

Inszenierter Raum

Die Möblierung der Ringstraße

Straßen sind die Wohnung des Kollektivs. Das Kollektivum ist ein ewig waches, ewig bewegtes Wesen, das zwischen Häuserwänden soviel erlebt, erfährt, erkennt und ersinnt wie Individuen im Schutze ihrer vier Wände.¹ Die kollektive Aneignung des urbanen Raumes im Zeichen der Moderne, so hatte Walter Benjamin erkannt, bedeutete eine neue Form von Öffentlichkeit. Die von ihm und anderen beschriebene Figur des Flaneurs geriet zum Symbol dieser neuen Massenbewegung, ein moderner Bürger, der zwischen den Häuserfronten zu Hause war und sich elegant darin bewegte.

Die systematische Nutzbarmachung der Straße erforderte adäquates urbanes Mobiliar, Requisiten für den öffentlichen Raum, die es vielfach erst zu entwickeln galt. Genormt und standardisiert,² wurden sie in der Folge typisch für die zentraleuropäische Stadt, deren Aussehen sie entscheidend prägten.³

Auch auf der Wiener Ringstraße etablierten sich allmählich neue großstädtische Verhaltens- und Wahrnehmungsweisen. Das anfangs vorherrschende Gefühl des Verlusts an gewohnter Orientierung wurde überlagert von neuen Sinneseindrücken und einer Vielfalt an neuen strukturierenden Elementen. Die Beziehung zwischen Stadt und Mensch begann sich – innerlich wie äußerlich – neu zu formen.

Äußerlicher Rahmen dafür war die klare und übersichtliche Gliederung des Straßenraums in Hauptfahrbahn, Gehallee, Reitallee, Nebenfahrbahn und Gehsteig. Die Befestigung des Untergrunds erfolgte auf unterschiedliche Weise: Haupt- und Nebenfahrbahn waren gepflastert; die Allee für Reiter war mit lockerem Erdreich versehen, jene für Fußgänger makadamisiert, also mit verdichteten Gesteinskörnungen unterschiedlicher Größe belegt; die Gehsteige bestanden aus großformatigen Granitplatten.⁴

In den Unterbau der Straße verlegte man modernste technische Infrastruktur: Sammelkanäle, Gasleitungen, Wasserleitungen, ab der Jahrhundertwende auch Kabel für Strom und später Telefon. Ebenfalls von Beginn an wurden Straßenbahnschienen verlegt, anfangs nur am Schottenring, wo ab 1865 die Pferdestraßenbahn verkehrte, ab den Jahren 1868/69 auch in den übrigen Abschnitten der Ringstraße auf beiden Seiten der Hauptfahrbahn.⁵

*Abb. 78: Kärntner Ring, um 1876
Wilhelm Burger*



Abb. 79: Alleebäume am Parkring und am Stubenring, um 1860

Zentrales oberirdisches Gestaltungselement waren zunächst die Bäume. Sie waren es, die der Straße den Charakter einer großzügigen Allee verleihen und zugleich für ausreichende Ventilation und gesunde Luft sorgen sollten. Im Jahr 1863 wurden am Kärntner Ring die ersten Platanen und Götterbäume eingesetzt, zwei Jahre später war der gesamte Ring mit einer vierreihigen Allee bepflanzt. Schon bald zeigte sich jedoch, dass die verwendeten Bäume nicht recht gediehen. Eilig wurden Expertengutachten eingeholt, mit dem Ergebnis, dass ab 1880 neue Baumarten gesetzt wurden, zumeist Ahorne, Linden und Ulmen. Zum Schutz vor Beschädigung und zur effizienteren Bewässerung umgab man sie zudem mit erhöhten Rasenscheiben, die später zu Rasenstreifen zusammengefasst wurden.⁶

Die neuen Bäume wuchsen problemlos. Sie machten die Ringstraße zur ersehnten Prachtallee, die den Passanten im Sommer wohltuenden Schatten spendete. Noch Jahrzehnte später bezeichnete der Schriftsteller Otto Friedländer die Ringstraße erklärend als „großer stiller Park, der die ganze Stadt umschließt“.⁷



*Abb. 80: Laternen im Straßenraum
und an der Einfriedung des Burg-
gartens, vor 1879*

Nicht weniger eindrucksvoll war die Beleuchtung. Schon 1863 hatte man mit den Arbeiten für die Gasbeleuchtung begonnen, die ersten fertiggestellten Straßenabschnitte befanden sich vor dem Volksgarten, dem Kaisergarten (Burggarten) und vor dem Stadtpark. Der Ausbau ging zügig voran, wobei die Beleuchtungskörper aus einfachen gusseisernen Kandelabern mit vier-scheinigen Laternen bestanden, aufgestellt in sechs Reihen die ganze Ringstraße entlang. An besonderen Orten wie vor der Oper installierte man ab etwa 1869 spezielle Prunkkandelaber. Und auch an den Einfriedungen von Volks- und Kaisergarten waren in regelmäßigen Abständen repräsentative Laternen angebracht.⁸ Es war ein neuartiges und ergreifendes Schauspiel, das sich in der Nacht darbot. Der Zeitgenosse Friedrich Schindler, der die Ringstraße 1866, kurz nach deren offizieller Eröffnung, inspizierte, sprach von einem imposanten „Feuermeer“,⁹ und auch der Schriftsteller August Silberstein äußerte sich 1873 schwärmerisch: „Endlose Zeilen von Gasflammen dehnen sich vor uns, hinter uns, rechts und links in's Unabsehbare aus, wie ein stetiges Feuerwerk. [...] Zuweilen ist man an Plätzen von einem leuchtenden Riesenringe,

von einem Feuerkreise weitaus und rings umgeben, wie im Märchen, es ist märchenhaft schön.“¹⁰

Betrieben wurde die Beleuchtung von der englischen Imperial Continental Gas Association, die seit 1845 für die Stadt Wien tätig war und in der Folge mehrere Kooperationsverträge abgeschlossen hatte. Die Flammen brannten entweder halbnächtlich (bis Mitternacht) oder ganznächtlich (durchgehend).¹¹

In den 1880er-Jahren kamen weitere, aufwendig gestaltete Prunkkandelaber hinzu: vor Votivkirche und Parlament, vor der Universität, vor Rathaus, Burgtheater und am Maria-Theresien-Platz. Nach Ablauf der Verträge mit der englischen Gasgesellschaft übernahm die Stadt Wien im November 1899 die Agenden der öffentlichen Beleuchtung. Die bisher dominierenden Westminster-Laternen wurden sukzessive durch kommunale Leuchtentypen ersetzt, die – modernisiert und ausgestattet mit dem Auer’schen Gasglühlicht – weitaus effizienter und heller brannten. Nach der in den Jahren 1903/04 durchgeführten Elektrifizierung der Ringstraße folgten sodann auf der Opernkreuzung die ersten Beleuchtungsversuche mit Bogenlampen. Diese waren auf zwölf Meter hohen Masten montiert und strahlten etwa zehnmal so hell wie das bisherige Gaslicht. In rund vier Metern Höhe waren ergänzend dazu noch weitere Glühlampen angebracht.¹²

All dies änderte das Erscheinungsbild der Straße grundlegend, ermöglichte neue ästhetische Erfahrungen und war die Basis weiterer Aktivitäten, die sich nunmehr oft bis in die Nacht hinein auf der Ringstraße etablierten. Aspekte der Sicherheit und der Repräsentation spielten dabei eine wesentliche Rolle. Vor allem letztere wirkte sich stilbildend auf das gesamte Straßenmobiliar aus. Wie auch bei den Ringstraßengebäuden waren technische Neuerungen durchwegs in ein konservatives, historisierendes Kleid verpackt, sodass die dahinter stehenden Innovationen so gut wie unsichtbar blieben.¹³ Das mehrfach betonte Ziel der „Verschönerung des Stadtbildes“ stand im Zentrum der Bemühungen.¹⁴ So wurden

Abb. 81: Straßenraum vor dem Burgtheater, um 1890 Auguste Wimmer





*Abb. 82: Straßenraum vor der Oper
um 1900*



*Abb. 83: Pavillon mit Uhr, Parkring,
um 1870*

die elektrischen Lichtmasten an der Spitze mit schneckenförmigen Auslegern („Bischöfsstäbe“) und ab November 1905 mit runden Blumenkörben¹⁵ versehen; die Einfriedungen vor Volks- und Kaisergarten waren vergoldet und deren Laternen mit einer kleinen Krone bestückt; und auch die neuen Einrichtungen zur Information und Entsorgung ordneten sich dem selbstverständlich unter.

Gemäß der bürgerlichen Wertschätzung von Pünktlichkeit und Verlässlichkeit, hielten erstmals öffentliche Uhren Einzug in den Straßenraum. Zusätzlich zu den in der Stadt zahlreich vorhandenen Kirchturmuhren traf man ab Ende der 1860er-Jahre entlang der Ringstraße auf Pavillons, die mit Reklametafeln und jeweils einer kleinen, in der Nacht beleuchteten Uhr bestückt waren. Sie waren als eiserne Oktogone mit reich verziertem Dachaufbau ausgeführt. Aufgestellt wurden

sie etwa am Opernring, Burgring, Parkring, Schottenring oder am Franz-Josefs-Kai.¹⁶ Mit den Pavillons war die offizielle Zeitanzeige erstmals in unmittelbare Nähe zu den Passanten gerückt. Allerdings bestanden sie nur für einige Jahrzehnte. Spätestens zur Jahrhundertwende wurden sie im Zuge von Umbauten demontiert.¹⁷

Ihr Betrieb war rein mechanisch, er erfolgte durch Handaufzug, dementsprechend war er auch mit einigen Ungenauigkeiten behaftet. Weswegen man neue Antriebstechniken suchte und im Februar 1877 am Schottenring, vis-à-vis der Votivkirche, eine pneumatische, d. h. mit Druckluft betriebene Ständeruhr mit drei Zifferblättern installierte. Mit dieser Aufsehen erregenden Erfindung des Ingenieurs Carl Albert Mayrhofer war Wien die weltweit erste Stadt, die eine derartige Uhr besaß.¹⁸ Leider ohne den gewünschten Erfolg, denn

auch sie ging letztlich zu ungenau. Im Jahr 1910 wurde sie an einen anderen Ort versetzt.

Die Ringstraße blieb allerdings jener Ort, an dem der Bevölkerung neue Technologien vorgestellt wurden. Knapp nach der Jahrhundertwende kamen öffentliche Uhren mit elektrischem Antrieb zum Einsatz: als Kontrolluhren an Straßenbahnhaltestellen (Schottenring), am Turm des Militärgeographischen Instituts in der Landesgerichtsstraße, über dem Eingang der neu errichteten Handels- und Gewerbekammer am Stubenring, an der Außenseite der ebenfalls neu errichteten Volkshochschule Urania – und an der Opernkreuzung. Hier ging Ende August 1907 die erste kommunale Straßenuhr, montiert an einem Lichtmast, in Betrieb,¹⁹ eine Vorform der Würfeluhr, die in der Folge prägend für Wiens Straßen werden sollte (1913 wurde am Schottenring eine weitere Uhr dieses Typs errichtet). Die symbolisch wie real wichtigste Zeitanzeige an der Ringstraße blieb jedoch jene am Turm des neuen, 1883 eröffneten Rathauses. Sie war es, die von Beginn an die erstarkte Macht des liberalen Bürgertums repräsentierte und demzufolge auch mit der größten Fernwirkung ausgestattet war.

Zu wichtigen Informationsdreh scheiben wurden auch die Reklamesäulen, die nach Pariser und vor allem Berliner Vorbild – der Drucker und Verleger Ernst Litfaß hatte sie ab 1854 massiv propagiert²⁰ – nun in Wien Einzug hielten. Private Ankündigungsunternehmen erhielten ab den 1870er-Jahren die Berechtigung, sie am Rand der Gehaltee aufzustellen. Ab 1888 wurden sie durch eine zweite Serie der Firma J. Weiner ersetzt. Zur Jahrhundertwende gingen die Säulen in das Eigentum der Stadt über, die sie ihrerseits an Werbefirmen vermietete. Die zylindrischen Säulen wiesen einen gusseisernen Sockel auf und einen Korpus aus Eisenblech, an der Spitze befand sich eine reich verzierte Kuppel mit dem Wappen der Stadt Wien und der genauen Standortbezeichnung. Der Innenraum war durch eine Tür begehbar und konnte als Lager benutzt werden.²¹ Den rasch wechselnden Reizen der



*Abb. 84: Lichtmast mit Blumenkorb,
daneben Litfaßsäule, Kärntner Ring,
August 1912
Österreichische Lichtbildstelle*

Großstadt entsprach die Litfaßsäule in perfekter Weise. Sie wurde zu einem Ort der flüchtigen Kommunikation, der ohne soziale Einschränkung, niederschwellig und anonym, aufgesucht werden konnte.²² Gemeinsam mit zahlreichen anderen Reklame- und Orientierungstafeln, Verkehrs- und Straßenschildern²³ drückte sich darin der Trend zur Verschriftlichung des öffentlichen Raumes aus – die geschriebene Sprache trat zunehmend an die Stelle der gesprochenen.

Ebenfalls aus dem Ausland importiert wurde eine wichtige hygienische Neuerung: öffentliche Toilettenanlagen.²⁴ Ab 1861 gab es – nach Pariser Vorbild – Versuche mit Pissoirs, deren erstes am Ring nahe der Hofoper aufgestellt wurde. Nicht ohne Schwierigkeiten, gab es doch immer wieder heftige Beschwerden, insbesondere wegen des im Sommer nur allzu deutlich wahrnehmbaren Gestanks. Die schneckenförmigen oder pavillonartigen Bauten waren aus Holz oder Eisen gefertigt, die Eingänge hatte man mit einer Schamwand ka-

schiert und dem unzweideutigen Hinweis „Hier“.

Ihre Notwendigkeit war unbestritten. Denn an den bereits fertiggestellten Abschnitten der Ringstraße waren von Beginn an beträchtliche Menschenmassen unterwegs. „Wer das Publikum bemerkt an schönen Tagen, an Sonntagen, und sieht die Tausenden, die kaum ausweichen können, und sich denkt, daß dort kein Pissoir ist, wird die Dringlichkeit eines solchen einsehen“, hieß es 1866 im Gemeinderat. Zahlreiche Bäume und auch die Baugerüste der im Entstehen begriffenen Häuser wurden nicht selten zur Notdurftverrichtung missbraucht.²⁵

Zur Feststellung geeigneter Standorte wurde eine eigene „Pissoir-Kommission“ gegründet, Inspektionsreisen in ausländische Städte galten der Eruiierung des besten Modells. Mit dem Ergebnis, dass Ende der 1860er-Jahre immerhin bereits 16 Pissoirs entweder direkt an der Ringstraße, am Kai oder in den angrenzenden Parkanlagen standen.²⁶



*Abb. 85: Bedürfnisanstalt
am Burgring, um 1900*

Allerdings nur für Männer, weshalb der aus Berlin stammende Unternehmer Wilhelm Beetz dem Wiener Gemeinderat anbot, „Bedürfnisanstalten für Personen beiderley Geschlechts“ aufzustellen. Ab 1884 wurden sie in der ganzen Stadt errichtet, oft lösten sie die in die Jahre gekommenen Pissoirs ab. Im Jahr 1914 zählte man in der Ringstraßenzone 18 öffentliche Toilettenanlagen: zwei Pissoirs (Rathauspark, Schmerlingplatz), eine unterirdische Anstalt (Schwarzenbergplatz) und 15 oberirdische Anstalten. Bei letzteren handelte es sich um rechteckige Pavillons, entweder zur Gänze Holz- oder – der häufigste Typ – Eisen-Glas-Konstruktionen mit innerer Holzverschalung. Sämtliche Modelle wiesen mehrere Pissstände und bis zu acht Klosett-kabinen auf. Die Pissstände waren mit einem von Beetz erfundenen, geruchsmindernd wirkenden Öl-System ausgestattet, die entgeltlich zu benützenden Kabinen nach I. und II. Klasse (mit oder ohne Handwaschbecken) differenziert. Jede Anlage wurde von einer Warteperson betreut.²⁷

Vom Aussehen und Konstruktion ähnlich wie die Bedürfnisanstalten waren die Wartehäuschen der Straßenbahn, die seit den späten 1870er-Jahren ebenfalls in Fertigteilbauweise errichtet und nach der Jahrhundertwende modernisiert wurden.²⁸ Gemeinsam mit dem großen Stationsgebäude für die Pferdestraßenbahn am Schottenring (erbaut 1865)²⁹, dem Kabelpavillon am Franz-Josefs-Kai (Umleitstation für Telegrafleitungen, erbaut 1873, abgebrochen 1899)³⁰



Abb. 86: Steinbänke, Blick über die Ringstraße Richtung Heldenplatz und Hofburg, um 1870

sowie mehreren Trinkhallen und sternförmigen Kiosken³¹ bewahrte man somit bei sämtlichen Hochbauten der Ringstraße ein einheitliches Erscheinungsbild. Auch in großer Zahl errichtete Kleinmöbel wie Hydranten und Poller³², Briefkästen³³, Baumschutzgitter sowie diverse niedrige Einfriedungen von Parks und Rasenflächen³⁴ passten sich dem historisierenden, oft aufwendig gefertigten Grunddesign der Ringstraße an.³⁵

Praktisch für die Passanten waren schließlich Sitzgelegenheiten, die zwischen den Alleebäumen aufgestellt wurden. Dabei handelte es sich anfangs um einfache Steinbänke ohne Lehne, erst ab Beginn der 1880er-Jahre kamen bequemere Modelle aus Holz und Gusseisen in Gebrauch. Als Normtyp avancierten sie zur klassischen Wiener Parkbank, mit Rückenlehne und Armlehnen, deren typische Schneckenform dem Möbel ein unverwechselbares Gepräge verlieh.³⁶

Eine abermalige Erweiterung des Straßenmobiliars vollzog sich nach der Jahrhundertwende mit der Elektrifizierung der

Straße. Sie brachte nicht nur, wie erwähnt, neue Beleuchtungskörper, sondern auch neue Masten für die Oberleitungen der Straßenbahn. Die anfangs aus ästhetischen Gründen im Boden installierten Unterleitungen wurden im Dezember 1915 aufgegeben.³⁷ Auch das Niveau der Fahrbahn wurde aus Sicherheitsgründen an zahlreichen Stellen verändert. Verkehrsinseln waren notwendig geworden, um die zunehmend stärker befahrene Straße gefahrloser überqueren zu können.³⁸

Es war die Physiognomie der Moderne, die sich in der Ausstattung der Ringstraße, wenn auch meist camoufliert, so doch kompakter als anderswo in Wien, widerspiegelte. Und so ist es wohl gerade die stilistische Einheit dieser „Herzader Groß-Wiens“, wie der Kunstkritiker Ludwig Hevesi sie nannte,³⁹ deren Kraft dafür sorgte, dass heute zwar bei Weitem nicht mehr alle, aber immerhin durchaus bemerkenswerte Überreste der Straßenmöbel aus den ersten Jahrzehnten erhalten sind.⁴⁰

- 1 Walter Benjamin: Das Passagen-Werk (Gesammelte Schriften, Bd. 2), hg. von Rolf Tiedemann, Frankfurt/Main 1982, S. 1051.
- 2 Das erste systematische Handbuch darüber wurde von Adolphe Alphand, einem der wichtigsten Mitarbeiter Georges-Eugène Haussmanns, verfasst: *Les Promenades de Paris. Mobilier urbain*, 2 Bde., Paris 1867–1873.
- 3 Vgl. Eve Blau, Monika Platzer (Hg.): *Mythos Großstadt. Architektur und Stadtbaukunst in Zentraleuropa 1890–1937*, München-London-New York 1999, S. 87–92. Zur Geschichte der Ringstraßen-Möblierung vgl. die grundlegende Studie von Martin Kupf: *Die Wiener Ringstraße in historischer Sicht. Dokumentation der historischen Stadtmöblierung, unveröffentlichte Studie*, 4 Teile, Wien o. J. (1989). Inhalte davon finden sich auch in ders., Dieter Klein, Robert Schediwy: *Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte*, Wien 2005, S. 241–260. Kupf weist besonders auf das beträchtliche Forschungsdefizit hin, das auf diesem Gebiet besteht.
- 4 Manfred Wehdorn: *Die Bautechnik der Wiener Ringstraße*, Wiesbaden 1979, S. 229–230.
- 5 Ebd., S. 229, 326.
- 6 Michaela Masanz, Martina Nagl: *Ringstraßenallee. Von der Freiheit zur Ordnung vor den Toren Wiens*, Wien 1996, S. 97–116.
- 7 Otto Friedländer: *Letzter Glanz der Märchenstadt*, Wien 1985, S. 13.
- 8 Wehdorn, *Bautechnik*, S. 228, 230, 255–256, 261–262.
- 9 Friedrich Schindler: *Rundschau von Wien's Neubauten und Spaziergang durch dessen neue Straßen* (kein Fantasiebild), Manuskript im Privatbesitz, 1866, Bogen 1, 12.
- 10 August Silberstein: *Die Kaiserstadt am Donaustrand*. Wien und die Wiener in Tag- und Nachtbildern, Wien 1873, S. 60–61.
- 11 Zur (Technik)-Geschichte der öffentlichen Beleuchtung von Wien vgl. u. a. Heinrich Schlögl: *Das öffentliche Beleuchtungswesen Wiens und die behördliche Überwachung elektrotechnischer Anlagen*, in: Rudolf Tillmann (Hg.): *Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt 1835–1935*, Wien 1935, S. 274–288; Helmut Ruck, Christian Fell: *Gas. Energie für Wien im Wandel der Zeit*, Bd. 1, Wien 2009.
- 12 Für Details der einzelnen Leuchtentypen vgl. Wehdorn, *Bautechnik*, S. 230, 262–269; Kupf, *Ringstraße*, Teil B.
- 13 Wehdorn, *Bautechnik*, S. 132.
- 14 Vgl. Carl E. Schorske: *Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle*, Frankfurt/Main 1982, S. 25.
- 15 Kupf, *Ringstraße*, Teil B, S. 12.
- 16 *Das Vaterland*. Zeitung für die österreichische Monarchie, 25. Februar 1866, S. 3; *Neue Freie Presse*, 25. Februar 1866, S. 5.
- 17 Vgl. dazu Peter Payer: *Die synchronisierte Stadt. Öffentliche Uhren und Zeitwahrnehmung*, Wien 1850 bis heute, Wien 2015.
- 18 Vgl. dazu u. a. *Pneumatic Town Clocks in Vienna*. Designed by A. C. Mayrhofer, in: *Scientific American Supplement*, Nr. 84, 11. August 1877, S. 1331; *Pneumatische Uhren*, in: *Dinglers Polytechnisches Journal*, Bd. 233/1879, S. 256–257.
- 19 Vgl. *Wiener Abendpost*, 30. August 1907, S. 2; *Neuigkeits-Welt-Blatt*, 31. August 1907, S. 10; 1. September 1907, S. 9; *Illustriertes Wiener Extrablatt*, 1. September 1907, S. 5.
- 20 Vgl. dazu u. a. Sabine Reichwein: *Die Litfaßsäule. Die 125-jährige Geschichte eines Straßenmöbels aus Berlin*. *Berliner Forum* Nr. 5/1980; Reinhard Wahren: *Lieber Litfaß! Eine Begegnung mit dem Berliner Reklamekönig*, Berlin 1998.
- 21 Kupf, *Ringstraße*, Teil C, S. 14–16.
- 22 In den 1920er-Jahren folgten neue, ebenso demokratische Kommunikationseinrichtungen: öffentliche Telefonzellen (im Design „Ringstraßentyp“) und Personenwaagen mit Münzeinwurf.
- 23 Vgl. Kupf, *Ringstraße*, Teil C, S. 19–26.
- 24 Vgl. dazu Peter Payer: *Unentbehrliche Requisiten der Großstadt. Eine Kulturgeschichte der öffentlichen Bedürfnisanstalten von Wien*, Wien 2000.
- 25 *Gemeinderatssitzungsprotokoll* vom 19. April 1966.
- 26 *Gemeinderatssitzungsprotokoll* vom 7. Jänner 1868; *Die Gemeindeverwaltung der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien in den Jahren 1867–1870*. Bericht des Bürgermeisters Dr. Cajetan Felder, Wien 1872, S. 390.
- 27 Vgl. Payer, *Requisiten*, S. 92–101, 218, 225; Wehdorn, *Bautechnik*, S. 384–390, Tafel 222–225.
- 28 Wehdorn, *Bautechnik*, S. 328–329; Kupf, *Ringstraße*, Teil C, S. 3–6.
- 29 Kupf, *Ringstraße*, Teil C, S. 3.
- 30 Wehdorn, *Bautechnik*, S. 421.
- 31 Zur Geschichte des Kiosks vgl. Elisabeth Naumann: *Kiosk. Entdeckungen an einem alltäglichen Ort. Vom Lustpavillon zum kleinen Konsumtempel*, Marburg 2003.
- 32 Kupf, *Ringstraße*, Teil C, S. 36–39.
- 33 Ebd., S. 40–41.
- 34 Ebd., S. 47–53; Wehdorn, *Bautechnik*, S. 254–259.
- 35 Öffentliche Papierkörbe gab es zur Jahrhundertwende noch keine, sie verbreiteten sich in Wien erst ab den 1920er-Jahren.
- 36 Kupf, *Ringstraße*, Teil C, S. 54–56.
- 37 Kupf, *Ringstraße*, Teil C, S. 32.
- 38 Ebd., Teil D, S. 22; Paul Kortz: *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung*, Bd. 1, Wien 1905, S. 175. Mitte der 1920er-Jahre wurde an der Opernkreuzung eine weitere verkehrstechnische Innovation präsentiert: die erste Ampel Wiens.
- 39 Ludwig Hevesi: *Ein Gang über die Ringstraße*, in: *Wienerstadt. Lebensbilder aus der Gegenwart*, Prag-Wien-Leipzig, o. J. (1895), S. 441.
- 40 Beispielsweise die öffentliche Bedürfnisanstalt am Parkring, die Einfriedungen von Heldenplatz, Volks- und Burggarten (als weltweit längste, aus der Zeit des Historismus stammende Zaunreihe), ein Baumschutzgitter in der Kärntner Straße, zahlreiche Prunkkandelaber.