. Der Stadtplaner Kevin Lynch attestierte diesen „lokalen Merkzeichen“ in seinem erstmals im Jahr 1960 erschienenen Werk *Das Bild der Stadt* sogar eine größere Bedeutung bei der Orientierung als den entfernten und von vielen Standorten aus sichtbaren Gebäuden.<sup>11</sup>

Wehdorn und Georgeacopol-Winischhofer schrieben diese identitätsstiftende Wirkung dem sogenannten „Identifikationswert“ zu, den sie – wie auch den Alterswert – dem emotionalen Wert zuordneten.<sup>12</sup>

9 Ein Ensemble wird Achim Hubel zufolge als miteinander in Bezug stehende Einheit definiert, deren Struktur den Ort und seine Geschichte prägt und für ihn charakteristisch ist.

HUBEL 2011, S. 193.

10 STÜBBEN 1890, S. 328-340, 396-402.

11 LYNCH 2013, S. 100-102.

12 WEHDORN/GEORGEACOPOL-WINISCHHOFFER 1984, S. XXIII.



## EMOTIONELLER WERT

Der in Bezug auf technische und industrielle Gebäude eher unerwartete, grundsätzlich mit der städtebaulichen, aber auch mit der kulturellen Bedeutung in Verbindung stehende „emotionelle Wert“ trifft in besonderem Maße auf die kleinen Nutzbauten im öffentlichen Raum zu, da diese im kleinen Maßstab und somit „auf Augenhöhe“ errichtet wurden. Doch wird die identitätsstiftende Funktion solcher Kleinbauten oftmals erst dann bemerkt, wenn sie verschwinden.

So entwickelten sich insbesondere die in Parkanlagen errichteten Kleinbauten zu allbekannten Treffpunkten und identitätsstiftenden Stätten – wie etwa das erste Wetterhäuschen im Stadtpark, dessen Demontage von einem „nostalgisch gestimmte[n] Stammpublikum“<sup>13</sup> betrauert wurde.

Doch nicht nur repräsentative Einzelbauten, sondern auch die moralisch eher fragwürdigen Toilettenanlagen sind – wie die Bezeichnung „Wiener Pavillon-Pissoir“ belegt – untrennbar mit der Stadt verbunden.<sup>14</sup> Nach ihrem zunehmenden Verschwinden ab den 1950er Jahren fanden sie sogar Eingang in die österreichische Literatur.<sup>15</sup> So widmete sich der Lyriker Theodor Kramer 1952 einem alten Pissoir in der Innenstadt,<sup>16</sup> das aufgrund seines maroden Zustandes zwar das endgültige Ende einer Ära symbolisierte, aber dennoch rege genutzt wurde.

## NUTZWERT

Als letzten und für die Erhaltung technischer und industrieller Objekte entscheidendsten Wertbegriff nannten Wehdorn und Georgeacopol-Winischhofer den Nutzwert.<sup>17</sup> Im Gegensatz zu Kapellen oder Gartenpavillons, die keine aktive Nutzung benötigen und aus religiösen Gründen oder als Bestandteile von Parkanlagen erhalten werden, sind insbesondere die Zweckbauten im öffentlichen Raum in hohem Maße an ihre ursprüngliche Funktion gebunden. So erlischt mit dem Verschwinden ihrer Nutzung häufig auch ihre Daseinsberechtigung. Zwar ist der grundsätzliche Bedarf an Wartehallen, Bedürfnisanstalten und Kiosken auch heute noch gegeben, doch wird ihr Nutzwert durch die im Detail veränderten Anforderungen geschmälert.

<sup>13</sup> PAYER 2015b, S. 296.

<sup>14</sup> PAYER 2000, S. 100.

<sup>15</sup> Ibid., S. 150.

<sup>16</sup> KRAMER 1987, S. 638.

<sup>17</sup> WEHDORN/GEORGEACOPOL-WINISCHHOFER 1984, S. XXIII.

## DAS PISSOIR

*Es steht in seinem Salmiakstank  
still in der Innern Stadt,  
die manche Winkel, manchen Schank  
und viele Huren hat.  
Verschossen ist wie Moor und Most,  
wo blank der Firnis war;  
in mürben Plättchen springt der Rost  
vom alten Pissoir.*

*Es kommen viele eigens her,  
hier gilt nicht Stand noch Rang;  
der Schwärmer, schon die Beine schwer,  
erleichtert seinen Drang.  
Und mancher, der sich wund gerannt  
und nicht bezahl'n kann bar,  
malt seine Lüste an die Wand  
im alten Pissoir.*

*Es steht wie aus der Zeit gerückt,  
klebt am Asphalt der Schuh,  
brennt nachmittags die Glut verrückt,  
sind rings die Schenken zu.  
Die Sinne machte sein Verlies  
mir oft wie Branntwein klar:  
ich schrieb, wenn ich mein Wasser ließ,  
im alten Pissoir.*

THEODOR KRAMER

Abschließend sei daher der Seltenheitswert genannt, der erst dann zutrifft, wenn die zuvor vorgestellten Werte nicht erkannt und die meisten Objekte bereits abgerissen oder zur Unkenntlichkeit verändert wurden. So ist bei den Kleinbauten der Stadt Wien die Seltenheit, wie das Interview mit Wolfgang Salcher belegt,<sup>18</sup> häufig das ausschlaggebende Argument für den Erhalt.

Den *Leitsätzen zur Denkmalpflege in der Schweiz* zufolge sind Denkmäler „ortsgebundene Objekte, die geschichtlichen Zeugniswert haben. Denkmäler können Zeugnisse jeglichen menschlichen Wirkens sein, historischer Ereignisse und Entwicklungen, künstlerischer Leistungen, sozialer Einrichtungen, technischer Errungenschaften.“<sup>19</sup> Mit ihrer großen Wertefracht, für die Wilfried Lipp den „der Vielheit des Lebens entsprechende[n]“<sup>20</sup> „Plurivalenzwert“ einführte, erfüllen die Kleinbauten der Stadt Wien die Voraussetzungen, um als Denkmäler anerkannt zu werden. Das folgende Kapitel widmet sich daher den momentan zur Verfügung stehenden Instrumenten des Schutzes.

18 KLENNER 2017.

19 EIDGENÖSSISCHE KOMMISSION FÜR DENKMALPFLEGE 2007, S. 13.

20 LIPP 2008, S. 177.

21 Im Jahr 1995 erschien der Band *Kleinbauten der Stadt Zürich. Ein Architekturführer zu den Kleinbauten der Stadt Zürich 1877-1995*, der rund 50 dieser Bauwerke versammelt. Vgl. BAUER/CAPOL 1995. Im darauffolgenden Jahr führte die gemeinnützige Stiftung „Pro Patria“ eine Kampagne für Kleinbauten durch, in deren Rahmen rund 100 insbesondere im ländlichen Raum errichtete Kleinbauten saniert wurden. Vgl. LEIBUNDGUT/SCHEIDEGGER 1997. Vermutlich im Jahr 2007 nahm das Bundesamt für Bevölkerungsschutz, Kulturgüterschutz (KGS) die „Kleinbauten im öffentlichen Raum“ in seine dem sachgemäßen Umgang mit Kulturgütern dienende *Merkblatt-Sammlung* auf und erstellte speziell für die Kleinbauten ein Musterinventar. Vgl. MECCHI/PANTLI 2007. Zuletzt rückten im Jahr 2019 in Basel die Tram- und Buswartehäuschen in den Fokus der Inventarisierung. Vgl. ANSELMETTI/MAGEL 2020.

22 WEHDORN/GEORGEACOPOL-WINISCHHOFFER 1984, S. XVI.

23 WIEN.GV | Schutzzonen.

24 So fehlen unter anderem die Bedürfnisanstalt im Volksgarten und der Fahrgastunterstand am Kärntner Ring sowie das Wandpissoir an der Sieveringerstraße in der Schutzzone Ober-Sievering. BUNDESDENKMALAMT/KULTURAMT DER STADT WIEN 1981, S. 11, 43.

25 WIEN.GV | Datenerfassung im Schutzzonenmodell.

26 Enthalten ist beispielsweise die Wartehalle am Schuberting, während alle oben genannten Exemplare ebenfalls nicht aufgenommen wurden. Vgl. WIEN.GV | Wien Kulturgut: Wiener Gebäudedaten.

27 WIEN.GV | Weltkulturerbe Wien.

Im Gegensatz zur Schweiz, in der bereits in den 1990er Jahren eine denkmalpflegerische Beschäftigung mit den Kleinbauten begann,<sup>21</sup> fand in Wien bislang keine gesonderte Auseinandersetzung mit diesen speziellen Denkmälern statt.

Zwar beschäftigte sich bereits im Jahr 1925 und somit nur zwei Jahre nach dem Erlass des Denkmalschutzgesetzes ein ehrenamtliches Referat für „wirtschaftsgeschichtliche und technische Kulturdenkmale“ am Bundesdenkmalamt in Wien mit der Erhaltung und Pflege von Denkmälern dieser Art – woraufhin im Jahr 1934 zumindest die Stadtbahnstationen Stadtpark, Karlsplatz und Hofpavillon unter Schutz gestellt wurden.<sup>22</sup> Doch fanden die freistehenden Kleinbauten im öffentlichen Raum zunächst keine Beachtung.

Der Bedeutung des örtlichen Stadtbildes widmete sich erstmals die im Jahr 1972 beschlossene Altstadterhaltungsnovelle, welche die Festlegung vom Denkmalschutz unabhängiger, in der Wiener Bauordnung verankerter Schutzzonen ermöglichte. Im Vordergrund steht dabei bis heute jedoch primär das äußere Erscheinungsbild größerer Strukturen, während der Straßenraum und insbesondere die Kleinbauten kaum beachtet werden.<sup>23</sup> Im vom Bundesdenkmalamt und dem Kulturstadtrat der Stadt Wien herausgegebenen *Atlas der historischen Schutzzonen in Österreich* wurden die meisten der im Rahmen dieser Arbeit vorgestellten Kleinbauten – im Gegensatz zu Brunnen und Denkmälern – nicht einmal eingezeichnet.<sup>24</sup> Mitte der 1990er Jahre wurde das sogenannte Schutzzonenmodell geschaffen, das durch Gebäudeinventarisierungen die Grundlagenaufbereitung und Analyse verbessern und eine Objektivierung der Bewertung und Beurteilung erreichen sollte.<sup>25</sup> Seit 1997 wird daher eine Inventarisierung des bedeutenden Wiener Gebäudebestandes durchgeführt, doch finden sich auch unter den inzwischen rund 56.000 aufgenommenen Objekten nur wenige der in dieser Arbeit vorgestellten Kleinbauten.<sup>26</sup>

Seit 2001 zählt neben dem bereits im Jahr 1996 aufgenommenen Schloss Schönbrunn auch das historische Stadtzentrum Wiens zum UNESCO-Weltkulturerbe.<sup>27</sup> Im Wiener Memorandum, das im Jahr 2005 im Rahmen der internationalen



Konferenz *Welterbe und zeitgenössische Architektur – vom Umgang mit der historischen Stadtlandschaft* entstand, wurde die Bedeutung von Kleinobjekten für die historische Stadtlandschaft ausdrücklich erwähnt. So heißt es in Artikel 8: „Die historische Stadtlandschaft ist in aktuelle und frühere soziale Ausdrucksformen und Entwicklungen eingebettet, die ortsbezogen sind. Sie besteht aus charakterbestimmenden Elementen wie zum Beispiel Flächennutzungen und -strukturen, Raumorganisation, Sichtbeziehungen, Topographie und Boden, Vegetation und allen Elementen der technischen Infrastruktur einschließlich Kleinobjekten und Baudetails (Randsteine, Pflasterungen, Ablaufrinnen, Beleuchtungen, usw.).“<sup>28</sup> Doch hatte das Memorandum Nott Caviezel zufolge neben der Definition und Hervorhebung des Begriffs der „Historischen Stadtlandschaft“ keine positiven Auswirkungen auf den Umgang mit den stadträumlichen Details.<sup>29</sup>

Dass die historischen Straßenräume nicht im Zuständigkeitsbereich des Bundesdenkmalamtes liegen, kritisierte auch Martin Kupf in *Stadtbildverluste Wien*: „Schon lange wurde der Wunsch laut, die historischen Straßenräume in die Kompetenz des Bundesdenkmalamtes zu übertragen, um die [...] Entwicklung mittels strengerer Auflagen zu beeinflussen. Die in regelmäßigen Abständen unternommenen diesbezüglichen Versuche scheiterten jedoch jedesmal an der Uneinsichtigkeit der magistratischen Behörden, welche die Verfügungsgewalt in diesem Bereich nicht mit dem Bund teilen wollen.“<sup>30</sup>

So bleibt zum Schutz der Kleinbauten – wie in den auf die jeweiligen Kategorien folgenden Kapiteln „Zuständigkeit und Denkmalschutz“ erwähnt – bis heute in erster Linie die Unterschutzstellung als Einzelobjekt oder allenfalls im Zusammenhang mit Gesamtanlagen.

Neben der „Unterschutzstellung durch Bescheid“ (§ 3) findet bei den Kleinbauten im öffentlichen Raum häufig die „vorläufige Unterschutzstellung durch Verordnung“ (§ 2a) Anwendung, die nach der Novellierung des Denkmalschutzgesetzes im Jahr 1999 mit einer Frist bis 2009 die zuvor gültige „vorläufige Unterschutzstellung kraft gesetzlicher Vermutung“ (§ 2) ablöste.<sup>31</sup> Diese traf auf Gebäude zu, „die sich im alleinigen oder überwiegenden Eigentum des Bundes, eines Landes oder von anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften, Anstalten, Fonds

28 STADT WIEN 2005, S. 67.

29 CAVIEZEL 2015, S. 44.

30 KUPF 2005, S. 243.

31 § 2 Abs. 4 DMSG.

[...] befinden“<sup>32</sup> und somit auf die seit 1940 größtenteils im Besitz der Stadt Wien befindlichen Bedürfnisanstalten sowie auf die Wartehallen der kurz nach der Jahrhundertwende kommunalisierten Straßenbahn. Nach der Novellierung wurden bis Ende 2009 „die in Frage kommenden Denkmale erfasst“<sup>33</sup>, wobei – wie ebenfalls im Kapitel „Zuständigkeit und Denkmalschutz“ erwähnt – nicht alle Pissoirs aufgenommen wurden.<sup>34</sup>

Unter Denkmalschutz stehen gemäß § 1 Abs. 12 zudem einige Park- und Gartenanlagen, darunter der Augarten, Volksgarten, Schlosspark von Schönbrunn, Stadtpark sowie der Türkenschanzpark. Dabei schloss der Bescheid zur Unterschutzstellung des Türkenschanzarks die beiden Bedürfnisanstalten ausdrücklich mit ein.<sup>35</sup>

Dass der Denkmalschutzstatus jedoch häufig nicht ausreicht, um einen angemessenen Umgang mit den Kleinbauten zu garantieren, belegen die zahlreichen zwar noch erhaltenen, aber teilweise stark veränderten Exemplare der Sammlung, wie beispielsweise die entkernte Bedürfnisanstalt am Simmeringer Markt [B|03] oder die als Ersatzteillager verwendete zweite Eisenanstalt im Türkenschanzpark [B|28, B|31].

Das folgende Kapitel widmet sich daher zusammenfassend und über den Denkmalschutz hinausgehend dem aktuellen Umgang mit den erhaltenen Kleinbauten der Sammlung.

32 § 2 Abs. 1 DMSG.

33 BDA.GV | Denkmalverzeichnis

34 Nach welchen Kriterien diese Auswahl erfolgte, konnte das BDA nicht beantworten. So steht heute kein einziges Rechteckpissoir unter Denkmalschutz.

35 BUNDESDENKMALAMT 2006, S. 3.

UMGANG | PROBLEMATIK UND POTENTIALE

Der Erhalt der kleinen Zweckbauten im öffentlichen Raum ist im Gegensatz zu anderen Kleinbauten wie Kapellen oder Gartenpavillons meist untrennbar mit ihrem Nutzen verbunden. Können sie ihren ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen oder wird dieser nicht mehr benötigt, müssen sie häufig weichen – oder werden stark verändert, wie beispielsweise der ehemalige Milchtrinkpavillon im Kongreßpark [KJ05], dessen Dach als Gartenpavillon erhalten ist. Doch geht auch eine grundsätzlich gleichbleibende Nutzung aufgrund der veränderten Anforderungen häufig mit tiefgreifenden Veränderungen einher. Entscheidend sind dabei unter anderem die für die konkrete Nutzung zuständigen, im Kapitel „Zuständigkeit und Denkmalschutz“ vorgestellten unterschiedlichen Stellen. Die folgenden Abschnitte widmen sich daher dem aktuellen Umgang mit den einzelnen, je nach Nutzung und somit Zuständigkeit unterschiedlichen Kategorien, wobei die Probleme und Potentiale häufig auf alle Kleinbauten zutreffen.

WARTEHALLEN

Als primär dem Witterungsschutz dienende Kleinbauten erfüllen die Fahrgastunterstände prinzipiell auch heute noch ihren ursprünglichen Zweck. Da seit dem Vertrag mit der Gewista in den 70er Jahren der Fokus jedoch primär auf den lukrativen Werbeflächen liegt, ist das Interesse der Wiener Linien am Erhalt der älteren Exemplare relativ gering. Dass selbst der Denkmalschutz nicht vor tiefgreifenden Veränderungen bewahrt, belegt der jüngste Eingriff an der gemäß § 2a geschützten Wartehalle in Neuwaldegg [WJ05]. Vermutlich im Zuge der Neugestaltung der Wendeschleife um 2011 wurde sie nicht nur um einige Meter versetzt, saniert und mit Glasscheiben versehen, sondern auch verkürzt. Dass jedoch gerade bei diesen kleinen Bauwerken die Proportionen von großer Bedeutung sind und selbst scheinbar kleinere Eingriffe das Erscheinungsbild nachhaltig verändern, belegt auch die Wartehalle am Schuberttring, deren Glaswände seit den 1980er Jahren mehrfach ausgetauscht und ohne das ursprüngliche

Erscheinungsbild zu berücksichtigen an die jeweiligen Anforderungen an Witterungsschutz und Sicherheit angepasst wurden. Dabei ist es jedoch gerade die geringe Größe der Kleinbauten, die grundsätzlich als Vorteil betrachtet werden könnte. So sind im Vergleich zu größeren Bauwerken verhältnismäßig kleine Eingriffe notwendig, um die auch heute noch ihrem ursprünglichen Zweck dienenden Objekte instand zu halten. Schlussendlich handelt es sich bei den erhaltenen Wartehallen nur mehr um wenige Objekte, die dennoch von der rund 150-jährigen Geschichte der öffentlichen Verkehrsmittel – und somit der Wiener Linien – auf den Straßen Wiens zeugen.

KIOSKE

Etwas komplizierter gestaltet sich die Situation der Kioske, die zwar ebenfalls im öffentlichen Raum, zumeist jedoch von privaten Bauwerbern errichtet wurden und daher in unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche fallen. Auch für den Erhalt der Kioske ist eine kontinuierliche und im Idealfall gleichbleibende Nutzung essentiell. Wie die Sammlung zeigt, sind auch heute noch einige Tabak-Trafiken erhalten, die seit ihrer Errichtung als solche genutzt werden [KI07-09, KI13-14]. Zwar wurden im Laufe der Jahre die Fassaden häufig mit Zigarettenautomaten und zahlreichen Werbetafeln versehen und die ursprünglichen Inneneinrichtungen ausgetauscht, doch blieben die Grundstruktur und die den urbanen Lebensraum prägende Nutzung erhalten. Seit dem Rückgang der RaucherInnenzahlen ab den 90er Jahren verschwinden die Tabak-Trafiken jedoch immer mehr aus dem Stadtbild. In den vergangenen Jahren wurden einige der an attraktiven Standorten gelegenen Kleinbauten umgebaut und dienen heute vornehmlich als Würstelstände [KI01, KJ03, KI12] oder Eissalons [KI02, KI16]. Obwohl die Funktion des Verkaufs dabei prinzipiell erhalten bleibt, sind die Anforderungen im Detail sehr verschieden. So wurden die meisten Tabak-Trafiken als betretbare Kleinbauten errichtete und mit einer Verkaufstheke und zahlreichen Auslagen für kleinteilige Waren ausgestattet, während bei den Würstelständen und Eissalons die wesentlich größeren Küchen



oder Kühltheken und vor allem die unmittelbare Nähe zur potentiellen Kundschaft im Vordergrund stehen. Umnutzungen dieser Art gehen daher zumeist mit tiefgreifenden Veränderungen einher. So verschwand im Zuge des ersten Umbaus der früheren Tabak-Trafik auf der Augartenbrücke [K|03] sowohl die von Beginn an eingeplante Inneneinrichtung als auch die verglaste Außenfassade, die durch teilweise aufklappbare Metall-elemente ersetzt wurde. Auch bei der erst Mitte 2020 zu einem Eissalon umgebauten Tabak-Trafik am Mölkersteig [K|02] blieb nur die Grundstruktur erhalten. Statt die charakteristischen Merkmale des Bestandsgebäudes zu berücksichtigen, lag der gestalterische Fokus auf dem Wiedererkennungswert der Eissalon-kette und somit vor allem auf der Werbewirkung.

Ebenfalls auf die Werbewirkung bedacht war der erneute Umbau des Kiosks auf der Augartenbrücke im Jahr 2015, in dessen Zuge nicht nur eine an die Beez'schen Bedürfnisanstalten erinnernde Entlüftungslaterne auf das Zeltdach aufgesetzt, sondern auch der Schriftzug „KaiserZeit“ sowie der explizite Hinweis „anno 1909“ angebracht wurde. Doch stammt der Kiosk eben nicht aus der Kaiserzeit, sondern zusammen mit der Augartenbrücke aus der Zwischenkriegszeit.

Wie Udo Mainzer in seinem 2010 erschienenen Beitrag *Die Stadt und die Denkmalpflege* – zwar in Bezug auf größere Neubauten, jedoch auch auf den Umgang mit bestehenden Kleinbauten zutreffend – kritisierte, „kompensiert die gegenwärtige Fun- und Eventgesellschaft die durch die Globalisierung provozierte ökonomische Dominanz am liebsten mit einer fiktiven, bestenfalls selektiven Erinnerungskultur. [...] beliebte Architektur-Rezitate brauchen gar nicht auf realer Geschichte beruhen – sie befriedigen die Erinnerung an eine (Bau-)Kultur, selbst wenn diese so nie stattgefunden hat. [...] So schleichen oder gar drängen sich hauptsächlich kommerzielle Interessen im nostalgisch verbrämten Kostüm untergegangener Architekturepochen in die Herzen unserer historischen Städte.“<sup>36</sup>

Die „selektive Erinnerungskultur“ zeigt sich auch am Umgang mit der ehemaligen Tabak-Trafik an der Gallitzinstraße [K|01], die – ganz ohne Denkmalschutz – vermutlich auch aufgrund der heute allgemein als schön empfundenen Formensprache der Jahrhundertwende fast vollständig erhalten ist.

36 MAINZER 2010, S. 193-195.

Grundsätzlich mangelt es, wie aus zahlreichen Gesprächen mit unterschiedlichen Würstelstandbetreibern hervorging, weniger am Interesse, sondern vor allem an der Kenntnis der Geschichte und der Bedeutung der einzelnen Kleinbauten. So befanden sich die originalen Pläne des im Jahr 1931 errichteten Kiosks auf der Augartenbrücke zum Zeitpunkt der Planung der Umbaumaßnahmen nicht mehr bei der Baupolizei, sondern bereits im Bezirksmuseum Leopoldstadt. Um den BesitzerInnen einen angemessenen Umgang mit „ihren“ Kiosken zu erleichtern, wäre die Beschäftigung der zuständigen Stellen mit den erhaltenen Kleinbauten sowie die Anerkennung ihres grundsätzlichen Wertes für den Stadtraum von grundlegender Bedeutung.

#### BEDÜRFNISANSTALTEN

Die bislang größte denkmalpflegerische Beachtung fanden die historischen Toilettenanlagen, die spätestens seit dem Erscheinen Peter Payers Buches *Unentbehrliche Requisiten der Großstadt. Eine Kulturgeschichte der öffentlichen Bedürfnisanstalten von Wien* vermehrt in den Fokus der Öffentlichkeit rückten.<sup>37</sup> Wie im Kapitel „Zuständigkeit und Denkmalschutz“ erwähnt, wurden im Rahmen der sogenannten „WC-Offensive“ der MA 48 zwischen 2014 und 2018 insgesamt 19 historische Anstalten in Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt restauriert – darunter 11 Pissoirs, die seit 2009 nicht mehr in der Denkmalliste verzeichnet sind.<sup>38</sup>

Im Falle der Pissoirs wurde nicht nur die Funktionstüchtigkeit wiederhergestellt, sondern auch der über die Jahre mehrfach veränderte, häufig mangelhaft ausgeführte Anstrich erneuert. Entsprechend der Fassungsuntersuchungen des Metallbestandes der Metallrestauratorin Elisabeth Krebs wurden die ursprünglichen Farbfassungen wiederhergestellt,<sup>39</sup> darüber hinaus jedoch nur die für die Funktion notwendigen Elemente ergänzt. Im Sinne der Instandhaltung werden die erhaltenen Schieferstände der MA 48 zufolge wöchentlich mit einem Öl-Anstrich versehen.<sup>40</sup>

Da sie jedoch nur von Männern genutzt werden können, entsprechen selbst die funktionstüchtigen Pissoirs nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Stadthygiene. So wurde im

37 Vgl. PAYER 2000.  
38 MA 48 2020, S. 36.  
39 Vgl. KREBS 2014a,e-f; 2016a-c.  
40 persönliche Auskunft Christian Leuchtmann, MA 48, am 1.7.2021.

Jahr 2019 in unmittelbarer Nähe des fünf Jahre zuvor restaurierten Pissoirs am Streckerpark [B|02] eine neue High-Tech Toilettenanlage errichtet. Dabei gehört der *Charta von Venedig* zufolge „zur Erhaltung eines Denkmals [...] die Bewahrung eines seinem Maßstab entsprechenden Rahmens.“<sup>41</sup> Das Grundsatzpapier der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege bezeichnet die Umgebung sogar als Teil des Denkmals, da sie maßgeblich für den Denkmalwert eines Objektes ist.<sup>42</sup> Zwar ist dieses Pissoir nicht in der Denkmalliste verzeichnet, doch sollte dies – unabhängig vom Denkmalschutzstatus – prinzipiell für alle wertvollen Bauten gelten. So hätte im Streckerpark zumindest der unmittelbare Wirkungsraum des Pissoirs berücksichtigt und die neue Anstalt in einem angemesseneren Abstand errichtet werden können.

Aus Sicht der Denkmalpflege wesentlich komplizierter gestaltet sich der Umgang mit den historischen Eisen-Anstalten, die ebenfalls Teil der „WC-Offensive“ waren. So wurden zwischen 2014 und 2019 vier der bestehenden Anstalten wieder in Betrieb genommen [B|26-29]. Da die im Laufe der Jahre meist mehrfach veränderte Innenausstattung den Hygiene- und Sicherheitsanforderungen nicht mehr entsprach, wurden ausschließlich die Außenhüllen der Anstalten – analog zu den Pissoirs – restauriert,<sup>43</sup> während das Innere entfernt und durch von außen betretbare Edelstahleinschubkabinen ersetzt wurde.

Dabei stand gemäß § 1 Abs. 9 des Denkmalschutzgesetzes auch die Innenausstattung unter Schutz: „Durch die Unterschutzstellung eines Denkmals werden auch alle seine Bestandteile und das Zubehör sowie alle übrigen mit dem Denkmal verbundenen, sein überliefertes oder gewachsenes Erscheinungsbild im Inneren oder Äußeren mitprägenden oder den Bestand (die Substanz) berührenden Teile mit einbezogen. Dazu zählt auch die auf einen besonderen spezifischen Verwendungszweck des Denkmals ausgerichtete Ausstattung oder Einrichtung, soweit sie auf Dauer eingebracht wurde.“<sup>44</sup>

Dass dies insbesondere bei technischen und industriellen Bauwerken häufig nicht berücksichtigt wird, kritisierte Sabine Bock in ihrem Beitrag *Denkmäler der Technik-, Industrie und Verkehrsgeschichte*: „Zumeist führen Unkenntnis oder auch Ignoranz dazu, dass es lediglich zur Erhaltung der baulichen

<sup>41</sup> CHARTA VON VENEDIG 1964, Art. 6.

<sup>42</sup> EIDGENÖSSISCHE KOMMISSION FÜR DENKMALPFLEGE 2008, S. 1.

<sup>43</sup> Vgl. KREBS 2014b-d.

<sup>44</sup> § 1 Abs. 9 DMSG.

Hüllen dieser Objekte kommt. Diese stellen aber nur einen geringen Teil des schützenswerten Bestandes dar und haben vielfach zwar noch Erinnerungs- aber kaum noch Dokumentarwert.“<sup>45</sup> So war es gerade die Innenausstattung der Eisen-Anstalten, die von den technischen und auch gesellschaftlichen Entwicklungen auf dem Gebiet der Stadthygiene zeugten.

Natürlich gilt es bei den kleinen Zweckbauten im öffentlichen Raum den für den langfristigen Erhalt essentiellen Nutzwert zu bedenken. Doch hätte – statt nur die aktuellen Anforderungen zu beachten – auch das Innere der Anstalten aus der Perspektive der Denkmalpflege betrachtet und ein weniger radikales Vorgehen erarbeitet werden können um zumindest die ursprüngliche Raumaufteilung sowie die bestehenden Wände und Fliesen zu erhalten. Stattdessen wurde beim Umbau der Eisen-Anstalten der Erhalt der ursprünglichen Nutzung am ursprünglichen Ort dem Erhalt der Substanz gegenübergestellt. Ein Dilemma, dessen Lösung grundsätzlich mit großen Verlusten einhergeht.

Vermutlich wurde auch aus diesem Grund aus den Resten der Anstalten aus dem Türkenschanzpark und vom Yppenplatz eine funktionstüchtige Schauanlage in der Deponie Rautenweg [B|31] errichtet, deren Inneres entsprechend den historischen Plänen und in Zusammenarbeit mit dem BDA rekonstruiert wurde. Doch handelt es sich dabei faktisch um einen Neubau, der als solcher eingereicht und zudem fernab des ursprünglich städtischen Kontexts errichtet wurde.

Dies führt zum letzten Punkt in Bezug auf den aktuellen Umgang mit den Bedürfnisanstalten, der in diesem Fall häufig in Zusammenhang mit der Musealisierung stehenden Translozierung. So wurden bereits in den Jahren vor dem Investitionsprogramm einige denkmalgeschützte Pissoirs sowie eine Eisen-Anstalt transloziert, die seither als Exponate [B|13-15, B|18] oder selbst als Ausstellungsraum dienen [B|25].

Zwar konnten die Außenhüllen dieser Objekte erhalten werden, doch ging neben der ursprünglichen Funktion vor allem der originale Kontext verloren, dessen große Bedeutung die *Charta von Venedig* hervorhob: „Das Denkmal ist untrennbar mit der Geschichte verbunden, von der es Zeugnis ablegt, sowie mit der Umgebung, zu der es gehört.“<sup>46</sup>

<sup>45</sup> BOCK 2011, S. 240.

<sup>46</sup> CHARTA VON VENEDIG 1964, Art. 7.



Da diese enge Verbindung als wechselseitig anzusehen ist, stellt eine Translozierung für die Umgebung einen Verlust dar, der dem Abbruch gleichkommt. Ungeachtet dessen steht auch für die derzeit im Verfall begriffene Anstalt am Wertheimsteinpark [B|01] eine Translozierung zur Debatte. Doch nur weil dieses Vorgehen unter anderem durch die Eisenskelettbauweise technisch grundsätzlich möglich ist, stellt diese Lösung noch lange nicht die angemessenste dar. So wäre der Verlust dieser Anstalt, die gemeinsam mit dem Wertheimsteinpark der Öffentlichkeit übergeben wurde und seit über 100 Jahren das Stadtbild prägt, auch für den Stadtraum größer als der potentielle Gewinn.

Da der MA 48 zufolge eine Adaptierung an diesem scheinbar wenig frequentierten Standort nicht in Frage kommt und ein solcher Eingriff wie oben erläutert mit großen Verlusten einhergeht, bleibt zur Erhaltung der Anstalt an ihrem ursprünglichen Ort und einschließlich ihres Erscheinungsbildes eigentlich nur die Musealisierung. So könnte die Anstalt am Wertheimsteinpark, deren Raumaufteilung zumindest rudimentär erhalten ist, der Vermittlung der Hygienegeschichte der Stadt Wien dienen und neben der Adaptierung und Translozierung einen weiteren, weniger invasiven Umgang mit den historischen Anstalten aufzeigen. Schlussendlich liegt es in der Verantwortung der Gemeinde Wien, welche Bedeutung sie den großteils in ihrem Besitz befindlichen Anstalten beimisst und welchen Raum sie diesen wichtigen Zeugen des Werdens der Großstadt Wien gewährt.

## FAZIT

Wie die vorangegangenen Kapitel zeigen, umfassen die Kleinbauten der Stadt Wien eine große Wertefracht, die jedoch allzu oft nicht erkannt oder anerkannt wird. Der Denkmalschutz als momentan wichtigstes Instrument reicht daher häufig nicht aus, um einen angemessenen Umgang mit diesen „bedeutsamen Belanglosigkeiten“ zu garantieren. Von essentieller Bedeutung für den Erhalt der kleinen Zweckbauten im öffentlichen Raum ist die Nutzung, weshalb vor allem die zuständigen Stellen gefragt sind. Da selbst der Denkmalschutz dezidiert keine „Käseglocke“ darstellt, ist grundsätzlich vieles möglich. Doch sollte unabhängig von Schutzstatus und Alter die Angemessenheit im Vordergrund stehen.

Die wichtigste Grundvoraussetzung für ein fundiertes Abwägen der Gewinne und Verluste ist die Kenntnis der Geschichte und somit der Bedeutung der Kleinbauten im öffentlichen Raum. Da diese weit über die Dimensionen der kleinen Gebäude hinausreicht und den gesamten Stadtraum betrifft, eröffnet die Beschäftigung mit den Kleinbauten eine Möglichkeit, die Bedeutung des Stadtraumes als Ganzes zu überdenken. Schlussendlich zeigt sich gerade an den kleinen Details, welchen Umgang eine Stadt mit ihrer eigenen Substanz pflegt. Um weitere „Stadtbildverluste“ zu verhindern und dem „Erodieren der Stadt“ Einhalt zu gebieten,<sup>47</sup> sollte daher die systematische Erhaltung der Kleinbauten grundsätzlich außer Zweifel stehen.

In diesem Sinne ist die Denkmalpflege, wie Udo Mainzer in seinem 2010 erschienenen Beitrag *Die Stadt und die Denkmalpflege* vermerkte, „im Grundsatz [...] nichts anderes als ein seit Jahrhunderten bewährtes Prinzip der Nachhaltigkeit.“<sup>48</sup>

<sup>47</sup> Vgl. KLEIN/KUPF/SCHEDIWIY 2005; Vgl. CAVIEZEL 2015.

<sup>48</sup> MAINZER 2010, S. 197.

## SCHLUSSWORT

Im Zuge der Industrialisierung und der damit einhergehenden städtebaulichen und gesamtgesellschaftlichen Veränderungen, entstanden in den europäischen Metropolen des 19. Jahrhunderts zahlreiche, häufig neuartige kleine Zweckbauten im öffentlichen Raum. Als „unentbehrliche Requisiten der Großstadt“, wie die Neue Freie Presse im Jahr 1897 die Bedürfnisanstalten bezeichnete,<sup>1</sup> sind diese Kleinbauten untrennbar mit der Stadt des 19. und 20. Jahrhunderts verbunden und prägen auch heute noch das urbane Leben. Wie der dänische Stadtplaner Jan Gehl vermerkte: „Zuerst gestalten wir die Stadt – dann prägt sie uns.“<sup>2</sup>

Seit über 150 Jahren befriedigen die Kleinbauten die Bedürfnisse des urbanen Menschen und tragen somit wesentlich zum reibungslosen Funktionieren des Organismus Stadt bei. Dabei stellt – der Analogie des Großstadtkörpers folgend – das Straßennetz mit der damit zusammenhängenden Infrastruktur das Nervensystem dar, während die stadträumlichen Details als Schnittstelle zwischen Stadt und Mensch dienen und somit die Nervenenden verkörpern. Als unmittelbare Berührungspunkte mit der Stadt prägen insbesondere die kleinen, im menschlichen Maßstab errichteten Zweckbauten das urbane Leben oftmals stärker als so manche größere, im Alltag vor allem als Fassade wahrgenommene Gebäude.

<sup>1</sup> NEUE FREIE PRESSE 1897, S. 6.

<sup>2</sup> GEHL 2015, S. 21.



Nicht von ungefähr spielt die Möblierung des öffentlichen Raumes auch in Elisabeth T. Spiras zwischen 1985 und 2006 für den ORF produzierten „Alltagsgeschichten“, die sich der Befragung und Beobachtung von Menschen im öffentlichen Raum widmeten und sich großer Beliebtheit erfreuten, häufig eine tragende Rolle. Als unmittelbare Kulisse des urbanen Lebens tauchen die Kleinbauten nicht nur am Rande auf, sondern stehen in den 1995 und 1996 erschienenen Folgen „am Würstelstand“ und „an der Haltestelle“ sogar selbst im Rampenlicht.<sup>3</sup>

Tatsächlich spielt sich ein Großteil des urbanen Lebens in den Transiträumen ab, den Orten zwischen den Orten – und somit den Nicht-Orten im Sinne Marc Augés.<sup>4</sup> Dabei wurden die Kleinbauten, die im Zusammenhang mit der zunehmenden Beschleunigung des städtischen Lebens entstanden, durch ihren statischen Charakter schließlich selbst zu Orten des zumindest kurzzeitigen Verweilens – und somit zu Orten der mehr oder weniger freiwilligen Entschleunigung: Der kurze Plausch in der Trafik, die „Eitrige und a 16er Blech“<sup>5</sup> beim Würstelstand oder das Warten auf Straßenbahn und Bus. So sind es gerade diese Inseln im regen Treiben der Großstadt, die Urbanität ausmachen.

Dabei erzählen, wie Vittorio Magnago Lampugnani hervorhob, „die kleinen Objekte des Stadtraums nicht nur die eigene, sondern auch die Geschichte ihrer Stadt.“<sup>6</sup> So sind insbesondere an den kleinen Zweckbauten im öffentlichen Raum nicht nur die kulturellen, sondern auch die sozialen, hygienischen, technischen, ökonomischen und politischen Entwicklungen einer Stadt ablesbar. Dies trifft jedoch nicht nur auf die im Rahmen dieser Arbeit untersuchten Wartehallen, Bedürfnisanstalten und Kioske zu, sondern auch auf alle weiteren, zum Teil im Kapitel „Großstadt und Kleinbau“ vorgestellten Kleinbauten der Stadt Wien, deren gesonderte und weiterführende Erforschung auch für den Stadtraum an sich von grundlegender Bedeutung wäre.<sup>7</sup>

Wie Peter Payer in einem seiner „kulturhistorischen Streifzüge“ anmerkte, macht „die spürbare Vergangenheit [...] das Faszinosum der Stadt aus, gerade auch in Wien, das uns allein von seiner Materialität als ineinander übergehende Schichtung der wechselvollen Zeitläufe entgegentritt.“<sup>8</sup>

<sup>3</sup> WIKIPEDIA | Alltagsgeschichte.

<sup>4</sup> AUGÉ 1994, S. 110f.

<sup>5</sup> Wiener-Würstelstand-Jargon für eine Käsekrainer und eine Dose Ottakringer Bier.

<sup>6</sup> MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 11.

<sup>7</sup> Neben den Gartenpavillons, Aussichtswarten und Wasserreservoirhäuschen seien hier die Märkte als Ensembles mehrerer Kleinbauten sowie die Kinderfreibäder des Roten Wien genannt, aber auch die zahlreichen Mausoleen, die trotz ihrer religiösen Bedeutung – wie der Abbruch des Gindreau-Grabtempels im Friedhof Hietzing im Jahr 2017 belegt – häufig stark gefährdet sind. Vgl. BUNKE 2017.

<sup>8</sup> PAYER 2017, S. 11.

Ungeachtet ihrer geringen Größe und unabhängig von ihrem Errichtungszeitpunkt tragen die Kleinbauten maßgeblich zum Charakter der Stadt und auch zu ihrem Mysterium bei.

So verwundert es kaum, dass gerade eine Anschlagsäule in Carol Reeds 1948 in Wien gedrehtem Film *Der dritte Mann* dem Verbrecher Harry Lime zu seiner spektakulären Flucht in die Wiener Kanalisation verhalf. Zwar handelte es sich dabei um eine Attrappe, doch steht dieses Film-Requisit symbolisch für das Überraschungsmoment an alltäglichen und lange bekannt geglaubten Orten und die immer schon dagewesenen, jedoch häufig übersehenen Kleinbauten der Stadt Wien.

Ziel dieser Arbeit war es, einen Einblick ins Universum dieser „bedeutsamen Belanglosigkeiten“ zu eröffnen, ihre Fülle, Diversität, Qualität und Relevanz aufzuzeigen um so das denkmalpflegerische Interesse und die Sorge um die häufig vergessenen Kleinbauten der Stadt Wien zu wecken.

Während zu Beginn der Recherche die Frage nach der Ergiebigkeit an zentraler Stelle stand, rückte schon bald eine notwendige Eingrenzung in den Vordergrund – sowie die Erkenntnis, dass sich ein geschärfter Blick für die kleinen Dinge im Stadtraum lohnt.

Da ein „Gegenstand der Vergangenheit mit besonderem Zeugnischarakter [...] durch das erkennende Betrachten der Gesellschaft zum Denkmal“<sup>9</sup> wird, sei diese Arbeit mit einem Plan der rund 70 Kleinbauten der Sammlung sowie der Einladung abgeschlossen, die Stadt Wien aus der Perspektive der Kleinbauten selbst neu zu entdecken.

<sup>9</sup> EIDGENÖSSISCHE KOMMISSION FÜR DENKMALPFLEGE 2007, S. 13.

## QUELLEN



LITERATURVERZEICHNIS

A

**ACHLEITNER 1995**

ACHLEITNER, Friedrich, *Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Ein Führer in vier Bänden. III/2 13.-18. Bezirk, Salzburg/Wien* 1995.

**ACHLEITNER 2010a**

ACHLEITNER, Friedrich, *Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Ein Führer in vier Bänden. III/1 1.-12. Bezirk, Salzburg/St. Pölten* 2010.

**ACHLEITNER 2010b**

ACHLEITNER, Friedrich, *Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Ein Führer in vier Bänden. III/3 19.-23. Bezirk, Salzburg/St. Pölten* 2010.

**ALPHAND 1867-1873**

ALPHAND, Jean-Charles-Adolphe, *Les Promenades de Paris*, Paris 1867-1873.

**ANSELMETTI/MAGEL 2020**

ANSELMETTI, Romana, Stefanie MAGEL, *Wenig beachtete Kleinarchitekturen im Stadtraum: Tram- und Buswartehäuschen*, in: BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENT DES KANTONS BASEL-STADT [Hrsg.], *Kantonale Denkmalpflege Basel-Stadt. Jahresbericht 2019*, Basel 2020, S. 68-77.

**ARCHITEKTURZENTRUM WIEN 2007**

ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, *Meidlinger Markt WC und Marktplatz. Gerhard Steixner – Wien (A) – 2006*, in: nextroom.at, 5.2.2007 (23.6.2021), URL: <https://www.nextroom.at/building.php?id=29171>.

**ARCHITEKTURZENTRUM WIEN 2012**

ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, *Bildungszentrum Simmering. Martin Kohlbauer – Wien (A) – 2011*, in: nextroom.at, 20.7.2012 (25.6.2021), URL: <https://www.nextroom.at/building.php?id=28418>.

**AUGÉ 1994**

AUGÉ, Marc, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, Frankfurt am Main 1994.

B

**BAUER/CAPOL 1995**

BAUER, Cornelia, Jan CAPOL, *Kleinbauten der Stadt Zürich. Ein Architekturführer zu den Kleinbauten der Stadt Zürich 1877-1995*, Basel 1995.

**BDA.GV | Denkmalverzeichnis**

*Denkmalverzeichnis, Verordnung gemäß § 2a DMSG über Denkmale im öffentlichen Eigentum*, in: bda.gv.at, o. J. (10.8.21), URL: <https://bda.gv.at/denkmalverzeichnis/#verordnungen-gemaess-2a-dmsg-ueber-denkmale-im-oeffentlichen-eigentum>.

**BENJAMIN 1991a**

BENJAMIN, Walter, *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner Reproduzierbarkeit (Gesammelte Schriften, Band I)*, Frankfurt am Main 1991.

**BENJAMIN 1991b**

BENJAMIN, Walter, *Das Passagen-Werk (Gesammelte Schriften, Band V)*, Frankfurt am Main 1991.

**BERGER 2016**

BERGER, Eva, „Viel herrlich und schöne Gärten“. 600 Jahre Wiener Gartenkunst, Wien/Köln/Weimar 2016.

**BERNATO 2011**

BERNATO, Richard, *Marktstand am Simmeringer Markt sucht Pächter*, in: meinbezirk.at, 19.1.2011 (25.6.2021), URL: [https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/marktstand-am-simmeringer-markt-sucht-paechter\\_a44556](https://www.meinbezirk.at/wieden/c-lokales/marktstand-am-simmeringer-markt-sucht-paechter_a44556).

**Bock 2011**

Bock, Sabine, *Denkmäler der Technik, Industrie- und Verkehrsgeschichte*, in: HUBEL, Achim, *Denkmalpflege. Geschichte – Themen – Aufgaben. Eine Einführung*, Stuttgart 2011, S. 214-244.

**BOECKL 2003**

BOECKL, Matthias, *Architekt Luigi Blau. Häuser, Interieurs, Stadtmöbel. Beiträge zu einer Baukultur 1967-2002*, Wien 2003.

**BROCKHAUS KONVERSATIONSLEXIKON 1894**

*Kiösk*, in: *Brockhaus Konversationslexikon, 10. Band: K – Lebensversicherung*, Leipzig/Berlin/Wien 1894, S. 350.

**BUNDESDENKMALAMT 1996**

BUNDESDENKMALAMT [Hrsg.], *Dehio-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs. Wien X. bis XIX. und XXI. bis XXIII. Bezirk*, Wien 1996.

**BUNDESDENKMALAMT 2006**

BUNDESDENKMALAMT, *Türkenschanzpark samt Baulichkeiten, Feststellung nach dem Denkmalschutzgesetz*, Bescheid GZ: 4.679/ 8/2006 (unpubl.), Wien 2006.

**BUNDESDENKMALAMT 2007**

BUNDESDENKMALAMT [Hrsg.], *Dehio-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs. Wien I. Bezirk – Innere Stadt*, Horn/Wien 2007.

**BUNDESDENKMALAMT 2014**

BUNDESDENKMALAMT [Hrsg.], *Dehio-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs. Wien II. bis IX. und XX. Bezirk*, Horn/Wien 2014.

**BUNDESDENKMALAMT 2020**

BUNDESDENKMALAMT, *Denkmalliste gemäß § 3 DMSG, Wien 2020*, in: bda.gv.at, 18.2.2020 (13.6.2021), URL: <https://bda.gv.at/denkmalverzeichnis/>.

**BUNDESDENKMALAMT/KULTURAMT DER STADT WIEN 1981**

BUNDESDENKMALAMT, KULTURAMT DER STADT WIEN [Hrsg.], *Atlas der historischen Schutzzonen in Österreich II Wien*, Graz 1981.

**BUNKE 2017**

BUNKE, Christian, *Friedhof Hietzing: Abriss von Mausoleum von Alphons Gindreau*, in: meinbezirk.at, 23.10.2017 (20.8.2021), URL: [https://www.meinbezirk.at/hietzing/c-lokales/friedhof-hietzing-abriss-von-mausoleum-von-alphons-gindreau\\_a2289654](https://www.meinbezirk.at/hietzing/c-lokales/friedhof-hietzing-abriss-von-mausoleum-von-alphons-gindreau_a2289654).

**BURG GIEBICHENSTEIN KUNSTHOCHSCHULE HALLE 2020**

BURG GIEBICHENSTEIN KUNSTHOCHSCHULE HALLE [Hrsg.], *Superkiosk / Minishop. Portable Mikro-Galerien für Dinge oder Ideen. Recherche 1 Kiosk-Kultur und Geschichte*, Halle 2020.

**BUTTLAR 2010**

VON BUTTLAR, Adrian, *Acht Thesen zum Denkmalschutz der Nachkriegsmoderne*, in: MEIER, Hans-Rudolf, Ingrid SCHEURMANN [Hrsg.], *DENKmalWERTE. Beiträge zur Theorie und Aktualität der Denkmalpflege*, Berlin/München 2010, S.123-134.

C

**CAVIEZEL 2015**

CAVIEZEL, Nott, *Die erodierte Stadt. Das Wiener Memorandum und die Folgen*, in: BUNDESDENKMALAMT [Hrsg.], *Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege* LXIX, Heft 1/2, 2015, S. 41-50.

**CHARTA VON VENEDIG 1964**

*Internationale Charta über die Konservierung und Restaurierung von Denkmalern und Ensembles (Denkmalbereiche)*, Venedig 1964, in der Fassung von 1989 (10.8.21), URL: [https://denkmalpflege.tuwien.ac.at/wp-content/uploads/2016/05/1964-Charta\\_von\\_Venedig.pdf](https://denkmalpflege.tuwien.ac.at/wp-content/uploads/2016/05/1964-Charta_von_Venedig.pdf).

**CSENDES/OPLL 2006**

CSENDES, Peter, Ferdinand OPLL [Hrsg.], *Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart*, Wien 2006.

**CZEIKE 1992-2004**

CZEIKE, Felix, *Historisches Lexikon Wien in 6 Bänden*, Wien 1992-2004.

**DER BAUTECHNIKER 1906**

Anon., *Die Beetz'schen Bedürfnisanstalten in Wien*, in: *Der Bautechniker*, Jg. 26, Nr. 52, S. 1132-1136.

D

**DIETRICH 2005**

DIETRICH, Nicole, *Schnell essen in Wien. Das Entschleunigungsdilemma rund um Espresso, Würstel und Burger*, in: BREUSS, Susanne [Hrsg.], *Die Sinalco-Epoche. Essen, Trinken, Konsumieren nach 1945*, Ausst. Kat. (Wien-Museum Karlsplatz, Wien), Wien 2005, S. 122-129.

E

**EIDGENÖSSISCHE KOMMISSION FÜR DENKMALPFLERGE 2007**  
EIDGENÖSSISCHE KOMMISSION FÜR DENKMALPFLERGE [Hrsg.], *Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz*, Zürich 2007.

**EIDGENÖSSISCHE KOMMISSION FÜR DENKMALPFLERGE 2008**  
EIDGENÖSSISCHE KOMMISSION FÜR DENKMALPFLERGE [Hrsg.], *Schutz der Umgebung von Denkmälern. Grundsatzpapier*, Bern 2008.

**EIS-GREISSLER.AT**

*Das Eis-Greissler-Häuschen in der Wiener Innenstadt*, in: eis-greissler.at, o. J. (10.6.21), URL: <https://eis-greissler.at/unsere-laeden/wien-schottengasse>.

F

**FARTHOFFER 2019**  
FARTHOFFER, Walter, *Im Rückspiegel. Die Chronik der Wiener Verkehrsbetriebe*, Wien 2019.

**FELLNER 2019**  
FELLNER, Sabine, *Tabak in der Kunst*, in: MEIGHÖRNER, Wolfgang [Hrsg.], *Auf der Kippe. Eine Konfliktgeschichte des Tabaks*, Ausst. Kat. (Tiroler Volkskunstmuseum, Innsbruck), Innsbruck 2019, S. 123-130.

G

**GEHL 2015**  
GEHL, Jan, *Städte für Menschen*, Berlin 2015.

**GOETHE 2013**  
GOETHE, Johann Wolfgang, *Gedichte. Ausgabe letzter Hand 1827*, North Charleston 2013.

H

**HACKENSCHMIDT 2013**  
HACKENSCHMIDT, Sebastian, *Die Wiener Würstelstände*, in: Ders. [Hrsg.], *Fünfundneunzig Wiener Würstelstände. The hot 95*, Salzburg 2013, S. 6-21.

**HAIDER 2015**  
HAIDER, Edgar, *Die Möblierung der Ringstraße – Geschichte eines Niedergangs*, in: Denkmall, Heft 20, 2015, S. 19-23.

**HAIDER 2017**  
HAIDER, Edgar, *Das Arenbergviertel. Von den Gründen des Grafen Esterházy zum großbürgerlichen Wiener Wohnviertel*, Denkmall Sonderheft, Nr. 1, Wien 2017.

**HAMMER 2001**  
HAMMER, Christian, *Marktsanierung auf Wienerisch: Aus dem Klo wird ein Eissalon*, in: wienerzeitung.at, 5.3.2001 (25.6.2021), URL: [https://www.wienerzeitung.at/startseite/archiv/214355\\_Marktsanierung-auf-Wienerisch-Aus-dem-Klo-wird-ein-Eissalon.html](https://www.wienerzeitung.at/startseite/archiv/214355_Marktsanierung-auf-Wienerisch-Aus-dem-Klo-wird-ein-Eissalon.html).

**HÖDL 2015**  
HÖDL, Johann, *Vom Sesselträger zum Silberpfeil – 200 Jahre Wiener Verkehrsgeschichte*, Wien 2015.

**HUBEL 2011**  
HUBEL, Achim, *Denkmalpflege. Geschichte – Themen – Aufgaben. Eine Einführung*, Stuttgart 2011.

**HUBER 2017**  
HUBER, David, *The Story of the 1960s Mass-Produced Modular Design That Actually Went into Production*, in: archdaily.com, 1.3.2017 (25.6.2021), URL: <https://www.archdaily.com/806346/>.

K

**KAISERZEIT.WIEN**  
*Wiener (Würstel-)Kultur auf der Augartenbrücke – Anno 1909 –*, in: kaiserzeit.wien, o. J. (14.6.21), URL: <http://www.kaiserzeit.wien/de/geschichte-history/>.

**KLEIN/KUPF/SCHEDIWIY 2005**  
KLEIN, Dieter, Martin KUPF, Robert SCHEDIWIY, *Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte*, Wien 2005.

**KLENNER 2017**  
KLENNER, Maria-Theresia, *Denkmalschutz in Wien: Toilettenanlage ja, Jugendstilvilla nein. Wolfgang Salcher vom Bundesdenkmalamt erklärt, wie und wofür ein Objekt in Wien Denkmalschutz erlangen kann*, in: meinbezirk.at, 20.1.2017 (17.7.2021), URL: [https://www.meinbezirk.at/hietzing/c-lokales/denkmal-schutz-in-wien-toilettenanlage-ja-jugendstilvilla-nein\\_a1996213](https://www.meinbezirk.at/hietzing/c-lokales/denkmal-schutz-in-wien-toilettenanlage-ja-jugendstilvilla-nein_a1996213).

**KLÜNNER/ULLMANN 1983**  
KLÜNNER, Hans-Werner, Gerhard ULLMANN, *Strassenmöbel in Berlin*, Ausst. Kat. (o. O.), Berlin 1983.

**KOZESCHNIK-SCHLICK 2012**  
KOZESCHNIK-SCHLICK, Ulrike, *50 Jahre „Macht der Gewohnheit“*, in: meinbezirk.at, 27.3.2012 (25.6.2021), URL: [https://www.meinbezirk.at/simmering/c-lokales/50-jahre-macht-der-gewohnheit\\_a145759](https://www.meinbezirk.at/simmering/c-lokales/50-jahre-macht-der-gewohnheit_a145759).

**KRAMER 1987**  
KRAMER, Theodor, *Das Pissoir (18.4.1952)*, in: CHOVOJKA, Erwin [Hrsg.], *Theodor Kramer. Gesammelte Gedichte, Band 3*, Wien/München/Zürich 1987, S. 638.

**KRB 2015**  
KRB, Valerie, *WC Schönbornpark bald wieder offen*, in: meinbezirk.at, 16.10.2015 (26.6.2021), URL: [https://www.meinbezirk.at/josefstadt/c-lokales/wc-schoenbornpark-bald-wieder-offen\\_a1504818](https://www.meinbezirk.at/josefstadt/c-lokales/wc-schoenbornpark-bald-wieder-offen_a1504818).

**KREBS 2014a**  
KREBS, Elisabeth, *Fassungsuntersuchung des Metallbestandes, Rechteck-Pissoir errichtet von Wilhelm Beetz, 1908, Wien 13, Streckerplatz*, Untersuchung (unpubl.), Wien 2014.

**KREBS 2014b**  
KREBS, Elisabeth, *Untersuchung des Metallbestandes, Eiserne Bedürfnisanstalt Türkenschanzpark, Gregor-Mendelstraße/Hasenauerstraße Wien 18, errichtet 1902, Fa. Beetz*, Untersuchung (unpubl.), Wien 2014.

**KREBS 2014c**  
KREBS, Elisabeth, *Untersuchung des Metallbestandes, Eiserne Bedürfnisanstalt Türkenschanzpark, Littrowgasse/Hasenauerstrasse Wien 18, errichtet 1911, Fa. Beetz*, Untersuchung (unpubl.), Wien 2014.

**KREBS 2014d**  
KREBS, Elisabeth, *Untersuchung des Metallbestandes, Eiserne Bedürfnisanstalt Yppenplatz, errichtet 1906, Fa. Beetz*, Untersuchung (unpubl.), Wien 2014.

**KREBS 2014e**  
KREBS, Elisabeth, *Fassungsuntersuchung des Metallbestandes, Pavillonpissoir, errichtet von S. Kelsen, K.K. Privilegierte Maschinenfabrik, Wien, (Firmengründung 1871), 1909 von Beetz modernisiert, Wien 12, Wilhelmsdorfer Park*, Untersuchung (unpubl.), Wien 2014.

**KREBS 2014f**  
KREBS, Elisabeth, *Fassungsuntersuchung des Metallbestandes, Pavillonpissoir, errichtet von Wilhelm Beetz, 1926, Wien 14, Auer-Welsbachpark*, Untersuchung (unpubl.), Wien 2014.

**KREBS 2016a**  
KREBS, Elisabeth, *Untersuchung des Metallbestandes, Pavillonpissoir, errichtet von Wilhelm Beetz, 1901, Wien 2, Rabbiner-Schneerson-Platz. Ehemals Rauscherstrasse Ecke Lampigasse*, Untersuchung (unpubl.), Wien 2016.

**KREBS 2016b**  
KREBS, Elisabeth, *Untersuchung des Metallbestandes, Pavillonpissoir, errichtet von Wilhelm Beetz, 1905, Wien 10, Antonsplatz/ Schröttergasse*, Untersuchung (unpubl.), Wien 2016.

**KREBS 2016c**  
KREBS, Elisabeth, *Untersuchung des Metallbestandes, Pavillonpissoir, errichtet von Wilhelm Beetz, 1926 (1900-1913?), Wien 19, Zahnradbahnstraße/ Pfarrer-Mitschke-Park*, Untersuchung (unpubl.), Wien 2016.

**KROBOT/SLEZAK/STERNHART 1972**  
KROBOT, Walter, Josef Otto SLEZAK, Hans STERNHART, *Straßenbahn in Wien vorgestern und übermorgen*, Wien 1972.

**KUNSTUNIVERSITÄT LINZ 2015**  
KUNSTUNIVERSITÄT LINZ [Hrsg.], *Friedrich Achleitners Blick auf Österreichs Architektur nach 1945*, Basel 2015.

**KUPF 2005**  
KUPF, Martin, *Schicksale Wiener Bauten seit 1945*, in: KLEIN, Dieter, Ders., Robert SCHEDIWIY, *Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte*, Wien 2005, S. 97-260.

**KURZ 1981**  
KURZ, Ernst, *Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr*, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Heft 6, Wien 1981.

L

**LEHMANN 1912**  
LEHMANN, Adolph [Hrsg.], *Adolph Lehmann's allgemeiner Wohnungs-Anzeiger: nebst Handels- u. Gewerbe-Adressbuch für d. k.k. Reichshaupt- u. Residenzstadt Wien u. Umgebung*, Wien 1912.

**LEHMANN 1913**  
LEHMANN, Adolph [Hrsg.], *Adolph Lehmann's allgemeiner Wohnungs-Anzeiger: nebst Handels- u. Gewerbe-Adressbuch für d. k.k. Reichshaupt- u. Residenzstadt Wien u. Umgebung*, Wien 1913.

**LEIBUNDGUT/SCHIEDEGGER 1997**  
LEIBUNDGUT, Hans, Hannes SCHIEDEGGER, *Kleinbauten – bedrohtes Erbe unserer Kulturlandschaft*, in: NIKE-Bulletin, Jg. 12, Heft 4, 1997, S. 24-26.

**LIEZ 1905**  
LIEZ, Paul, *Straßenbahnen*, in: KORTZ, Paul [Hrsg.], *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts, Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung. I. Band: Charakteristik der Stadt. Ingenieurbauten*, Wien 1905, S. 123-137.

**LIPP 2008**  
LIPP, Wilfried, *Kultur des Bewahrens. Schrägansichten zur Denkmalpflege*, Wien/Köln/Weimar 2008.

**LYNCH 2013**  
LYNCH, Kevin, *Das Bild der Stadt*, Gütersloh/Berlin/Basel 2013.



M

MA 19 2005

MAGISTRATSABTEILUNG 19 – ARCHITEKTUR UND STADTGESTALTUNG, *Realisierungswettbewerb Simmeringer Markt – Ausschreibung Stufe 1*, in: architekturwettbewerb.at, 24.10.2005 (25.6.2021), URL: [https://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med\\_binary/original/1211279820.pdf](https://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1211279820.pdf).

MA 48 2013

MAGISTRATSABTEILUNG 48 – ABFALL-WIRTSCHAFT, STRASSENREINIGUNG UND FUHRPARK [Hrsg.], *Leistungsbericht 2012 der Magistratsabteilung 48*, Wien 2013.

MA 48 2015

MAGISTRATSABTEILUNG 48 [Hrsg.], *Leistungsbericht 2014 der Magistratsabteilung 48*, Wien 2015.

MA 48 2017

MAGISTRATSABTEILUNG 48 [Hrsg.], *Jahresbericht 2016 der Magistratsabteilung 48*, Wien 2017.

MA 48 2018

MAGISTRATSABTEILUNG 48 [Hrsg.], *Jahresbericht 2017 der Magistratsabteilung 48*, Wien 2018.

MA 48 2020

MAGISTRATSABTEILUNG 48 [Hrsg.], *Jahresbericht 2019 der Magistratsabteilung 48*, Wien 2020.

MA 48 2021

MAGISTRATSABTEILUNG 48 [Hrsg.], *Jahresbericht 2020 der Magistratsabteilung 48*, Wien 2021.

MAGNAGO LAMPUGNANI 2019

MAGNAGO LAMPUGNANI, Vittorio, *Be-deutsame Belanglosigkeiten. Kleine Dinge im Stadtraum*, Berlin 2019.

MAINZER 2010

MAINZER, Udo, *Die Stadt und die Denkmalpflege*, in: MEIER, Hans-Rudolf, Ingrid SCHEURMANN [Hrsg.], DENKmalWERTE. Beiträge zur Theorie und Aktualität der Denkmalpflege, Berlin/München 2010, S. 191-202.

MECCHI/PANTLI 2007

MECCHI, Cristina, Heiz PANTLI, *Kleinbauten im öffentlichen Raum I: Kleinbauten im Städtischen Raum*, in: BUNDESAMT FÜR BEVÖLKERUNGSSCHUTZ, KULTURGÜTERSCHUTZ [Hrsg.], *Merkblätter des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz, Kulturgüterschutz*, Bern 2007.

MEIGHÖRNER 2019

MEIGHÖRNER, Wolfgang, *Rauchen im Krieg*, in: Ders. [Hrsg.], *Auf der Kippe. Eine Konfliktgeschichte des Tabaks*, Ausst. Kat. (Tiroler Volkskunstmuseum, Innsbruck), Innsbruck 2019, S. 115-121.

METZ 2017

METZ, Christopher, Josef Stübben: *Der Städtebau, 1890*, in: MAGNAGO LAMPUGNANI, Vittorio, Katrin ALBRECHT, Helene BIHLMAIER, Lukas ZURFLUH [Hrsg.], *Manuale zum Städtebau. Die Systematisierung des Wissens von der Stadt 1870-1950*, Berlin 2017, S. 70-93.

MITTERER/STEINER 1995

MITTERER, Inés, Dietmar STEINER, Wien, *Stadtmöbel. Der Stand der Dinge*, Wien 1995.

MÖLLRING 2003

MÖLLRING, Bettina, *Toiletten und Urinale für Frauen und Männer – die Gestaltung von Sanitärobjekten und ihre Verwendung in öffentlichen und privaten Bereichen*, Diss. (unpubl.), Universität der Künste Berlin 2003.

MVG.AT

*Geschichte der Monopolverwaltung*, in: mv.g.at, o. J. (13.6.2021), URL: <https://www.mvg.at/index.php?page=view&id=12>.

N

NAUMANN 2003

NAUMANN, Elisabeth, *Kiosk. Entdeckungen an einem alltäglichen Ort. Vom Lustpavillon zum kleinen Konsumtempel*, Marburg 2003.

NEUE FREIE PRESSE 1897

Anon., *Localbericht*, in: Neue Freie Presse, Nr. 11911, 19.10.1897, S. 6.

NEUES WIENER TAGBLATT 1918

Anon., *Ein neuer Musikpavillon im Stadtpark*, in: Neues Wiener Tagblatt, Jg. 52, Heft 136, 1918, S. 6.

NIEDENTHAL 2004

NIEDENTHAL, Clemens, *Der Kiosk war ein Bauhaus. Eine Architekturgeschichte von kleinem Format*, in: FRANKE, Julia, Ders. [Hrsg.], *KioskKultur – Der Ort. Die Dinge. Die Menschen.*, Ausst. Kat. (Museen der Stadt Delmenhorst, Delmenhorst), Delmenhorst/Berlin 2004, S. 25-39.

NIERHAUS 2021

NIERHAUS, Andreas, *Der eiserne Pavillon im Stadtpark. „Zum Vergnügen des Publikums“*, in: magazin.wienmuseum.at, 7.2.2021 (26.7.2021), URL: <https://magazin.wienmuseum.at/der-eiserne-pavillon-im-wiener-stadtpark>.

P

PAYER 2000

PAYER, Peter, *Unentbehrliche Requisiten der Großstadt. Eine Kulturgeschichte der öffentlichen Bedürfnisanstalten von Wien*, Wien 2000.

PAYER 2008

PAYER, Peter, *Der Geschmack der Stadt. Der Wiener Würstelstand – Nahversorger und Imageproduzent*, in: LIMBECK-LILIENAU, Elisabeth, Roswitha MUTTENTHALER, Gabriele ZUNA-KRATKY [Hrsg.], *Geschmacksache. Was Essen zum Genuss macht*, Ausst. Kat. (Technisches Museum, Wien), Wien 2008, S. 74-81.

PAYER 2014

PAYER, Peter, *Stadt und Zeit. Zur Chronometrisierung des öffentlichen Raumes, Wien 1850-1914*, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte (IMS), Heft 2, 2014, S. 126-143.

PAYER 2015a

PAYER, Peter, *Inszenierter Raum. Die Möblierung der Ringstraße*, in: PFUNDNER, Michaela [Hrsg.], *Wien wird Weltstadt. Die Ringstraße und ihre Zeit*, Ausst. Kat. (Prunksaal der Österreichischen Nationalbibliothek, Wien), Wien 2015, S. 107-117.

PAYER 2015b

PAYER, Peter, „*Belehrender Zweck und schöne Zierde*“. *Zur Geschichte der Wetterhäuschen in Wien*, in: Die Gartenkunst, Heft 2, 2015, S. 291-300.

PAYER 2017

PAYER, Peter, *Quer durch Wien. Kulturhistorische Streifzüge*, Wien 2017.

PAYER 2018

PAYER, Peter, *Stadtgeschichte. Akustische Rückzugsorte*, in: wienerzeitung.at, 7.1.2018 (27.7.2021), URL: <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wissen/geschichte/939132-Akustische-Rueckzugsorte.html>.

R

RIEGL 1903

RIEGL, Alois, *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*, Wien/Leipzig 1903.

S

SCHEDTLER 2007

SCHEDTLER, Susanne, *100 Jahre Liebhartstaler Bockkeller*, in: bockkeller, Jg. 13, Heft 3, 2007, S. 4-6.

SCHIVELBUSCH 1997

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *Das Paradies, der Geschmack und die Vernunft. Eine Geschichte der Genußmittel*, Frankfurt am Main 1997.

SCHUBERTH 2012

SCHUBERTH, Gregor, *Zum Stand der Wurst*, in: diepresse.com, 29.6.2012 (13.6.2021), URL: <https://www.diepresse.com/1261000/zum-stand-der-wurst>.

SCHUBERTH 2013

SCHUBERTH, Gregor, *Wiener Meiereien und Milchtrinkhallen*, in: Breuss, Susanne [Hrsg.], *Alltagsdinge. Zur Geschichte der materiellen und visuellen Kultur*, 15.3.2013 (13.6.2021), URL: <http://susannebreussalltagsdinge.blogspot.com/2013/03/sachkunde-nr-1-der-architekt-gregor.html>.

STADT WIEN 2005

STADT WIEN [Hrsg.], *Konferenzbericht: Welterbe und zeitgenössische Architektur. Werkstattberichte Nr. 74*, Wien 2005.

STADTRECHNUNGSHOF WIEN 2019

STADTRECHNUNGSHOF WIEN, *Wiener Linien GmbH & Co KG und MA 6, Prüfung der Gebarung im Hinblick auf Fahrgastunterstände*, StRH IV – 23/18, Wien 2019.

STILLER 2000

STILLER, Adolph, *Oswald Haerdtl: Architekt und Designer, 1899-1959; aus der Sammlung des Architektur-Zentrum Wien*, Salzburg 2000.

STÜBBEN 1890

STÜBBEN, Josef, *Der Städtebau. Handbuch der Architektur. Vierter Theil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude. 9. Halb-Band*, Darmstadt 1890.

STÜHLINGER 2017

STÜHLINGER, Harald R., *Jean-Charles-Adolphe Alphand: Les Promenades de Paris, 1867-1873*, in: MAGNAGO LAMPUGNANI, Vittorio, Katrin ALBRECHT, Helene BIHLMAIER, Lukas ZURFLUH [Hrsg.], *Manuale zum Städtebau. Die Systematisierung des Wissens von der Stadt 1870-1950*, Berlin 2017, S. 30-49.

SWETZ 1905

SWETZ, Alexander, *Straßenbau, Straßenobjekte*, in: KORTZ, Paul [Hrsg.], *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts, Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung. I. Band: Charakteristik der Stadt. Ingenieurbauten*, Wien 1905, S. 174-185.

T

TROST 2003

TROST, Ernst, *Rauchen für Österreich. „Zur allgemeinen Erleichterung ...“ Eine Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des Tabaks in Österreich*, Wien 2003.

W

**WAISSENBERGER 1977**

WAISSENBERGER, Robert, *Wiener Nutzbauten des 19. Jahrhunderts als Beispiele zukunftsweisenden Bauens*, Wien/München 1977.

**WAGNER 1911**

WAGNER, Otto, *Die Groszstadt. Eine Studie über diese von Otto Wagner*, Wien 1911.

**WEHDORN 1979**

WEHDORN, Manfred, *Die Bautechnik der Wiener Ringstraße. Mit einem Katalog technischer Bauten und Anlagen in der Ringstraßenzone*, Wiesbaden 1979.

**WEHDORN 2009**

WEHDORN, Manfred, *Freiplastik in Wien 1451-1918*, Berlin/München 2009.

**WEHDORN/GEORGEACOPOL-WINISCHHOFFER 1984**

WEHDORN, Manfred, Ute GEORGEACOPOL-WINISCHHOFFER, *Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich, Band 1 Wien – Niederösterreich – Burgenland*, Wien/Köln/Graz 1984.

**WEIDINGER 2013**

WEIDINGER, Leonhard, „Wiener Würstchen? Hamma net.“, in: HACKEN-SCHMIDT, Sebastian [Hrsg.], *Fünfundneunzig Wiener Würstelstände. The hot 95*, Salzburg 2013, S. 140-151.

**WIEN GESCHICHTE WIKI | Meierei im Prater**

*Meierei im Prater*, in: Wien Geschichte Wiki, 24.4.2021 (13.6.2021), URL: [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Meierei\\_im\\_Prater](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Meierei_im_Prater).

**WIEN GESCHICHTE WIKI | Liebhartstal**

*Liebhartstal*, in: Wien Geschichte Wiki, 9.4.21 (13.6.2021), URL: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Liebhartstal>.

**WIEN.GV | Datenerfassung im Schutzzonenmodell**

*Datenerfassung im Schutzzonenmodell*, in: wien.gv.at, o. J. (10.8.21), URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/schutzzonen/datenerfassung.html>.

**WIEN.GV | Kioske und Verkaufsstände in Wien**

*Kioske und Verkaufsstände in Wien*, in: wien.gv.at, o. J. (13.6.2021), URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/verkaufsstaende.html>.

**WIEN.GV | Schutzzonen**

*Schutzzonen Wien*, in: wien.gv.at, o. J. (10.8.21), URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/schutzzonen/>.

**WIEN.GV | Weltkulturerbe Wien**

*Weltkulturerbe Wien*, in: wien.gv.at, o. J. (10.8.21), URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/weltkulturerbe/>.

**WIEN.GV | Wien Kulturgut: Wiener Gebäudedaten**

*Wien Kulturgut: Wiener Gebäudedaten*, in: wien.gv.at, o. J. (10.8.21), URL: <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/architektur/gebaeuedaten.html>.

**WIEN.ORF 2015**

*WC-Streit: Jugendstiltoilette wird renoviert*, in: wien.ORF.at, 25.1.2015 (24.6.2021), URL: <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2691162/>.

**WIKIPEDIA | Alltagsgeschichte**

*Alltagsgeschichte (Reportagerihe)*, in: wikipedia.org, o. J. (25.8.21), URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Alltagsgeschichte\\_\(Reportagerihe\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Alltagsgeschichte_(Reportagerihe)).

**WUERSTELSTANDLEO.AT**

*Zeittafel Würstelstand LEO*, in: wuersstelstandleo.at, o. J. (13.6.2021), URL: <https://wuersstelstandleo.at/zeittafel-wuerstelstand-leo/>.



ABBILDUNGSNACHWEIS

Alle Abbildungen sind, wenn nicht anders angeführt, von der Autorin. Die Aufnahmen der Objekte der Sammlung entstanden zwischen Februar und September 2021. Die Lagepläne der Hauptbeispiele im Maßstab 1:2000 basieren auf dem Wiener Stadtplan auf [wien.gv.at](http://wien.gv.at), die Liniengrafiken des Covers auf originalen Planvorlagen.

GROSSSTADT UND KLEINBAU

Loos, Carl [Hrsg.], Plan der k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Wien 1909, freigestellt.

**Abb. 1** VON HUBER, Joseph Daniel, Vogelschau der Stadt Wien samt ihren Vorstädten in den Jahren 1769 bis 1774 (1776), 1. Teilblatt, in: EISLER, Max [Hrsg.], *Historischer Atlas des Wiener Stadtbildes*, Wien 1919, Tafel XXIII.

**Abb. 2** ÖNB Kartensammlung und Globenmuseum, FKB-Vues Österreich-Ungarn, Niederösterreich Le - Q, Predigtstuhl 01 KAR MAG, URL: [https://onb.digital/result/BAG\\_12981456](https://onb.digital/result/BAG_12981456).

**Abb. 3** Wien Museum, Inv.-Nr. 8476, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/91457>.

**Abb. 4** Wien Museum, Inv.-Nr. 9241, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/90059>.

**Abb. 5** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, CL 209, 19 POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa11353137>.

**Abb. 6** PAYER 2017, S. 113.

**Abb. 7** Wien Museum, Inv.-Nr. 30975/12, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/58506>.

**Abb. 8** PAYER 2018.

**Abb. 9** Wien Museum, Inv.-Nr. 183194, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/356947>.

**Abb. 10** Wien Museum, Inv.-Nr. 17788/273, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/786885>.

**Abb. 11** PAYER 2015b, S. 297.

**Abb. 12** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, RUE Z0905 POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa14545431>.

**Abb. 13** MIHATSCH, Carl [Hrsg.], *Der Bau der Wiener Kaiser Franz Josef Hochquellen-Wasserleitung, II. Abtheilung*, Wien 1881, Tafel III, IV.

**Abb. 14** Wien Museum, Inv.-Nr. 76935, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/518452>.

**Abb. 15** Die Pavillons der Wiener Stadtbahn von Otto Wagner, Eine Studie von Missing Link, Kapfinger & Krischanitz, im Auftrag des Museums des XX. Jhdts., Wien 1978, o. S. Grundriss | GERETSEGG, Heinz, Max PEINTNER, *Otto Wagner 1841-1918. Unbegrenzte Großstadt - Beginn der modernen Architektur*, Salzburg/Wien 1983, S. 92.

WARTEHALLEN

Wien Museum, Inv.-Nr. 58891/931, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/118019>.

**Abb. 1** ALPHAND, Jean-Charles-Adolphe, *Les Promenades de Paris*, Paris 1867-1873, Tafel Voie Publique Bureaux & Kiosque.

**Abb. 2** STÜBBEN 1890, S. 401.

**Abb. 3** Stadt Zürich, Baugeschichtliches Archiv, BAZ\_099723, URL: <https://baz.e-pics.ethz.ch/latelogin.jsp?recordsWithCatalogName=BAZ:196684>.

**Abb. 4-9** BAUER/CAPOL 1995, S. 4, 27, 31, 7, 15, 48.

**Abb. 10-15** KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 77, 79, 81.

**Abb. 16** HÖDL 2015, S. 110.

**Abb. 17** WEHDORN 1979, Tafel 208.

**Abb. 18-22** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr. 15/9, 15/8, 15/5, 15/43, 15/31.

**Abb. 23-24** DER ARCHITEKT, Wiener Monatshefte für Bauwesen und dekorative Kunst, XVII. Jg. 1911, S. 64.

**Abb. 25** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr. 15/71.

**Abb. 26** Wien Museum, Inv.-Nr. 231281, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/617538>.

**Abb. 27-28** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr. 15/88, 15/154.

**Abb. 29** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, L 56247 B POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa10244649>.

**Abb. 30** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1793.

**Abb. 31** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr.: 15/249/1.

**Abb. 32** Archiv Bezirksmuseum Leopoldstadt.

**Abb. 33-34** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr.: 15/264/1, 15/259/1.

**Abb. 35** Wiener Stadt- und Landesarchiv, Fotosammlung, 3.3.11. FC2.67360.11, URL: <http://wais.wien.gv.at/archive.xhtml?id=Stueck++ed-6567fe-e2a9-4550-8328-c63a3615b-810VERA>.

**Abb. 36** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1793.

**Abb. 37** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr.: 15/321/1.

**Abb. 38** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 2983.

**Abb. 39** PAWLIK, Hans Peter, Josef Otto SLEZAK, *Ring-Rund. Das Jahrhundert der elektrischen Straßenbahn in Wien*, Wien 1999, S. 140.

**Abb. 40** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1614.

**Abb. 41** KUPF 2005, S. 242.

**Abb. 42** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr.: 15/348/9.

**Abb. 43** MITTERER/STEINER 1995, S. 44.

**Plan Wartehallen** eigene Verortung, Basis | Schwarzplan, URL: <https://schwarzplan.eu/lageplan-wien>.

**Abb. 44** Planarchiv Wiener Linien, Pl.-Nr. III-8-2.

**Abb. 45** DER ARCHITEKT, Wiener Monatshefte für Bauwesen und dekorative Kunst, XVII. Jg. 1911, Tafel 62.

**Abb. 46-48** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr.: 15/69, 15/124, 15/70.

**Abb. 49** Planarchiv Wiener Linien, Pl.-Nr. I-8-9.

**Abb. 50** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr.: 15/262/1.

**Abb. 51** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1793.

**Abb. 52** Planarchiv Wiener Linien, Pl.-Nr. I-8-8.

**WJ04** Archiv WL Remise-Verkehrsmuseum, Bestand – Fahrgastunterstände, Bild-Nr.: 15/33, 15/34.

**WJ05** oben | Planarchiv Wiener Linien, Pl.-Nr. XVII-8-8 G1/7. unten | Wikimedia Commons, URL: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:056R22270679\\_Neuwaldegg\\_Endstelle\\_der\\_Strassenbahn\\_Linie\\_43\\_Typ\\_I3\\_1730.jpg#/media/File:056R22270679\\_Neuwaldegg\\_Endstelle\\_der\\_Strassenbahn\\_Linie\\_43\\_Typ\\_I3\\_1730.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:056R22270679_Neuwaldegg_Endstelle_der_Strassenbahn_Linie_43_Typ_I3_1730.jpg#/media/File:056R22270679_Neuwaldegg_Endstelle_der_Strassenbahn_Linie_43_Typ_I3_1730.jpg).

**WJ06** oben links | ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, L 56247 B POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa10244649>. oben rechts | Wien Museum, Inv.-Nr. 212060, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/29194>. unten | Planarchiv Wiener Linien, Pl.-Nr. XIX-8-15.

**WJ07** rechts | Geodatenviewer der Stadtvermessung Wien, URL: <https://www.wien.gv.at/ma-41datenviewer/pure/printHtml.aspx?print&id=8ad44d3f-a17e-4abc-ab39-9ca1aa42a385&g=1a01da41-0389-42d5-a458-e586a5d-39ba1&showVG>.

**WJ08** Planarchiv Wiener Linien, Pl.-Nr. XVIII-8-1.

**WJ11** Google Maps Street View, Aufnahme Juli 2019, URL: <https://www.google.at/maps/@48.2410045,16.3111869,3a,75y,188.92h,84.57t/data=!3m6!1e1!3m4!1saJdaOYOc-Xz352hzog-ileA!2e0!7i16384!8i8192>.

**WJ12** Google Maps Street View, Aufnahme Juni 2019, URL: <https://www.google.at/maps/@48.2407523,16.346023,3a,56.3y,186.23h,88.09t/data=!3m6!1e1!3m4!1sg9J2BXkwOZYEn-VaaEv8wpw!2e0!7i16384!8i8192>.

**BEDÜRFNISANSTALTEN**

Wien Museum, Inv.-Nr. 183028, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/353671>.

**Abb. 1-2** MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 30, 31.

**Abb. 3-5** PAYER 2000, S. 87, 86.

**Abb. 6** KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 55.

**Abb. 7** MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 33.

**Abb. 8** PAYER 2000, S. 85.

**Abb. 9-10** KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 56.

**Abb. 11-14** BAUER/CAPOL 1995, S. 2, 26, 10, 4.

**Abb. 15** PAYER 2000, S. 49.

**Abb. 16** Wien Museum, Inv.-Nr. 9241, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/90059>.

**Abb. 17** PAYER 2000, S. 93.

**Abb. 18** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, 199.441D POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa1939506>.

**Abb. 19-24** PAYER 2000, S. 98-99.

**Abb. 25** Wien Museum, Inv.-Nr. 27346, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/199273>.

**Abb. 26** PAYER 2000, S. 97.

**Abb. 27** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, 219.564C POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa1939505>.

**Abb. 28** Wien Museum, Inv.-Nr. 24136, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/78591>.

**Abb. 29-30** Payer 2000, S. 145.

**Abb. 31** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, 442.548 - B POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa13617823>.

**Abb. 32** Wiener Stadt- und Landesarchiv, Fotosammlung, 3.3.2.FC1.1396M, URL: <https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Stueck++667c5d68-9788-40c9-aaf3-ad3536d48c65VERA>.

**Abb. 33** PAYER 2000, S. 158.

**Abb. 34** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 6854.

**Abb. 35** Archiv Bezirksmuseum Leopoldstadt.

**Abb. 36** PAYER 2000, S. 148.

**Abb. 37** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 30.

**Abb. 38** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 202.

**Abb. 39** HAGER, Christa, Jo KERVIEL (Fotos), *Das Klo in Wien – Anstalt für alle Fälle*, in: [wienzeitung.at](http://wienzeitung.at), 2019, URL: [https://www.wienzeitung.at/\\_wzo\\_daten/media/Storytelling/toiletten/index.html](https://www.wienzeitung.at/_wzo_daten/media/Storytelling/toiletten/index.html).

**Abb. 40** city-walks.info, URL: <https://www.city-walks.info/Wien/Toiletten.html>.

**Abb. 41-44** HAGER, Christa, Jo KERVIEL (Fotos), *Das Klo in Wien – Anstalt für alle Fälle*, in: [wienzeitung.at](http://wienzeitung.at), 2019, URL: [https://www.wienzeitung.at/\\_wzo\\_daten/media/Storytelling/toiletten/index.html](https://www.wienzeitung.at/_wzo_daten/media/Storytelling/toiletten/index.html).

**Abb. 45-47** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 189.

**Abb. 49-50** PAYER 2000, S. 98-99.

**Abb. 51** KREBS 2014a, S. 1.

**Abb. 52** Wikimedia Commons, URL: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/3a/Simmeringer\\_Markt\\_Marktamt.jpg/1200px-Simmeringer\\_Markt\\_Marktamt.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/3a/Simmeringer_Markt_Marktamt.jpg/1200px-Simmeringer_Markt_Marktamt.jpg).

**Abb. 53** Wiener Stadt- und Landesarchiv, Fotosammlung, 3.3.2.FC1.1396aM, URL: <https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Stueck++91f750b9-f823-416d-9fb8-b30490bc5482VERA>.

**Abb. 54** PAYER 2000, S. 140.

**Abb. 55** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 522.

**Plan Bedürfnisanstalten** eigene Verortung, Basis | Schwarzplan, URL: <https://schwarzplan.eu/lageplan-wien>.

**BJ08** Google Maps Street View, Aufnahme Juli 2019, URL: [https://www.google.com/maps/@48.19605,16.2604355,3a,60y,123.06h,82.86t/data=!3m6!1e1!3m4!1sB3uxpiGkqW\\_r6mWa-TG7ag!2e0!7i16384!8i8192](https://www.google.com/maps/@48.19605,16.2604355,3a,60y,123.06h,82.86t/data=!3m6!1e1!3m4!1sB3uxpiGkqW_r6mWa-TG7ag!2e0!7i16384!8i8192).

**BJ09** oben links | PAYER 2000, S. 98-99. unten | KREBS 2016a, S. 5.

**BJ10** Google Maps Street View, Aufnahme Juni 2019, URL: <https://www.google.com/maps/@48.1727461,16.3866934,3a,64.6y,208.37h,89.18t/data=!3m6!1e1!3m4!1s4mCtE2McDs-jhk1Do5aiKCg!2e0!7i16384!8i8192>.

**BJ15** Technisches Museum Wien Online-Sammlung, URL: <https://data.tmw.at/object/266572>.

**BJ16** Google Maps Street View, Aufnahme Juni 2019, URL: <https://www.google.com/maps/@48.2596218,16.3617633,3a,75y,32.89h,82.49t/data=!3m6!1e1!3m4!1suxYSbHfgXFo-gebQdblQcRA!2e0!7i16384!8i8192>.

**BJ20** Google Maps Street View, Aufnahme Juli 2018, URL: <https://www.google.com/maps/@48.2152704,16.2947023,3a,75y,151.43h,81.91t/data=!3m7!1e1!3m5!1sDApvMjS0DWFZ-8zjuapt-g!2e0!5s20180701T000000!7i16384!8i8192>.

**BJ23** Google Maps Street View, Aufnahme Juni 2019, URL: [https://www.google.com/maps/@48.2529686,16.4071644,3a,28.6y,51.37h,88.02t/data=!3m7!1e1!3m5!1sK95ZTyOAGT\\_UwzjdjyP4qQ!2e0!5s20190601T000000!7i16384!8i8192](https://www.google.com/maps/@48.2529686,16.4071644,3a,28.6y,51.37h,88.02t/data=!3m7!1e1!3m5!1sK95ZTyOAGT_UwzjdjyP4qQ!2e0!5s20190601T000000!7i16384!8i8192).

**BJ24** links | Google Maps Street View, Aufnahme August 2017, URL: [https://www.google.com/maps/@48.2519188,16.3213204,3a,75y,10.23h,85.68t/data=!3m7!1e1!3m5!1sf-CZE8peLWkB\\_G5qW2hB6w!2e0!5s20170801T000000!7i16384!8i8192](https://www.google.com/maps/@48.2519188,16.3213204,3a,75y,10.23h,85.68t/data=!3m7!1e1!3m5!1sf-CZE8peLWkB_G5qW2hB6w!2e0!5s20170801T000000!7i16384!8i8192).

rechts | Wien Museum, Inv.-Nr. 58891/1445, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/130483>.

**BJ25** oben links | Archiv Bezirksmuseum Hernals. unten | Wien Museum, Inv.-Nr. 58891/1334, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/130364>.

**BJ26** oben | Wien Museum, Inv.-Nr. 58891/1265, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/130278>. unten | Wikimedia Commons, URL: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:GuentherZ\\_2011-04-02\\_0002\\_Wien16\\_Richard-Wagner-Platz\\_Beduerfnisanstalt.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:GuentherZ_2011-04-02_0002_Wien16_Richard-Wagner-Platz_Beduerfnisanstalt.jpg).

**BJ32** oben rechts | Wien Museum, Inv.-Nr. 212059, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/29193>. unten | Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 42.

**KIOSKE**

Wien Museum, Inv.-Nr. 8799, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/95544>.

**Abb. 1** MAGNAGO LAMPUGNANI 2019, S. 16.

**Abb. 2** Architekturmuseum TU Berlin, Inv. Nr. B 3087, URL: <https://doi.org/10.25645/9h8s-c2t1>.

**Abb. 3** Architekturmuseum TU Berlin, Inv. Nr. B 3384, URL: <https://doi.org/10.25645/54e8-pfp4>.

**Abb. 4-5** KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 68, 69.

**Abb. 6** Sammlung Mauruszat, URL: [http://www.u-bahn-archiv.de/geschichte/bio-grenander-1910-02\\_baw\\_37.jpg](http://www.u-bahn-archiv.de/geschichte/bio-grenander-1910-02_baw_37.jpg).

**Abb. 7** Sammlung Mauruszat, URL: [http://www.u-bahn-archiv.de/geschichte/bio-grenander-1910-02\\_baw\\_36.jpg](http://www.u-bahn-archiv.de/geschichte/bio-grenander-1910-02_baw_36.jpg).

**Abb. 8** NIEDENTHAL 2004, S. 28.

**Abb. 9** KLÜNNER/ULLMANN 1983, S. 74.

**Abb. 10** BAUER/CAPOL 1995, S. 47.

**Abb. 11** Landesarchiv Baden-Württemberg, Staatsarchiv Freiburg, W 134 Nr. 000191, URL: <http://www.landesar-chiv-bw.de/plink/?f=5-726246-1>.

**Abb. 12** monumente-online, URL: <https://www.monumente-online.de/de/ausgaben/2008/6/milch-vom-fliegen-pilz.php>.



**Abb. 13** Wikimedia Commons, URL: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Verkaufskiosk\\_für\\_Presseerzeugnisse\\_Typ\\_K\\_600.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Verkaufskiosk_für_Presseerzeugnisse_Typ_K_600.jpg).

**Abb. 14** HUBER 2017, URL: <https://images.adsttc.com/media/images/58b6/afca/e58e/ce30/b100/01f2/slideshow/uvod2.jpg?1488367558>.

**Abb. 15** Wien Museum, Inv.-Nr. 8799, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/95544>.

**Abb. 16** Wien Museum, Inv.-Nr. 63413, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/135728>.

**Abb. 17** Wien Museum, Inv.-Nr. 78079/1158, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/140267>.

**Abb. 18** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, 4.197B POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa1923160>.

**Abb. 19** HAIDER 2017, S. 6.

**Abb. 20** Wien Museum, Inv.-Nr. HP 16/15/1, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/784825>.

**Abb. 21** Wien Museum, Inv.-Nr. 208738, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/1069147>.

**Abb. 22-23** Landtmann's Jausen Station, URL: <https://www.landtmann-jausenstation.at/de/jausen-station/schoenbrunner-geschichte/n.html>.

**Abb. 24** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1672.

**Abb. 25** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 2236.

**Abb. 26** Wiener Stadt- und Landesarchiv, Fotosammlung, 3.3.2.FC1.1870M, URL: <https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Stueck++80581272-de26-41ce-80de-71ddf409aa5dVERA>.

**Abb. 27** Wikimedia Commons, URL: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Salettl\\_wien\\_doebling.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Salettl_wien_doebling.jpg).

**Abb. 28** goodnight.at, URL: <https://goodnight.at/images/locations/PbisT/volksgarten%20pavillon.jpg>.

**Abb. 29** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1131.

**Abb. 30** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1793.

**Abb. 31** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, 506.343C POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa1891282>.

**Abb. 32** Wien Museum, Inv.-Nr. 58891/923, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/118011>.

**Abb. 33-38** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1793.

**Abb. 39** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1614.

**Abb. 40** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1793.

**Abb. 41** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, 502954 - B POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa13570873>.

**Abb. 42** wuerstelstandleo.at, URL: <https://wuerstelstandleo.at/wp-content/uploads/2014/03/Geschichte2.jpg>.

**Abb. 43** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, US 10.947/2 POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa667698>.

**Abb. 44** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, 442.548 - B POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa13617823>.

**Abb. 45-50** OLÁH, Stefan (Fotograf), in: HACKENSCHMIDT 2013, S. 111, 71, 101, 130, 43, 72.

**Plan Kioske** eigene Verortung, Basis | Schwarzplan, URL: <https://schwarzplan.eu/lageplan-wien>.

**Abb. 51-52** Archiv des Wiener Volksliedwerks, WB 1495 Per 3, WB 1495 Per 19/1.

**Abb. 53** Archiv Bezirksmuseum Ottakring.

**Abb. 54** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1793.

**Abb. 55** Wiener Stadt- und Landesarchiv, Fotosammlung, 3.3.13.FB2.4500/1332, URL: <https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Stueck++a16dfc8d-2ad1-44cf-b816-74120dbfab0eVERA>.

**Abb. 56** Archiv Bezirksmuseum Leopoldstadt.

**Abb. 57** kaiserzeit.wien, URL: [http://www.kaiserzeit.wien/resources/kaiserzeit\\_altesbild.jpg](http://www.kaiserzeit.wien/resources/kaiserzeit_altesbild.jpg).

**Abb. 58** Archiv Bezirksmuseum Leopoldstadt.

**KI04** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 4.

**KI05** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1544.

**KI08** links | Google Maps Street View, Aufnahme Juli 2019, URL: [https://www.google.com/maps/@48.206146,16.2893855,3a,60y,82.61h,80.98t/data=!3m6!1e1!3m4!1s\\_bgBAs4ms5bt-YbGDhKLukQ!2e0!7i16384!8i8192](https://www.google.com/maps/@48.206146,16.2893855,3a,60y,82.61h,80.98t/data=!3m6!1e1!3m4!1s_bgBAs4ms5bt-YbGDhKLukQ!2e0!7i16384!8i8192).  
oben | Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 982.  
unten | ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, 40.591A(B) POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa1884780>.

**KI09** oben | Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 2053.  
unten | Archiv Bezirksmuseum Ottakring

**KI10** ÖNB Bildarchiv und Grafiksammlung, CL 290, 36 POR MAG, URL: <http://data.onb.ac.at/rec/baa13535788>.

**KI11** Archiv Bezirksmuseum Ottakring.

**KI12** Planarchiv der Magistratsabteilung 37 Baupolizei, Elz.: 1793.

**KI17** links | OLÁH, Stefan (Fotograf), in: HACKENSCHMIDT 2013, S. 106.  
oben links | Wien Museum, Inv.-Nr. 47828/8, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/422921>.  
oben rechts | Wiener Stadt- und Landesarchiv, Fotosammlung, 3.3.11.FC2.56170.86, URL: <https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml?id=Stueck++17192300-2874-4efd-b0f4-0491673d458bVERA>.  
unten | STEFAN, Karl, *Wiener Naschmarkt: Zwischen Linker und Rechter Wienzeile*, Gebäudeanalyse 202, Technische Universität Wien 1983, Pläne.

**KI18** links | OLÁH, Stefan (Fotograf), URL: [https://www.viennafilmcommission.at/var/site/storage/images/\\_alias/img\\_col\\_6@2x/3/9/5/1/351593-1-ger-DE/Olah\\_WWW.jpg](https://www.viennafilmcommission.at/var/site/storage/images/_alias/img_col_6@2x/3/9/5/1/351593-1-ger-DE/Olah_WWW.jpg).  
rechts | Wien Museum, Inv.-Nr. 300282/12, URL: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/992588-demonstration-fuer-das-verbot-der-ndp-nationaldemokratische-partei-23111979-8-strozzigassepfeilgasse-und-umliegende-strassen>.





## KLEINBAUTEN DER STADT WIEN

WARTEHALLEN  
BEDÜRFNISANSTALTEN  
KIOSKE





ÜBERSICHT  
WARTEHALLEN



**W|01** Wartehalle Fasangasse  
ggü. Landstraßer Gürtel 9, 1030 Wien



**W|04** Wartehalle Prater Hauptallee  
bei Rotundenallee, 1020 Wien



**W|07** Mehrzweck-Kleinbau Hohe Warte  
ggü. Wollergasse 6, 1190 Wien



**W|10** Wartehallen Karthäuserstraße  
Sieveringer Str. 114 und 159, 1190 Wien



**W|13** Wartehalle Krapfenwaldgasse  
Höhenstraße, 1190 Wien



**W|02** Wartehalle Kärntner Ring  
vor Kärntner Ring 1, 1010 Wien



**W|05** Wartehalle Neuwaldegg  
Rudolf-Kirchschläger-Platz, 1170 Wien



**W|08** Wartehalle Gregor-Mendel-Str.  
Gregor-Mendel-Str. 31, 1180 Wien



**W|11** Wartehallen Pötzleinsdorf  
ggü. Pötzleinsdorfer Str. 60, 1180 Wien



**W|14** Exponat Verkehrsmuseum  
Ludwig-Koeßler-Platz, 1030 Wien



**W|03** Wartehalle Schuberting  
vor Schuberting 14, 1010 Wien



**W|06** Wartehalle Kahlenberg  
bei Höhenstr., 1190 Wien



**W|09** Wartehalle Quartier Belvedere  
ggü. Am Belvedere, 1100 Wien



**W|12** Wartehalle Rodlergasse  
ggü. Krottenbachstr. 66, 1190 Wien



**W|15** Wartehallen Friedrich-Engels-Platz  
Friedrich-Engels-Platz, 1200 Wien



ÜBERSICHT  
BEDÜRFNISANSTALTEN



**B|01** Eisen-Anstalt Wertheimsteinpark  
Döblinger Hauptstr. 87-93, 1190 Wien



**B|04** Holz-Anstalt Volksgarten  
Volksgarten, 1010 Wien



**B|07** Pavillonpissoir Bischof-Faber-  
Platz, Ecke Bastiengasse, 1180 Wien



**B|10** Pavillonpissoir Puchsbaumplatz  
Ecke Puchsbaumgasse, 1100 Wien



**B|13** Pavillonpissoir Schulgarten  
Kagran, Siebeckstraße 14, 1220 Wien



**B|16** Pavillonpissoir Zahnradbahnstr.  
bei Beethovengang, 1190 Wien



**B|02** Rechteckpissoir Streckerpark  
ggü. Rohrbacherstr. 31, 1130 Wien



**B|05** Mauer-Holz-Anstalt Schönbrunn  
bei Menagerie-Eingang, 1130 Wien



**B|08** Pavillonpissoir Lilienberggasse  
Ecke Hackinger-Kai, 1130 Wien



**B|11** Pavillonpissoir Antonsplatz  
Ecke Schröttergasse, 1100 Wien



**B|14** Pavillonpissoir Jazzpark Essling  
bei Eßlinger Hauptstr. 96, 1220 Wien



**B|17** Pavillonpissoir Wilhelmsdorfer  
Park, bei Aßmayergasse, 1120 Wien



**B|03** Mauer-Anstalt Simmeringer Markt  
ggü. Gottschalkgasse 15, 1110 Wien



**B|06** Pavillonpissoir Auer-Welsbach-  
Park, bei Schlossallee, 1140 Wien



**B|09** Pavillonpissoir Rabbiner-  
Schneerson-Platz, 1020 Wien



**B|12** Pavillonpissoir Dornbacher  
Friedhof, Alszeile, 1170 Wien



**B|15** Pavillonpissoir Technisches  
Museum, 1140 Wien



**B|18** Pavillonpissoir Deponie Rauten-  
weg, Rautenweg 83, 1220 Wien



## ÜBERSICHT BEDÜRFNISANSTALTEN



**B|19** Pavillonpissoir Floridsdorfer Au-park, bei Jedleseer Str. 25, 1210 Wien



**B|22** Rechteckpissoir Alois-Kraus-Promenade, Ecke Glorietteg., 1130 Wien



**B|25** Eisen-Anstalt Jazzpark Essling bei Eßlinger Hauptstr. 96, 1220 Wien



**B|20** Pavillonpissoir Funkengergasse Ecke Gallitzinstraße, 1160 Wien



**B|23** Rechteckpissoir Kinzerplatz ggü. Kinzerplatz 23, 1210 Wien



**B|26** Eisen-Anstalt Richard-Wagner-Platz, ggü. Nr. 18, 1160 Wien



**B|21** Rechteckpissoir Augartenbrücke Wilhelm-Kienzl-Park, 1020 Wien



**B|24** Wandpissoir Sieveringer Straße bei Fröschelgasse, 1190 Wien



**B|27** Eisen-Anstalt Parking Ecke Weiskirchnerstr., 1010 Wien



**B|28** Eisen-Anstalt Türkenschanzpark bei Gregor-Mendel-Straße, 1180 Wien



**B|29** Eisen-Anstalt Schönbornpark bei Florianigasse, 1080 Wien



**B|30** Eisen-Anstalten Schlosspark Schönbbrunn, 1130 Wien



**B|31** Eisen-Anstalt Deponie Rautenweg Rautenweg 83, 1220 Wien



**B|32** Bedürfnisanstalt Kahlenberg bei Höhenstraße, 1190 Wien



**B|33** Bedürfnisanstalt Naschmarkt ggü. Linke Wienzeile. 38, 1060 Wien



**B|34** Bedürfnisanstalt Karmelitermarkt ggü. Leopoldsgasse 43, 1020 Wien



**B|35** Bedürfnisanstalt Augarten bei Obere Augartenstr. 1, 1020 Wien



**B|36** Bedürfnisanstalt Wolkersbergens-straße, Ecke Speisinger Str., 1130 Wien



# ÜBERSICHT KIOSKE



**K101** Würstelstand Gallitzinstraße  
Ecke Johann-Staud-Straße, 1160 Wien



**K104** Café Meierei Volksgarten  
Volksgarten, 1010 Wien



**K107** Tabak-Trafik Schwenkgasse  
Schwenkgasse 47, Obj. 13, 1120 Wien



**K110** ehem. Briefmarkenhaus  
ggü. Stallburggasse 5, 1010 Wien



**K113** Tabak-Trafik Hütteldorfer Straße  
Hütteldorfer Straße 147, 1140 Wien



**K116** Eissalon Himmelstraße  
Himmelstraße 8-10, 1190 Wien



**K102** Eissalon Mölkersteig  
neben Schottengasse 7, 1010 Wien



**K105** ehem. Milchtrinkhalle Kongreßpark  
ggü. Liebknechtg. 22-28, 1160 Wien



**K108** Tabak-Trafik Flötzersteig  
ggü. Schinawaisgasse 2, 1140 Wien



**K111** Tabak-Trafik Lerchenfelder Gürtel  
Lerchenfelder Gürtel 57, 1160 Wien



**K114** Tabak-Trafik Hütteldorfer Straße  
vor Hütteldorfer Straße 86, 1140 Wien



**K117** Würstelhütte Linke Wienzeile  
ggü. Linke Wienzeile 48-52, 1060 Wien



**K103** Würstelstand Augartenbrücke  
ggü. Obere Donaustr. 47, 1020 Wien



**K106** ehem. Tabak-Trafik Schlickplatz  
Ecke Türkenstraße, 1090 Wien



**K109** Tabak-Trafik Wilhelminenstraße  
Wilhelminenstraße 89, 1160 Wien



**K112** Würstelstand Börseplatz  
ggü. Börseplatz 1, 1010 Wien



**K115** ehem. Tabak-Trafik Gudrunstr.  
ggü. Gudrunstr. 11, 1100 Wien



**K118** Würstelstand Pfeilgasse  
Ecke Strozzigasse, 1080 Wien

## DANKSAGUNG

Nott Caviezel, für die Hilfe bei der Themenfindung, die ermutigende Betreuung, das Vertrauen und die lehrreichen Jahre am Forschungsbereich Denkmalpflege und Bauen im Bestand.

Dimitri, für die intensive Lektüre, die ebenso interessierten wie hilfreichen Kommentare und das offene Ohr für alle Fragen.

Meinen ehemaligen Kolleginnen und Kollegen am Forschungsbereich, für die Motivation, die hilfreichen Tipps und ermutigenden Korrekturen.

Der MA 37, für das Entgegenkommen bei der Durchführung der einzelnen Archive. Der MA 48, für das Interesse, die Hilfsbereitschaft und die anregenden Gespräche vor Ort. Den Wiener Linien, dem Verkehrsmuseum Remise und den Bezirksmuseen, für die digitale und analoge Unterstützung. Dem BDA, für die Beantwortung zahlreicher Fragen. Sowie allen, die mir bei der Recherche hilfreich zur Seite standen.

Meinen unendlich geduldigen Freundinnen und Freunden, für die tägliche Unterstützung, die notwendige Ablenkung zur richtigen Zeit und die Begleitung auf zahlreiche Erkundungstouren.

Meinen Eltern, die mir durch ihr Vertrauen und ihre bedingungslose Unterstützung das Doppelstudium ermöglichten.



