

HISTORISCHES
JAHRBUCH
DER
STADT LINZ

1970

LINZ 1971

Herausgegeben vom Archiv der Stadt Linz

I N H A L T

	Seite
Abkürzungen	7
Verzeichnis der Mitarbeiter	8
Vorwort des Bürgermeisters	9
Zdeněk Š i m e ě k (Brünn):	
Lin z in der Literatur zur Geschichte der südböhmischen Städte . . .	11
Konrad P l a s s (Linz):	
Die Stiftung des Johann Adam Pruner in Linz	33
(Textabbildungen auf S. 90 und 91, Tafeln I—XII)	
Konrad P l a s s (Linz):	
Die Altkatholische Kirchengemeinde in Linz	99
Richard K u t s c h e r a (Linz):	
Kulturgeschichte des Kaffeehauses in Linz	113
Gerhard B o t z (Linz):	
Hitlers Aufenthalt in Linz im März 1938 und der „Anschluß“ . . .	185
(Tafeln XIII—XV)	
Walther D ü r r (Tübingen):	
Beobachtungen am Linzer Autograph von Schuberts	
„Rastlose Liebe“	215
(Notenbeispiele auf S. 218, 219, 223, 224 bis 228, Faksimiledruck ein- geheftet nach S. 230)	
Georg W a c h a (Linz):	
Ringstraßenzeit (Besprechung)	231

GEORG WACHA:

RINGSTRASSENZEIT

DIE WIENER RINGSTRASSE – BILD EINER EPOCHE. Die Erweiterung der Inneren Stadt Wien unter Kaiser Franz Joseph. Herausgegeben von Renate Wagner-Rieger, Träger Fritz-Thyssen-Stiftung. Verlag Hermann Böhlau Nachf., Wien – Köln – Graz.

Band I, 1969: Die Wiener Ringstraße – Das Kunstwerk im Bild. Vorwort von Fritz Novotny. Einleitung von Renate Wagner-Rieger, Bildauswahl und Erläuterungen von Klaus Eggert, Hermann Reining. Unter Mitarbeit von Peter Haiko, Hans-Christoph Hoffmann, Walter Krause, Peter Panholzer, Heinrich Warmuth. Aufnahmen von Johanna Fiegl. 213 Seiten, 51 Farbtafeln, 451 Tafeln mit 477 Abbildungen, eine Übersichtskarte 1:5000. Zwei Teile in Kassette.

Band VI, 1970: Elisabeth Lichtenberger, Wirtschaftsfunktion und Sozialstruktur der Wiener Ringstraße, 268 Seiten, 21 Tafeln, sieben mehrfarbige Kartentafeln in Rückentasche. In Kassette.

Die mittelalterliche Befestigung der Städte Europas mit Mauern und Graben, mit der Absicherung gefährdeter Eckpunkte oder Tore durch Türme beanspruchte relativ wenig Platz, sie stand späteren Ausweitungen kaum im Wege. Wichtige Beispiele, auch bei größeren Städten, haben sich bis heute in geschlossener Form erhalten (Rothenburg o. d. T., Murten, Aigues Mortes, Dubrovnik, in Österreich Freistadt, Oberwölz). Der vermehrte Einsatz von Geschützen beim Belagerungskampf, die Fortschritte der Befestigungstechnik seit dem 16. Jahrhundert – mit Albrecht Dürers Theorien steht z. B. der mächtige Munot, die Rundbastion ober Schaffhausen in Zusammenhang – verlangten zuerst ein ausgedehnteres Vorfeld, die Verfeinerung des Fortifikationsausbaues durch Ravelins und Kurtinen (mit Verbindungswegen unter dem verzweigten Grabensystem¹) gab schließlich den Städten eine Form, die im Grundriß ein wenig an den Diamantschliff erinnert (wobei sich der Vergleich auch auf die steilen Mauerkanten der Spitzbastionen ausdehnen läßt). Ein breites Glacis umgab diese mächtigen Anlagen, künstlich von jeder Verbauung freigehalten. Aber die Kriege des 18. Jahrhunderts zeigten den begrenzten Nutzen derartiger Fortifikationen, entweder durch Schleifen nach Eroberung oder durch Auflassung gingen in einer ersten Entfestigungswelle etwa zwischen 1750 und 1780 viele deutsche Städte ihres kriegerischen Aussehens verlustig. Bei einer zweiten, umfassenderen Welle („Hauptentfestigungswelle“ nennt sie Peter Grobe² in seiner allgemeinen Einleitung zur Detailstudie über München) etwa zwischen 1790 und

1825 verschwanden auch die Festungsanlagen der großen Städte. Welch eine Vorstellung, es hätte eine der großen Fortifikationen – etwa das auch nach den Napoleonischen Kriegen strategisch immer noch so bedeutende Wien – all diese Bauwerke in ihrer Gesamtheit bewahren können, nicht nur Dominikaner- und Mülkerbastei sowie Mauerzüge beim Palais Coburg! Sieht man die Reste in Belfort, Neu-Breisach, Grenoble, in ungarischen und jugoslawischen Städten oder anderswo, dann muß man es als unwiederbringlichen Verlust bezeichnen, daß kein Beispiel der mächtigsten und aufwendigsten Architekturen des 17. und 18. Jahrhunderts in Mitteleuropa, kein Symbol der strengen Abschirmung der bürgerlichen Kultur während der Renaissance und Barockzeit der Nachwelt erhalten blieb.

Wie stehen Linz und Wien in dieser Entwicklung? Im Jahre 1772 war in Linz ein Promenadenweg auf dem Wall angelegt worden, die Zwingergründe am „Graben“ waren 1784 parzelliert und durch Franz Xaver Krinner verbaut worden.³ Nach dem großen Brand des Jahres 1800 wurde der Wall abgetragen und mit seinem Material sowie dem Brandschutt der Stadtgraben ausgefüllt; diese Umgestaltung war 1803 beendet.⁴ Im Stadtgrundriß blieb in der trichterförmigen Gestalt des Taubenmarktes eine Erinnerung an die Barbakane, den seitlichen Schutz vor der wichtigsten Einfahrt in die Stadt, dem Schmidtor, erhalten.⁵ Daß die strategische Bedeutung der Donaustadt hier wenig später ein anderes System erproben ließ, durch eine Turmlinie ein „festes Lager“ zu schaffen und allein durch artilleristische Überlegenheit den Feind abzuwehren⁶, kann unberücksichtigt bleiben, da es auf die städtebauliche Entwicklung des Kernes von Linz ohne Einfluß blieb.

In Wien hielt man bis nach der Mitte des 19. Jahrhunderts am Bauverbotsrayon fest, die Platzfrage bei der Errichtung der Votivkirche 1855/56 bot vielleicht den Anstoß zu dem Handschreiben Kaiser Franz Josephs an den Innenminister zum Jahresende 1857, in dem die Auflassung des Befestigungsbereiches und seine künftige Verwendung angeordnet wurden. Wenn man bedenkt, daß andernorts diese frei werdenden Flächen als Parks für Privatpersonen, als Grünstreifen mit begrenzenden Straßen, als Eisenbahntrassen mit Bahnhofsanlagen, ja für Schießstätten, Friedhöfe, Gefangenenhäuser, Manufakturen und Fabriken Verwendung fanden, dann wird einem erst deutlich, was das Projekt Franz Josephs für die kaiserliche Haupt- und Residenzstadt bedeutete: die Anlage eines „Kulturringes“⁷, in dem übrigens erstaunlicherweise die Votivkirche den einzigen selbständigen Sakralbau bildet, in dem es aber (einschließlich der Oper) sieben Theater gab.

Die städtebauliche Lösung, die Vergabe der einzelnen Aufträge an die Architekten, die Heranziehung der Künstler zu den Aufgaben der plastischen und malerischen Dekoration, all dies fand in der Tagespresse und in unzähligen Veröffentlichungen seinen Niederschlag. Eine historische Würdigung für die Ringstraße als Gesamtkunstwerk aber fehlt. Bruno Grimschitz hatte als Einleitung zu einer Bildmappe die Bedeutung der Wiener Ringstraße dargelegt, Alphons Lhotsky, unermüdlich neue Wege bahndend, hatte mit der „Baugeschichte der Museen und der neuen Burg“⁸ einen mächtigen Block herausgemeißelt, die ungedruckte Dissertation von Belloni (Technische Hochschule Wien) hatte die

Grenzen der Ringstraßenzone abgesteckt – es blieb aber sonst bei bescheidenen Mosaiksteinchen, man glaubte kaum an die Möglichkeit, einmal dieses unüberschaubare Material sichten zu können. Hier mußte sich erst ein Mäzen einschalten. Das größte Forschungsunternehmen unserer Tage in Österreich auf kunst- und kulturgeschichtlichem Gebiet wird von der Fritz-Thyssen-Stiftung finanziert: die wissenschaftliche Untersuchung der Wiener Ringstraße und aller damit zusammenhängender Probleme. Die vorläufige Übersicht der geplanten Reihe beginnt mit dem Bildband (1969 erschienen), ihm soll sich ein historischer Überblick anschließen; die städtebauliche Lösung soll separat untersucht werden, eine andere Arbeitsgruppe wird die wirtschaftliche Realisierung darlegen; ein Band wird der bautechnischen Ausführung gewidmet sein, Wirtschaftsfunktion und Sozialstruktur sind in dem seit 1970 vorliegenden VI. Band behandelt. Band VII wird aufgeteilt in die Sparten Architektur (mit monographischen Beiträgen über die einzelnen Baukünstler⁹), Plastik, Malerei und Kunstgewerbe. Schließlich soll Alois Kieslinger in Weiterführung seiner Forschungen über die Steine von St. Stephan und die nutzbaren Gesteine der einzelnen Bundesländer die Bausteine der Ringstraße in ihrer künstlerischen Bedeutung untersuchen. Den Abschluß der Reihe werden ein Katalog der Bauten und Grünanlagen, ein zusammenfassender Band „Die Wiener Ringstraße als Gesamtkunstwerk“ sowie das Register (Biographien, Bibliographie, Index) bilden. Trotz dieses relativ engmaschigen Netzes hört man, daß die Materialfülle alle Grenzen zu sprengen droht und daß z. B. die Oper einen eigenen Band beanspruchen wird.

Wenn man zuerst als Kritiker der Meinung ist, die Herausgeber hätten sich den Anfang leicht gemacht und mit der Bildersammlung den einfachsten Teil der Arbeit vorweggenommen, so revidiert man dieses Vorurteil bei genauerer Durchsicht. Der Bildband steckt zuallererst die Grenzen der Ringstraßenzone ab, er versucht auch eine Gliederung in chronologisch-topographisch gereichte Sektoren. Die unerhört prägnante Einleitung stellt in klarer Diktion (dreisprachig) die Entwicklung dar und begründet Auswahl und Anordnung, sie sucht Verständnis für die bisher gering geschätzten „eklektischen“ Werke der „Gründerzeit“ zu erwecken, was auch in der neuen Terminologie für romantischen (1830–1850), strengen (1850–1880) und späten Historismus zum Ausdruck kommt. Beginnend mit der Votivkirche als Vorläufer geht der Tafelteil von Kärntner- und Opernring aus, es folgen Schwarzenberg- und Karlsplatz, dann Parkring, Stadtpark und alter Teil des Stubenrings, etwas unvermittelt die Bellaria, dann Schottenring und Burgring (Museen, Hofburg), das Rathausviertel (einschließlich Burgtheater), die Umgebung der Votivkirche, Schmerlingplatz, Schillerplatz (bis weit hinein Gumpendorfer Straße/Lehargasse!), ein Sprung zum Bankviertel hinter der Börse, zum Viertel um den Rudolfsplatz und zum Franz-Josephs-Kai, abschließend neues Stubenringviertel, Wienflußeinwölbung (3. und 4. Bezirk) sowie Schwarzenbergplatz. Wie schwierig solch eine Einteilung zu treffen ist, zeigt der Vergleich mit der stadtgeographischen Viertelsgliederung im VI. Band (Fig. 6, S. 21): dort reicht beispielsweise das Opernviertel bis zum Getreidemarkt, das Schwarzenbergplatzviertel gar bis über die Marxer Gasse, das Börseviertel bis zu den Häusern hinter dem Burgtheater; zwanglos hätte sich übrigens ein „Burgviertel“ anschließen lassen, auch wenn dieses naturgemäß für die Statistiken der Hausbesitzer, der Sozialgruppen, der Industrie-

niederlagen, des Geldwesens, der Geschäfts- und Gewerbearten usw. unwichtig gewesen wäre.

Aber nochmals zurück zum Bildteil in Band I: Es handelt sich überwiegend um hervorragende Neuaufnahmen, bei jedem Sektor wird versucht, vom Luftbild oder Panorama zum Einzelobjekt mit vielen Details fortzuschreiten. Dabei werden auch alte Photos dazwischengeschaltet, um das frühere Erscheinungsbild zu zeigen, ohne daß dies schon aus den kurzen Bildlegenden ersichtlich wäre. Bedauerlich ist, daß es auch dem Erläuterungsband oft nicht zu entnehmen ist, ja daß der dortige Abbildungsnachweis (S. 213) außerordentlich dürftig ist. Hier sei an alte Hefte der „Österreichischen Kunstbücher“ erinnert, die genaue Bildarchiv-Inventarnummern der wiedergegebenen und weiterer zugehöriger Photos enthielten! Und auch beim Ringstraßenwerk handelt es sich doch um Museumsstücke, gelegentlich um zusammenhängende Serien (127, 143 a, 144 a); ganz selten sind zwischen die alten und neuen Photos Graphiken eingeschaltet (Kaiserforumprojekt 119). Frühere Geschäftsreklamen, Portale und Schilder werden in den Tafeln des VI. Bandes berücksichtigt; hier hätte sich für das Gesamtwerk gelegentlich etwas aus alten Bildquellen ergänzen lassen. Dies bleibt aber unerheblich neben der überwältigenden Zahl an faszinierenden Neuaufnahmen, neben der Unmenge von Details, von malerischem und plastischem Schmuck, von Gittern (mit besonderer Liebe festgehalten!) und speziell von kaum zugänglichen Innenräumen. Auch die Qualität der Wiedergabe ist hervorragend, gelegentliche Verzerrungen (Decke des Palais Erz. Ludwig Viktor) und mangelnde Farbechtheit fallen kaum ins Gewicht. Die Wirkung hätte sich vielleicht durch Chamois-Kunstdruckpapier (statt weißem) noch steigern lassen. Ärgerlich ist die mangelnde Abstimmung zwischen Bildlegende und Erläuterung. Ist im Tafelband der Name des Künstlers genannt, so vermißt man ihn bei den kunstwissenschaftlichen Erläuterungen. Ein krasser Fall z. B. die Erläuterung zu 53, wo auf die „beiden besonders auf die aristokratische Sphäre spezialisierten Architekten“ (Romano und Schwendenwein) hingewiesen wird, ohne daß deren Namen erwähnt werden. Ähnlich geht es bei den Erläuterungen zu Denkmälern, wo dann weder der Dargestellte noch der Künstler aufscheint (74; Canon-Straširička war nicht Pole). Die Anführung im Register kann einen da kaum versöhnen. Bei der (fast überflüssigen) Bedachtnahme auf Adelsprädikate ist irrtümlich auch der tüchtige Ringstraßenbildhauer Theodor Friedl zu einem „von“ gekommen.

Überhaupt sind die Texte zu den Bildern ungleichmäßig. Neben genauen Daten und Zahlenangaben (Ausdehnung, Kosten) stehen pointierte kunstwissenschaftliche Würdigungen, manchmal sind die Auskünfte aber so banal, daß es einem die Mühe des Nachschlagens verdrießt. Manchmal sind die Termini so überspitzt (Spandriellenrelief, Chambrane), daß man an Druckfehler glaubt (*le chambrante*, Türverkleidung); bei Entresol und Etalagen sah sich sogar der Bearbeiter zu einer beigesetzten Erklärung veranlaßt. Um die Datierung der alten Photos hat man sich nicht bemüht, sie sind durch die Bank „vor 1900“, auch wenn bei 101 noch das Ringtheater zu sehen ist (also „vor 1881“). Hier müßten noch rein sachliche Kriterien mithelfen (Baumgröße, Beleuchtung, Geleise usw.). Die Zählung nach (245) Objekten mit Zuordnung der Details zu einer Ordnungsnummer (z. B. 30 a–o, 86 a–l, 144 a–t) führt bei beabsichtigten Gegenüber-

stellungen doch zu Wiederholungen (109 und 111 a, 111 b), wird sich aber in der Zukunft hoffentlich bewähren.

Bei dem anderen hier anzuzeigenden Band über „Wirtschaftsfunktion und Sozialstruktur“ steht man als Historiker etwas hilflos vor einer Detailfülle und fragt sich gelegentlich, ob nicht die streng wissenschaftlich erarbeiteten Ergebnisse über das Caféhaussterben und die Ausbreitung der Autogeschäfte auch ohne solchen Aufwand hätten festgestellt werden können. Terminologie und Formulierung bei älteren Ereignissen oder historischen Rückblicken sind hart und apodiktisch, sie haben oft Ähnlichkeit mit dem Sprachgebrauch östlicher Geschichtsforscher. Es läßt sich wohl jetzt schon sagen, daß der Band ein Fremdkörper in der Reihe bleiben wird, was nicht nur der Tatsache zuzuschreiben ist, daß hier die Ringstraße auch als Faktum unserer Zeit behandelt, ja ein wichtiger Zukunftsaspekt eröffnet wird. Der Band besteht nämlich aus zwei Teilen. Zuerst werden die Faktoren erörtert, die im kaiserlichen Wien die Gestaltung bestimmten, nämlich die repräsentativen offiziellen Bauten, das großbürgerliche Mietshauswesens, das Einbeziehen in die Citybildung. Dabei wird der Frage der Verklammerung der Ringstraße mit der Altstadt und den Vorstädten besonderes Augenmerk zugewendet. Die Etappen des Ausbaues, die Abhängigkeit von den Krisenjahren der Wirtschaft, all dies wird in Statistiken und Schaubildern festgehalten, mehr oder weniger anschauliche Tafeln¹⁰ ergänzen den Text.

Der zweite Teil befaßt sich mit der Stellung der Ringstraße in der Gegenwart. Die Nivellierung des Sozialaufbaues in Wien führte zur Zerstückelung der Nobelwohnungen, trotz der veränderten Position Wiens ist eine Zunahme der Bedeutung der Wirtschafts- und Verwaltungsfunktionen im Ringstraßenbereich festzustellen. Auch bei der Gegenwart wird das allgemeine Bild der Sozialstruktur der ganzen Stadt zum Vergleich berücksichtigt. Die Zahlen der Statistiken verlangen sorgfältige Überprüfung, z. B. der überraschend hohe Prozentsatz der Arbeiter bei der Volkszählung 1961, der eingehend analysiert wird. Die Ringstraße als Arbeitsstättenbereich und damit das Pendlerproblem wird behandelt, die wirtschaftlichen Funktionen werden aufgegliedert, die gegenwärtigen Tendenzen der Citybildung untersucht, die Ringstraßenzone mit der Altstadt und dem Wachstumsrand in den angrenzenden Bezirken verglichen. Nach sehr ausführlichen Darstellungen der städtebaulichen Entwicklung von Berlin, München, Frankfurt und Köln wird die Zukunft der Wiener Ringstraße im Spannungsfeld von Denkmalschutz und Citybildung untersucht, die Hochhaus- und Großbauten werden durchaus realistisch als Vorboten des Wiens von morgen behandelt (die Überschrift „... des Wien von morgen“ schiene allerdings richtiger).

Nur durch großzügiges Mäzenatentum war die Drucklegung dieser Arbeit mit allen Listen, Tabellen, Diagrammen und Plänen möglich. Es wäre der Wunsch, wenigstens in bescheidenerem Rahmen¹¹ eine Zusammenfassung ähnlicher Erkenntnisse für Linz, etwa für den Hauptplatz, für die Landstraße, für das Bahnhofsviertel, zu erhalten. Nicht nur die Wissenschaft, auch die Praxis des Wirtschafts- und Geschäftslebens wäre an solchem Material interessiert.

Das Gesamtkunstwerk „Wiener Ringstraße“, in den Jahrzehnten von Kaiser Franz Josephs Regierung erwachsen, ist fast ohne Beeinträchtigung auf uns gekommen (Band I/S. 45 vergleicht die Eingriffe in Erdgeschoßzonen durch

Geschäftseinbauten und in Dachzonen durch Purifizierung mit einer Defloration, die aber an der eindringlichen Wirkung des Kunstwerkes an sich nichts ändern konnte). Es wird unter der Leitung von Frau Univ.-Prof. Renate Wagner-Rieger erstmals mit wissenschaftlicher Gründlichkeit erforscht. Der Anfang, speziell der überwältigende Tafelband, soll doch nicht etwas festhalten, was dem Untergang geweiht ist, sondern die Aufmerksamkeit auf Schönheiten lenken, die vielfach unbeachtet blieben, die es aber im Interesse der Erhaltung des Gesamtkunstwerkes zu bewahren gilt. Die soziologische Analyse bestärkt einen im Glauben an die weitere sinnvolle Eingliederung eines städtebaulichen Bindegliedes zwischen traditionsreichem Altstadtteil, behäbigen Vorstädten und landschaftsgebundenen Vororten nicht nur als Attraktion für Touristen, sondern als ästhetisch geschätzte künstlerische Lösung des viel geschmähten, arg verkannten und jetzt durch den zeitlichen Abstand schon etwas verklärten 19. Jahrhunderts.¹²

Anmerkungen:

- ¹ Bei der Umgestaltung des Karlsplatzes (Stachus) in München wurde ein Teil eines solchen Ganges freigelegt und als Denkmal in der Fußgängerunterführung belassen.
- ² Peter Grobe, Die Entfestigung Münchens (Kurzfassung), *Miscellanea Bavarica Monacensia*, Dissertationen zur Bayerischen Landes- und Münchner Stadtgeschichte, hg. Karl Bosl und Michael Schattenhofer, Heft 27, 1970, Abb. 2.
- ³ Georg Wacha — Gertrude Höß, Die Linzer Altstadt, *Hist. Jb. L.* 1965, S. 353 u. 408.
- ⁴ Hanns Kreczi, Linz, Stadt an der Donau, 1951, S. 188, n. 442 (Promenade).
- ⁵ Ebenda, S. 253 f., n. 573 (Taubenmarkt). Vgl. dazu *Reallexikon zur deutschen Kunstgeschichte* 1, 1937, Sp. 1508 (Bastion).
- ⁶ Eine größere Arbeit von Erich Hillbrand über die Maximilianeischen Türme von Linz ist in Vorbereitung.
- ⁷ Grobe, *MBM* 27, S. 16.
- ⁸ Alphons Lhotsky, Baugeschichte der Museen und der Neuen Burg, *Festschrift des Kunsthistorischen Museums* 1, 1941.
- ⁹ Vorläufig dazu Renate Wagner-Rieger, *Wiens Architektur im 19. Jahrhundert*, 1970. In der Fortsetzung der großen Geschichte der Stadt Wien sind einstweilen ein Band über Malerei und Kunstgewerbe (Neue Reihe 7/2, 1962) und einer über die Plastik (Neue Reihe 7/1, 1970) erschienen.
- ¹⁰ Zu den Tafeln eine Anmerkung sozusagen unter dem Strich. Bitte bei der Grundkarte „NÖ. Statthaltereie“ statt „NÖ. Stadthaltereie“, Geschosse, nicht Geschoße. Warum blieb das „Haus der Kaufmannschaft“ laut Legende „ohne Angabe“, während sein Gegenstück als „Industriehaus“ bezeichnet wird? Die Größe der Büros wird doch wohl in Quadratmetern, nicht aber in Metern (Weg des Bürodieners?) gemessen?
- ¹¹ Für die Linzer Stadtregion vgl. vorläufig einige Übersichten, aber ohne Detailangaben für einzelne Straßenzüge bei Franz Seelinger, *Die Linzer Stadtland-*

schaft, Gegenwärtiger Entwicklungsstand (Strukturatlas), o. J. (1968) und ders., Grundlagen der Linzer Stadtplanung (I. Gegebenheiten, II. Künftige Entwicklung), 1969.

- ¹² Wenigstens in einer Anmerkung sei darauf hingewiesen, daß auch ein ganz anderer Bildband Ringstraße hätte geschaffen werden können — oder noch erscheinen muß: Die Geschichte dieses Stadtgebietes von der Abtragung der Basteien über das etappenweise Wachsen bis zum Wiederaufbau nach Bombenkrieg, Feste und Feiern (Eröffnung, Denkmälerenthüllungen, Festzüge, Paraden und Wachablösungen, Demonstrationen, Kundgebungen), Technik (Straßenbelag, Reitallee, Verkehrsmittel, Litfaßsäulen, Beschilderung — „Keine Rennbahn!“ — Kreuzungsregelung, Unterführungen), Natur (Baumbestand, Parkanlagen), dazu Kulturgeschichte (Wohnungen berühmter Persönlichkeiten, Cafés und ihre Gäste, Geschäftsleben, Korso), Künstler sehen die Ringstraße (z. B. Kokoschka) u. v. a. m.