

Raumbildung und Raumbilder einer Straße

Zur Wahrnehmungsgeschichte des Wiener Gürtels

Im Raum des Wiener Gürtels prallen zwei ihm eingeschriebene antagonistische Funktionen in besonders massiver Weise aufeinander, die in der Errichtungsphase um 1900 durchaus vereinbar schienen: das Fahren und das Wohnen. Angedacht bereits in den 1850er Jahren durch den Ringstraßenwettbewerbsteilnehmer Friedrich Stache¹ und zur Wohnverbauung freigegeben bereits in den Sechzigern, gingen in die endgültige Ausgestaltung des ehemaligen Linienwall-Geländes ab 1894 auf eine sehr unmittelbare Art und Weise stadtplanerische Vorstellungen ein: Der Ausbau der Gürtelstraße war eine der Aufgabenstellungen des 1892 ausgeschriebenen Wettbewerbs für einen Generalregulierungsplan für Wien – neben einer funktionellen Grobgliederung der Stadt in Wohn- und Industriegebiete, der Berücksichtigung ästhetischer Gesichtspunkte und als Teil der geforderten Ausgestaltung des Verkehrsnetzes.² Die knapp 76 Meter breite, von der streckenweise in Hochlage geführten Stadtbahn Otto Wagners in der Mitte geteilte und mit Parks und Alleebäumen, einem Radweg und Straßenbahngleisen ausgestattete Straße hatte mehrere Aufgaben zu erfüllen: Sie sollte vor allem die Verkehrsbedürfnisse einer rasch expandierenden Metropole befriedigen und den raschen Transport von Menschen und Gütern, nicht zuletzt für militärische Zwecke, ermöglichen. Zugleich sollte sie aber auch als bürgerliche Wohngegend dienen und die Anwohnerschaft mit Luft und Licht, mit Grün- und Erholungsflächen versorgen.

Zumindest in der Nutzungspraxis zu Beginn noch gleichrangig, verschob sich im Lauf der Jahrzehnte das Schwergewicht auf die dynamischere der beiden Funktionen: die Fortbewegung, den Verkehr. Der tangentielle Straßenzug war als Teil eines höherrangigen Verkehrsnetzes Basis der ökonomischen Prosperität der Großstadt, die auf einen reibungslos funktionierenden Güterverkehr angewiesen war; doch der Gürtel hatte etwa auch am Individualverkehr leidende innerstädtische Gebiete zu entlasten und die Errichtung von verkehrsberuhigten Wohnstraßen zu ermöglichen. »In die anderen Gassen wollen sie alle Wohnstraßen machen, und uns, bei unserem Gürtel tun sie's drüber.«³ Das von Beginn an wirksame Grundmotiv der Gürtel-Gestaltung – die Produktion von Raum für die Entfaltung der kapitalistischen Moderne – verzweigte sich also in ein Geflecht aus partikularen Interessen.

War deren Vertretung stark genug, konnten sie als öffentliches Interesse argumentiert werden – und dominierten über die partikularen Bedürfnisse der Gürtel-Bewohner und über die traditionelle Funktion der städtischen Straße als Lebensraum.

Öffentliche Interessen und dominante Kategorien wie ökonomische Prosperität waren nicht der Focus der folgenden Annäherung an den urbanen Straßenraum, ebensowenig wie traditionelle Perspektiven wie die manifesten Motive von Planern und Gestaltern von Räumen. Gegenüber der Gewalt des Dominanten und Universellen galt es vielmehr, das unterlegene Partikulare zur Sprache zu bringen:⁴ die lebensweltliche Wahrnehmung eines Straßenraumes durch dessen Bewohnerschaft – durch jene, die sich in ihm vorrangig aufhalten, nicht jene, die ihn durchfahren –, eines Raumes, der sich im Verlauf eines Jahrhunderts von einer boulevardähnlichen zu einer der meistbefahrenen Stadtstraßen Österreichs mit bis zu 100.000 Personenkraftwagen pro Tag wandelte.

Trotz Hang zu Starkult und Monumentalität wurde in der Architektur ebenso wie in der Stadtplanung längst thematisiert, daß die Perspektive des involvierten Subjekts als zentrale Größe in der Gestaltung von städtischen Umwelten zu sehen sei. So hat etwa der Architekt und Stadtplaner Roland Rainer deutlich gemacht, daß das Hauptproblem der modernen Stadt in der Diskrepanz zwischen abstrakten planerischen Leitbildern und alltäglich-praktischen Bedürfnissen der Bevölkerung liege.⁵ Auch die Psychologie wendet sich in jüngster Zeit dem »subjektiven Erleben urbaner Mensch-Umwelt-Beziehungen« zu und sieht ihre mögliche künftige Rolle auch als »Vermittler zwischen Planern und Betroffenen«.⁶

Als semantische Brücke zwischen Planern und Betroffenen, um das Planungs-handeln der einen und die Alltagsroutinen der anderen in Dialog treten zu lassen, könnten Vorstellungen von urbanen Räumen fungieren, die wir als Raumbilder bezeichnen. Raumbilder – Raumvorstellungen, Bilder der Stadt im Kopf – stellen als Teil von umfassenden Wirklichkeitsmodellen und -entwürfen die Koordinaten eines Spannungsfeldes dar, das im Kampf um die Durchsetzung von Lebens- und Gesellschaftsentwürfen im Raum⁷ entsteht.

Die Strukturierung von Räumen entlang gesellschaftlicher Entwürfe bringt »Gussformen, in die wir unsere Handlungen gießen müssen« (Durkheim)⁸ hervor: Räumliche Konfigurationen legen bestimmte Handlungsweisen nahe und schließen andere aus – haben also, als Strukturmomente sozialer Wirklichkeit, als geronnene Regeln und Ressourcen im Sinne von Giddens' Strukturierungstheorie, sowohl ermöglichenden wie einschränkenden Charakter.⁹ Als »kristallisierte« Formen sozialer Wirklichkeit (Durkheim) sind Räume »in Entsprechung zu den Lebensentwürfen und Lebensinteressen von Menschen und menschlichen Gemeinschaften bedeutungsmäßig strukturiert« – und werden damit lesbar, zum Text. Phänomenologisch betrachtet sowie im Sinne eines semantischen und konstruktivistischen Paradigmas gibt es keine von menschlicher Bezogenheit und Deutung unabhängige räumliche Wirklichkeit:¹⁰ Mit dem u.a. von Edmund Husserls Phänomenologie eingeleiteten Paradigmenwandel zeichnet sich auch in der Wissenschaft vom Raum, der Geogra-

fie, die klare Tendenz ab, von abstrakten, einen »leeren« physikalischen oder Behälter-Raum postulierenden Raumkonzepten abzugehen und Raum als subjektive und kulturell geprägte Vorstellungsform oder Syntheseleistung zu betrachten.¹¹ Im Gegensatz zum mathematisch beschreibbaren »objektiven« Raum bildet der »gelebte« und »erlebte« Raum nicht *eine* Wirklichkeit aus, sondern ebenso viele, wie es Lebenswelten gibt. Da es somit auch keine »Universalsemantik« eines Raumes geben kann, sondern bloß individuelle oder gruppenspezifische Semantiken,¹² wird die symbolische Dimension und zeichenhafte Verfaßtheit räumlicher Wirklichkeit zum Gegenstand des Interesses.

Aus Sicht der psychoanalytischen Stadtforschung haftet Raumgestaltungen eine »präsentative Symbolik« an (Alfred Lorenzer): als »›Ganzheit‹ der Erlebens- und Gefühlsvielfalt«, die ein »gegebener Gegenstand abbildet und zugleich beim Betrachter auslöst«. Präsentative Symbolik führe in der sinnlichen Unmittelbarkeit ihrer unzerlegten Ganzheit an emotionale »Tiefenschichten« heran. Diese wiederum stünden in Beziehung zu subjektiven Beziehungs- und Erlebensstrukturen, die im Verlauf der Lebensgeschichte erfahren und gespeichert wurden und in Form von Gefühlsstimmungen und Phantasiekomplexen reaktiviert werden können. Präsentative Symbolik evoziert aber nicht nur intra- und interpsychische Resonanzen, sondern beeinflusst auch psychosoziale Prozesse, die kollektive Psychodynamik, und wird damit handlungsrelevant.¹³

Gruppen- oder kulturspezifische Zeichen-Bedeutungs-Komplexe, »Deutungsgemeinschaften«, wie Gerhard Schulze soziale Milieus charakterisiert, haben die kollektive Angleichung von Bedeutungen zur Voraussetzung. Dazu tragen in der Diktion Schulzes sowohl ein »objektiver Erlebnisreiz« – Eigenschaften des Erlebnisgegenstandes, die bestimmte Erlebnisinhalte begünstigen – wie dessen kognitive Überformung durch Tradition und Definition bei, ein kollektiver Definitionsprozeß, an dem Kulturvermittler wie Redakteure, Rezensenten, Kritiker, Lehrer und andere Professionen beteiligt sind.¹⁴

Tradition und Definition, individuelle und kollektive Lernprozesse, die zu dauerhaften Zeichen-Bedeutungs-Komplexen führen, verwehren ebenso wie die »objektiven« Eigenschaften der Umwelt den Individuen absolute Deutungshoheit: Der Massenverkehr am Gürtel ist nicht einfach »wegzudeuten«. Auch die leibliche Inkarniertheit der Akteure setzt der Freiheit subjektiver Deutung physiologische Grenzen: Körper reagieren auf intensive sinnliche Reize wie etwa starke Schall- oder Abgas-Emissionen auch dann, wenn diese nicht negativ gedeutet werden.¹⁵

Eine Synthese aus subjektivistischen und objektivistischen Interpretationen der Subjekt-Objekt-Beziehungen¹⁶ ist also notwendig, das Pendel sollte weder in Richtung eines »verschrobene[n] subjektlastigen« radikalen Skeptizismus noch eines naiven Realismus ausschlagen.¹⁷ Eine konstruktivistische Position impliziert in diesem Sinne weder, daß das So-Sein der Dinge hinter den Zeichen an Bedeutung verlöre und sich die Subjekte beliebige Wirklichkeiten zusammenkonstruieren könnten, noch folgt aus ihr als Handlungsanleitung die gegenwärtig häufig gepflogene Pra-

xis: Können wir die Dinge – wie etwa eine stark befahrene Straße inmitten der Stadt – nicht ändern, ändern wir eben unsere Betrachtungsweise. Eine semantisch-konstruktivistische Annäherung ignoriert die Existenz der Dinge nicht, sondern blickt auf die Beziehungen und Wechselwirkungen zwischen Subjekt und Dingen.

Diese Beziehung stellt sich über zwei Akte her, die sich nur aus analytischen Gründen getrennt betrachten lassen: der Wahrnehmung und dem Handeln sowie den aus beiden resultierenden Erfahrungen und Vorstellungen. Die einstmals eherne Grenze zwischen Wahrnehmen und Handeln ist in Auflösung begriffen, da Wahrnehmung zunehmend als aktive Auseinandersetzung von Akteuren mit ihren Umwelten, als gestaltende Aneignung¹⁸ verstanden wird. Auch in der Interpretation der Prozesse beim Akt des Wahrnehmens zerfließen Grenzen: Wahrnehmung ist ein synästhetischer Vorgang, an dem alle Sinne beteiligt sind, und wird sowohl emotiv wie reflexiv gesteuert, auf der Basis von antizipierenden Schemata und sozialkulturell wie individuell entwickelten Wahrnehmungsmustern. Prozesse der Reflexivität und Rationalität lassen sich nicht von emotiven, leiblich-sinnlichen Vorgängen abkoppeln.

Bei den Versuchen, »dem emotionalen und somatischen Aspekt der menschlichen Existenz höheren Rang einzuräumen«, das Subjekt als »psychophysisches« Wesen aufzufassen,¹⁹ synästhetische, leiblich-sinnliche Prozesse des »Gewahrwerdens« von Umwelt gegen einseitige Fixierungen auf Rationalität zu verteidigen (Gernot Böhme²⁰), Ratio und Sinnlichkeit in ihrer Gewichtung zurechtzurücken und einer sinnhaften Erkenntnis zur Emanzipation zu verhelfen, schlägt das Pendel allerdings auch immer wieder in die andere Richtung aus: Sinnlichkeit wird dann als Flucht vor der instrumentellen Vernunft mit Erlöserfunktionen überlastet,²¹ die nonverbalen, visceralen, ganzheitlichen Reaktionen des Körpers, eine »holistische« und »präsemiotische« sinnliche Wahrnehmung werden als Korrektiv des Logozentrismus überstrapaziert.²² Tatsächlich ist aber um die grundlegende Verflochtenheit menschlichen Wahrnehmens, Denkens, Fühlens und Handelns nicht herumzukommen. Und das bedeutet auch: Sinnliches Wahrnehmen und körperliche Reaktionen bleiben nicht unbeeinflusst von symbolisierenden Denkakten. Das scheinbar noch so rational bestimmte, szientifisch-begrifflich organisierte Denken wiederum unterliegt dem Einfluß von Emotionen und somatischen Prozessen, auch wenn dies den Subjekten nicht immer bewußt ist. Angesichts dieser Interdependenzen und der Aufwertung von Emotionalität als Modus der Erkenntnis²³ macht es kaum noch Sinn, synästhetisch-emotional vermittelte Erkenntnisse wie »Hier fühle ich mich wohl / unwohl« logozentrisch vermittelten Erkenntnissen als nachrangig hintanzusetzen.²⁴

Um den aus derart verkoppelten Wahrnehmungsformen resultierenden Raumvorstellungen und Wahrnehmungsmustern der Gürtelanwohnerschaft auf die Spur zu kommen, bedurfte es eines strukturierenden theoretischen Werkzeugs. Die Stadtplanungsliteratur der letzten hundert Jahre hat zahlreiche Metaphern zur Charakterisierung ihrer jeweils aktuellen urbanen Raumvorstellungen hervorgebracht: von

Otto Wagners »unbegrenzter Großstadt«, Ebenezer Howards »Gartenstadt«, Le Corbusiers »ville radieuse« über Roland Rainers »gegliederte und aufgelockerte Stadt« und Hans Reichows »autogerechte Stadt« der fünfziger Jahre bis zur ökologischen und postmodernen Stadt der letzten Jahrzehnte. Doch weder solch zeitgenössisches Stadtplanungsvokabular noch auf Stil rekurrierende Kategorisierungen wie Jugendstil, Funktionalismus, Postmoderne eignen sich, um auch lebensweltliche Raumvorstellungen zu erfassen, da sie die je eigenen, »angepassten« Wahrnehmungen von Raum-Bewohnern, Nutzern und Planern nicht integrieren und überdies zu einseitig an Expertenkulturen gebunden sind.

Die von Stadtplanern zum Ausdruck gebrachten Raumvorstellungen könnten mit dem Begriff »Leitbild« erfaßt werden. Leitbilder bedürfen jedoch, wie Marianne Rodenstein hervorgehoben hat, einer gesellschaftlichen Konstellation, in der etwa professionelle Städtebauer als »leitende Autorität« angesehen werden – und sind somit angesichts einer Pluralität von Entwürfen und konkurrierenden Raumvorstellungen ungeeignet zur Beschreibung aktueller Vorstellungen.²⁵ Der »Stadtbild«-Begriff wiederum wird in der Alltagssprachlichen Praxis, wie Friedrich Achleitner kritisiert, auf eine objektive Stadtgestalt bezogen und ist daher kein taugliches Instrument, um Raumwahrnehmung zu erfassen.²⁶

Das vom Stadtsoziologen Detlev Ipsen in die Debatte eingebrachte Konzept des »Raumbilds« hingegen scheint die Vermittlung von lebensweltlicher Raum-Erfahrung und Vorstellungen von Experten, Planern und Politikern zu ermöglichen. Ipsen meint mit Raumbildern Konstellationen von Dingen, denen ein spezifischer Sinngehalt eingeschrieben sein muß. Nicht jede räumliche Struktur entspreche allerdings einem Raumbild, nur solche, die erwünschte gesellschaftliche Entwicklungen verkörpern,²⁷ die mit »utopischen Energien« aufgeladen sind. Folgt man diesem Ansatz und geht man bei der Raumbild-Definition zunächst von der Objektseite aus, stößt man rasch an die Grenzen des Konzepts: Entspricht etwa ein gründerzeitliches Rasterviertel Ipsens Raumbild der modernen Stadt des 19. Jahrhunderts, das unter anderem die Bausteine »Praxis des Luxuskonsums«, »Wert des bequemen Lebens« und »Stadthygiene« enthält? Selbst unter der Prämisse, daß Raumbilder prozessuale, dynamische Gebilde sind, die Ungleichzeitigkeiten spiegeln können, kann angesichts überbelegter Mietskasernen davon nicht die Rede sein. Gründerzeitliche Rasterviertel sind vielmehr ein Amalgam aus spezifischen Vorstellungen räumlicher Ordnung, einer liberalen Stadtentwicklungspolitik und Bauordnung, auf Abstraktion beruhenden Planungsprozessen, einem wohlhabend gewordenen Bürgertum und einem pauperisierten Proletariat, kurzum: widersprüchliches Ergebnis aus Leitvorstellungen, Planungsprozessen und Raumnutzung, aus Gewolltem und Ungewolltem. Tatsächlich ist ein Rasterviertel kein Raumbild, sondern bloß ein Verweis auf Elemente eines solchen wie Linearität, Geometrisierung oder historizistische Ästhetik. Es ist die partielle Materialisierung von gesellschaftlich dominanten Raumvorstellungen. Wir schlagen daher vor, Raumbilder *subjektseitig* anzusiedeln: Als Raumbilder sollen Vorstellungen räumlicher Strukturen und sinnlich wahr-

nehmbarer Phänomene im Raum gelten, die als Zeichen für erwünschte oder unerwünschte Lebensweisen und Gesellschaftsentwürfe stehen.²⁸ Raumbilder sind, so verstanden, mental-emotive Konstrukte und keine Räume, finden sich jedoch über Planungsrationale und Nutzungspraktiken in Räume eingeschrieben. Indem theoretisch getrennt wird, was praktisch zusammengehört, läßt sich zwischen unterschiedlichen Raumbildinhalten oder -qualitäten unterscheiden: linear, großzügig, weit, repräsentativ, geordnet, sauber, hygienisch, begrünt auf der Seite der Wünschbarkeiten etwa; eng, bedrückend, ärmlich, schmutzig, grau und so weiter auf der Seite der Furchtbarkeiten. Damit sind Raumbilder in ihrem Kern, worauf der Begriff semantisch verweist, *bildliche* Vorstellungen von Räumen.²⁹ Allerdings: Um den »phänomenologischen Kern« des Raumbildes oszillieren wie ein »semantischer Hof« die Verweise: Die bildlichen Raumvorstellungen haben Zeichencharakter. Als Zeichen für Lebens- und Gesellschaftsentwürfe verweisen sie auf erwünschte oder unerwünschte Lebensweisen, versprechen oder verwehren sie freien Zugang zu Konsum, Wohlstand, Gesundheit, Mobilität, Partizipation am »Fortschritt« und so fort.

Obwohl der »semantische Hof« vom phänomenologischen Kern nicht zu trennen und immer mit präsent ist, macht es Sinn, Raumbilder als geschichtet zu denken. Eine grundlegende Schicht von Raumbildern sind Wertungen, Verknüpfungen von Sachkonstellationen mit positiven oder negativen Deutungen. Denkbar ist allerdings auch, daß Räume und Dingkonstellationen nicht eindeutig belegt, sondern ambivalent sind, oder daß sie gleichgültig lassen, nichtssagend bleiben. Das Physisch-Materielle ist im Raumbild nur relevant, wenn es als Bedeutungsträger fungiert, als Zeichen gelesen wird, wenn Signifikanten zu Signifikaten werden.³⁰ Nur wenn Gestaltungsformen gedeutet und entschlüsselt werden, mit Bedeutungen geladen sind, wirken sie polarisierend und emotionalisierend. Die Präsenz materialisierter und nicht mehr geliebter Raumbilder bedrückt und hemmt, denn der Raum ist kognitiv und emotional mit Raumstrukturen und Symbolen eines Entwicklungsmodells belastet, das nicht mehr die Zukunft präsentiert.³¹ In physische Formen geronnene Lebenskonzepte schreiben gewünschte oder unerwünschte Entwicklungen fest: Das ermöglicht nicht nur die Etablierung und Tradierung erwünschter Lebensformen, sondern bedeutet immer zugleich Ausschluß und Blockade von Gegenkonzepten, von anderen Formen gewünschten Lebens.

Der Wiener Gürtel um 1900: »Sonne war, Sonne!«

In den Anfangsjahren der Gürtelstraße scheint im großen und ganzen stimmiges Miteinander zwischen Planern und Beplanten zu herrschen. Der »ehemals wüste Fortifikationsrayon«,³² das immer wieder als Steinbruch und Mülldeponie, aber auch als Spielplatz und Nutzfläche gebrauchte Linienwallgebiet, wurde im Zuge seines Ausbaus zur Gürtelstraße zu einer der ersten Adressen der Stadt, zum be-

gehrten Wohnort eines mittelständischen Beamten- und Bürgertums, durchmischt von kleinbürgerlichen Handwerkern und Gewerbetreibenden, an dem bald so gut wie keine freie Wohnung mehr zu haben war. »Die Wohnungspreise sind geradezu kolossal in die Höhe gegangen. (...) Unsere Leute sind dadurch gezwungen, in den entferntesten Winkeln, wo der Teufel gute Nacht sagt, bei der Schmelz oder noch weiter sich einzumieten, weil die Beamtenschaft und die Herren Offiziere den Gürtel für sich in Anspruch nehmen. Die werden finden, daß es am Gürtel und in Währing von Beamten und Offizieren nur wimmelt und daß das sogenannte ›Arbeiterpack‹ dort nicht einmal mehr Platz findet.«³³

Gesamtstädtisches Repräsentationsobjekt und Zielort des Ringstraßen-Großbürgertums war der Gürtel zwar nie, von einem klassischen Boulevard als Geschäfts- und Flaniermeile konnte keine Rede sein,³⁴ aber aus Sicht seiner Bewohner war er allemal repräsentativ genug, ihn als Adresse anzugeben. Noch in den zwanziger Jahren galt es als gelungene Transaktion, drei Häuser anderswo zu verkaufen und dafür ein Haus am Gürtel zu erstehen.³⁵ »Diese Gürtelwohnungen, die waren nicht zu bekommen. Die waren so begehrt, weil den ganzen Tag Ruhe war, also, Sonne war, Sonne! Und Ruhe insofern, weil die Bäume haben den Lärm von der Stadtbahn ein bissl abgefangen. Und die sind immer nur vererbt worden, die Wohnungen.«³⁶

Die Raumbilder der Planer, so dürfen wir also vermuten, deckten sich in dieser Phase mit jenen der Nutzer. Der Gürtel entsprach offenbar einem das Bau- und Planungsgeschehen dominierenden zeitgenössischen Vorstellungsbestand vom »richtigen« Leben in der Stadt, einem Raumbild der gründerzeitlichen Stadt, wie wir es nennen wollen. Die Gürtelanwohnerin der ersten Jahrzehnte des zwanzigsten Jahrhunderts nennt mit »Sonne« und »Bäumen« zwei der Konstruktionselemente dieses Raumbilds: Licht und Luft sind Mangelware, die nicht erst in der funktionalistischen Ära der Stadtplanung eingefordert wird. Popularisiert von der Leitwissenschaft der Hygiene und aufgeladen mit utopischen Energien, sollen Licht, Luft und eine in die Stadt geholte gezähmte, von ihren destruktiven Anteilen abgespaltene Natur den von Seuchen und Elend bedrohten Stadtbevölkerungskörper wie die von Rachitis und Tuberkulose gezeichneten menschlichen Leiber gesunden lassen. Hygiene und Ingenieurskunst befreien von naturalen Bedrohungen und Verfallsprozessen: Die unberechenbare Donau wird reguliert, Auegebiete werden trockengelegt, die von der Cholera heimgesuchte Bevölkerung mit dem Gebirgswasser der Hochquellwasserleitungen versorgt. Straßen werden gepflastert und von den Wolken des allgegenwärtigen Staubs befreit. Unrat verschwindet in geschlossenen Kanälen, offene Brunnen und Latrinen werden aus dem Stadtbild verbannt. Entsorgungsprozesse entziehen sich den Augen und der Verantwortlichkeit der Bewohner, was diese als Zugewinn an Freiheit und städtischer Lebensqualität erleben.

Der chaotischen, explodierenden Gründerzeit-Stadt ist nur mit Ordnung beizukommen, und Ordnung erwächst aus wissenschaftlich-technischem und planerischem Rationalismus, einem neuen Vertrauen in die vernunftgeleitete Steuerbarkeit

von gesellschaftlichen und naturalen Prozessen. Eine Neugliederung von Raumstrukturen nach funktionalen Prinzipien kündigt sich an. Vereinheitlichen, die städtische Verwaltung zentralisieren und eine Generalplanung installieren, lautet das Credo, dessen Umsetzung freilich Jahrzehnte in Anspruch nimmt; gerade Linien erzeugen, Schneisen in das Winkelwerk schlagen, Straßenzüge begradigen und erweitern, Parzellen zusammenlegen, zu Baublöcken rastern und durchnummerieren. Prinzipien wie gestalterische Einheitlichkeit, Bezugnahme und Serialität produzieren eine Form städtischer Uniformierung, hinter der unkontrolliertes Wachstum verschwinden kann.³⁷

Eine Mehrzahl der Stadtgestalter und Architekten sprach sich vor allem in den ersten Jahrzehnten der Gründerzeit³⁸ relativ einhellig für die Stadterweiterung aus und plädierte für die Beseitigung von engen und krummen Altstadtgassen und deren Ersetzung durch weite, geradlinige Straßenzüge und Passagen³⁹: »Der gerade Weg ist der beste«⁴⁰ – ganz im Sinne des Embellissements von Paris 1853–69 durch Baron Haussmann, den Präfekten Napoleons III. Man fand sich zunächst also in dem Bestreben, die enge, verwinkelte und staubige Stadt in eine begradigte, hellere, lichtere, geordnetere, repräsentativere zu transformieren, mit den steuernden Behörden und privaten Investoren und deren Realisationen im Einklang.

Von Enge und Beengtheit in der Großstadt ist so viel die Rede in den Jahrzehnten der Gründerzeit, daß man dieser Erfahrung besonderes Gewicht einräumen möchte. Bedrohlich beengt fühlt man sich in dem Gewirr aus schmalen Gassen der alten Stadt, das die rasant anwachsenden Verkehrsströme in ein chaotisches, verkeiltes, stockendes Durcheinander zwingt. Das Eingeschnürtsein und die Enge in der alten Stadt aufzubrechen ist eines der Motive, wenn es um die Schleifung der Basteien oder des Linienwalls geht, die die Stadt als doppelter Begrenzungsring jahrhundertlang umschlossen hatten.

Aber die Grenzen und Hindernisse, die es dazu aufzubrechen galt, waren nicht nur räumlicher, sondern auch raum-zeitlicher Art: Mit der Anlage von linearen und großzügig bemessenen Straßenschneisen wie Ring oder Gürtel und mit der Installation von Massenverkehrsmitteln konnten Raum und Zeit entgrenzt werden. Mit den neuen technischen Hilfsmitteln schien es auch möglich, bisher gültige naturale Grenzen in der Produktion von Waren und Dienstleistungen und in der Akkumulation von Ressourcen zu sprengen. Das Bild linearen Fortschreitens und einer zielgerichteten Entwicklung, symbolisiert nicht zuletzt im Schienenstrang,⁴¹ aber auch in der Dynamik der neuen großen Straßenprojekte, ließ das bestehende Häuser- und Straßengewirr als hindernd, ja lähmend erscheinen. Seit der gescheiterten Revolution 1848 und dem sukzessiven Abbau der ständisch verfaßten Gesellschaft drängte ein um Etablierung und eigenen Ausdruck bemühtes Bürgertum auf die Verschiebung der Standesgrenzen und auf Befreiung aus religiösen und normativen Korsetten: Repräsentative urbane Wohnräume – für Adel und Großbürger die »Mietpaläste« auf dem nun verbauten Glacis, an der neuen Ringstraße, für das kleine Bürgertum der Offiziere und Handwerker am Gürtel – wurden so nicht nur für die Be-

wohner, sondern auch für viele, die hier nur »passierten«, zu Raumbildern eines besseren Lebens.

Doch die Brüche und Verwerfungen des Transformationsprozesses erzeugten auch Bedarf an neuen Stabilitäten, Grenzziehungen und Verankerungen. Frauen wurden in das nachbiedermeierliche Refugium der Wohnung und des Hauses eingeschlossen,⁴² »die Geschichte« als neue Leitwissenschaft und Kernbestand bürgerlicher Bildung zur Kompensation der Kontinuitätsverluste und der zwischen Gegenwart und Vergangenheit empfundenen »Kluft«,⁴³ als Orientierungs- und Sinninstanz ersten Ranges etabliert. Der Wunsch nach Rückbindung und Halt in der Vergangenheit manifestierte sich im Lauf des Jahrhunderts immer stärker auch in der baulichen Gestaltung der Stadt. Errichtete man noch im Vormärz Zinshäuser als »nüchterne Massenquartiere«, wie das von einem Zeitgenossen vierzig Jahre später empfunden wird, kämpften die Architekten beinahe während der gesamten Gründerzeit den Kampf um die Wahl der »richtigen« Vergangenheit als Vorlage für die Gegenwart.⁴⁴ Das Ornament und das historische Zitat verkleideten den Modernisierungsprozeß; in altem Gewand ließ sich das Neue leichter durchsetzen und eher ertragen. Eine aus der Stadt verdrängte und ferngerückte Natur holte man, gezähmt und diszipliniert, in die geschützten und musealisierenden Reservate städtischer Parks und Alleen.

In seinem phänomenologischen Kern enthielt das Raumbild der gründerzeitlichen Stadt im wesentlichen folgende, mit utopischen Energien beladene Elemente: Linearität, Geometrisierung, Geordnetheit, beschleunigte Bewegung, Großzügigkeit, Weite und Offenheit, »Einheit«, Repräsentativität, historische Bezugnahme, Gepflegtheit, Sauberkeit, Hygiene, städtisches Grün. So wie sich die Gürtelstraße im letzten Gründerzeitjahrzehnt vor dem Weltkrieg präsentierte, entsprach sie diesem Raumbild auf fast vollkommene Weise: Licht und Luft – gegen die Enge; Linearität und Funktionstrennung der unterschiedlichen Fortbewegungsarten wie Fahren und Gehen – für die Herstellung von Ordnung, eine in geordneten Bahnen laufende Beschleunigung, einen dynamischen und kontrollierten Bewegungsfluß. Statt des alten begrenzenden Linienwalls mit seinen den Verkehr verlangsamen, ja blockierenden Durchlässen wurde am neuen Gürtel nahezu unbehinderte Bewegung möglich. Zwar wurde hier nicht großbürgerlicher Luxus wie an der Ringstraße zelebriert, aber Modernität. Hier herrschte nicht verstockte und beklemmende Traditionalität und Enge, sondern Offenheit und Bewegung, im wörtlichen wie im übertragenen Sinn. Historistische Fassaden-Zier zitierte Vergangenheit, städtisches Baumgrün die Rückbindung an Natur.

Doch es gab auch schon in dieser ersten Gürtel-Zeit Elemente, die die Stimmigkeit des materialisierten Raumbildes gefährdeten. Die in die Vororte verbannte und an den Gürtel herandrängende »Anarchie der Vorstadt«⁴⁵ konnte die Wohlgeordnetheit und Repräsentativität des bürgerlich besetzten Raumes bedrohen: Nachts wurde der Mittelstreifen des Gürtel zum Tummelplatz der Jugendlichen aus den Vorstädten und aus den Vororten, zuweilen auch zum Kampfplatz von »Strizzi«-

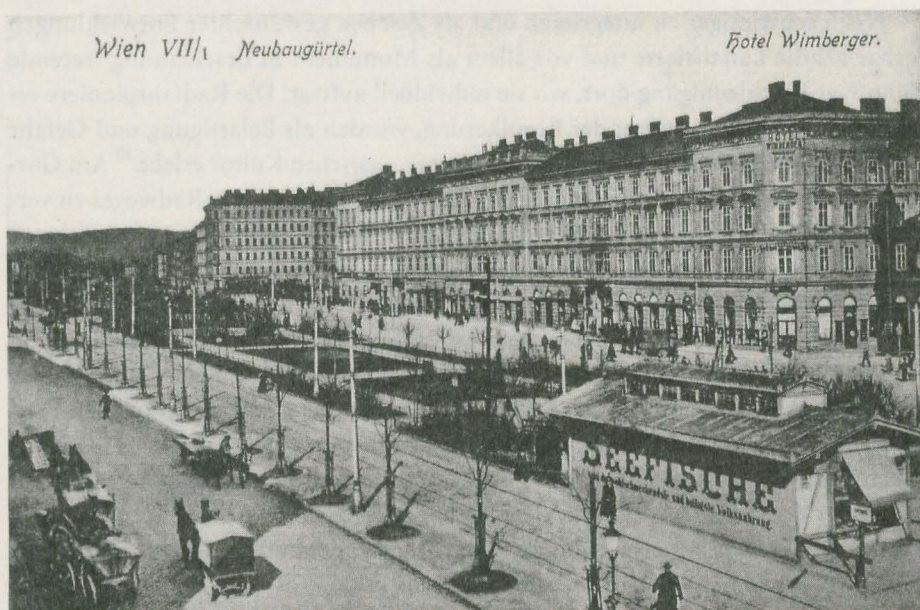
Banden. Eine noch nicht verhäuslichte Arbeiterjugend wurde demonstrativ von der Aneignung der Gürtelparks ausgeschlossen: mittels Parkwächtern, berittener Patrouillen, zu bezahlender Sessel.⁴⁶ Die Aneignung des Raumes durch Prostitution, obwohl punktuell immer schon präsent, erfolgte allerdings massiv erst in den letzten Dezennien.

Obwohl ein Symbol für Fortschritt, Beschleunigung und Triumph der Technik, bedurfte es eines langen Integrationsprozesses, bis Otto Wagners *Stadtbahn* – heute eines der bewunderten und geschätzten Bauwerke der Spätgründerzeit – als integraler Baubestand im Gürtelraum wahrgenommen werden konnte. Die Stadtbahn bildete das Objekt eines langen Disputs, der sich bereits Jahre vor ihrer Errichtung entzündete – nicht zuletzt an ihrer Zuträglichkeit für das präferierte Raumbild.

Bereits 1880 hatten der Engländer Joseph Fogerty und andere eine Vorkonzession für ein Stadtbahnring-Projekt auf der Trasse Gürtellinie, Wienfluß- und Donauufer erhalten, das vom Gemeinderat jedoch 1882 abgelehnt wurde. Eines der eingeholten Gutachten stammte u.a. von den bildenden Künstlern Rudolf Alt und Hans Makart und fällt ein vernichtendes Urteil: Eine in Hochlage geführte Stadtbahn würde den betreffenden Stadtteilen ihren Stempel aufdrücken und deren bauliche Schönheit und monumentalen Charakter beeinträchtigen; das Landschaftsbild, das der Kahlenberg vom Donaukanal aus bot, wäre für immer vernichtet; eine Hochbahn durch den Stadtpark wäre gar »ästhetische Barbarei«. Der Gemeinderat reagierte auf das Künstlergutachten mit der Aufstellung einer Holzschablone auf dem Schwarzenbergplatz, damit sich jedermann ein (Raum-)Bild machen könne. Nach einer der Stadtbahn gewidmeten Ausstellung fielen die Wohnungspreise und Mieten an den von der projektierten Bahn betroffenen Straßenzügen. Wegen der Befürchtung, ihre Renditen könnten sinken, verzögerten einige Bauherren den Beginn ihrer in Bahnnähe projektierten »Prachthäuser«.⁴⁷ Hauptargumente gegen die Stadtbahn waren die anstehende Auflassung des Linienwalls und die Wienflußregulierung, die zugleich mit der Errichtung der Bahn zu erfolgen hätten. Ob die ästhetische Argumentation vorgeschoben wurde oder eigentliches Motiv war, ist letztlich sekundär. Der Aufwand, der mit der Verbildlichung der Bahn getrieben wurde, zeugt von der Sensibilität, mit der man dieser Frage begegnete.

Man sorgte sich nicht um die Gürtelstraße neben den alten Linienwällen, sondern um repräsentative Orte wie Donaukanal, Stadtpark oder Karlsplatz. Dem Gürtel wurde – mit Ausnahme des Bereichs des frequentierten Westbahnhofs – eine billigere Bahn in Hochlage zugemutet, während die Ringstraße im »Interesse der Schonung« selbst von den Insignien einer Untergrundbahn nicht in ihrer Repräsentativität beeinträchtigt werden sollte.⁴⁸ Monumentalität vertrug sich nicht mit beschleunigter Bewegung, Orte der Repräsentation und Zurschaustellung sollten dem neuen Takt entzogen bleiben.

Von Anfang an wirkte die Beschleunigung des Transports und mit ihr die Abwertung von passierten Orten zu Passagen polarisierend und spaltend: Während die erhöhte Geschwindigkeit und die gesteigerte Transportkapazität allgemein er-



Neubaugürtel, 1912, Ansichtskarte (Historisches Museum der Stadt Wien)

wünscht waren und als Ausdruck von Modernität gelesen wurden, waren von Beginn an Tendenzen spürbar, die nun immer rascher passiert Orte des Eigenen vor der Erosion ihrer Bedeutung und Qualität zu bewahren. Anwohner des Gürtels hatten Schwierigkeiten damit, die Stadtbahn als neue urbane Mobilität ihres Wohnraumes anzunehmen: Die in den ersten Jahren dampfbetriebene und rasselnde Bahn war nicht nur eine Bedrohung für die angestrebte Sauberkeit und Reinheit, mit der Durchtrennung und Teilung des Raums nahm sie ihm auch Weite und Übersicht, reduzierte das zur Verfügung stehende Volumen an Licht und Luft. 1895 – man hatte bereits mit dem groß angelegten Um- und Ausbau der Gürtelstraße begonnen – flammte der Hoch-Tiefbahn-Streit nochmals auf, stimuliert durch eine Ausstellung, in der die künftige Hochbahn zwischen Roßauer Lände und Gürtel sowie Richtung Heiligenstadt zu begutachten war. Im Jahr darauf formierte sich eine Roßauer Bürgerinitiative. Unterstützt von der Gemeinde Wien, erreichte sie tatsächlich, daß der Eisenbahnminister 1897 eine Neuplanung der Bahn in diesem Bereich in Tieflage genehmigte. Eine Josefstädter Gruppe unter dem Sprecher k.k. Hauptmann Schindler war weniger erfolgreich: Der 1896 gestellte Dringlichkeitsantrag, den Bau der Gürtellinie am Hernalser und am Lerchenfelder Gürtel sofort einzustellen und im Bereich der Breitenfelder Kirche statt der vorgesehenen Hochlage die Bahn in Tieflage zu führen, kam zu spät. Die Hochbahnbrücken – vielleicht für viele der sinnlich wahrnehmbaren Auslöser des späten Widerstands – waren zum Teil bereits erstellt, sämtliche Baulose vergeben. Als Trostpflaster wandelte man die vor der Kirche geplanten Ziegelrundbogenviadukte in drei Eisenbrücken um.⁴⁹

Noch schwieriger zu integrieren und als Zeichen gewünschter Entwicklungen lesbar als die kanalisierte und vor allem als Monument in Erscheinung tretende Bahn war Beschleunigung dort, wo sie individuell auftrat. Die Radfahrpioniere erregten zunächst den Unmut der Bevölkerung, wurden als Belästigung und Gefahr sowie als Ausdruck der »Nervosität« der zeitgenössischen Kultur erlebt.⁵⁰ Am Gürtel versuchte man Kalamitäten durch die Errichtung eines breiten Radweges zu vermeiden. In der Gliederung der Straße kündigte sich ein Prinzip an, das im nächsten Jahrhundert raumbestimmend werden sollte: das Prinzip der Segregation, Monofunktionalisierung und Trennung von unterschiedlichen Funktionen und Fortbewegungsarten. Daß ein neues Fortbewegungsmittel jedoch eine rigorose Trennung von Fahren und Wohnen nahelegen würde, sah man bei der Anlage des Gürtels noch nicht voraus: Zwar hatte man zwischen Wohnbebauung und Fahrbahn einen breiten Gehsteig vorgesehen, die Alleebäume jedoch in die Mitte, an die Stadtbahnbögen gesetzt. Wenn die Bäume eine Abschirmungsfunktion zu erfüllen hatten, dann gegenüber der dampfbetriebenen, rußenden und lärmenden Stadtbahn.

Die anfängliche Begeisterung über die schnarrenden, hupenden und qualmenden Automobile legte sich recht bald. 1912, als mit 5.300 Automobilen im Stadtbild etwa so viele motorisierte vierrädrige Fahrzeuge unterwegs waren wie heute Taxis (1993: 4.800)⁵¹, focht man bereits einen schon bald entschiedenen Kampf um den Straßenraum: um die Durchsetzung verschiedener Vorstellungen, welche Funktionen die Straße im Bild des guten Lebens übernehmen sollte. Von einem Teil der Bevölkerung wurde das Automobil keineswegs als Symbol des guten Lebens gelesen, und einer der engagiertesten Gegner des Automobilismus, der Pädagoge und Ministerialbeamte Michael Freiherr von Pidoll, wurde zum Sprachrohr all jener, die sich vom Vorstellungsbild und von der Praxis der Straße als einem vielfältig und multifunktional genutzten öffentlichen Raum nicht trennen wollten und sich von der demonstrativ und häufig auch rücksichtslos zur Schau gestellten Bewegungsfreiheit einzelner Privilegierter provoziert, gefährdet und »überfahren« fühlten.

Der Trend ging jedoch schon längst in die andere Richtung. Die an den entscheidenden Schaltstellen im politischen System Sitzenden hatten sich längst auf ein monofunktionales, in erster Linie auf Passage gerichtetes Konzept der Stadtstraße festgelegt. Schon während des gesamten neunzehnten Jahrhunderts hatte man sich darum bemüht, den für das wirtschaftliche Leben konstitutiven, jedoch durch zahlreiche Hindernisse verlangsamten oder gar blockierten Verkehr zu verflüssigen. Auch Presse und Justiz scheinen überwiegend das »moderne« Bild der Straße absorbiert zu haben: Fußgänger werden der Rücksichtslosigkeit und einem Verharren in alten Gewohnheiten aus langsameren Zeiten bezichtigt, in Unfälle verwickelte Lenker in Straf- und Zivilprozessen wiederholt mit dem Hinweis auf eine »schuldhafte Unvorsichtigkeit eines Passanten« freigesprochen.⁵²

Am Gürtel ereignen sich bereits in den Anfangsjahren wie anderswo auch durch Automobile verursachte Unfälle mit Todesfolge. Dennoch gelingt, schon lange bevor das Automobil zum Zeichen demokratischer Gleichheit in der Mobilität wird,

dessen positive Besetzung. Das Knattern der Motoren und der Geruch von Benzin symbolisieren Modernität: »Ich kann mich aber erinnern, daß wir furchtbar gern Benzin gerochen haben als Kinder. Ja, *furchtbar* ...! (...) Ich weiß net, sind wir uns da gut vorkommen, großstädtisch oder ich weiß nicht wie.«⁵³ Der Gürtelraum »überlebt« zunächst die Implementation des neuen dynamischen Elements und entspricht noch in den zwanziger Jahren dem Raumbild der gründerzeitlichen Stadt: »*Schön!* Schön, schön. Unten der Park, die Bäume, die breite Straße, am Abend die vielen Lichter, es war ja schon viel Verkehr. (...) Wenn die Auto gefahren sind, da hat sich das oben, am Plafond [des Zimmers] hat man das Licht gesehen. Manchmal hat man sogar erkennen können, ob's ein rotes oder ein blaues Auto war, je nachdem, wie das Licht gefallen ist. Na, ich hab ihn [den Gürtel] heiß geliebt.«⁵⁴

Das taten nicht alle. Von vielen wurden die gründerzeitlichen Straßenprojekte keineswegs als Symbol des guten, sondern eher des schlechten Lebens gelesen. Viele, die die neuen repräsentativen Gebäude am Ring bestaunten, konnten einer Straße wie dem Gürtel wenig abgewinnen. Während für die oben zitierte Gürtelbewohnerin etwa die Alleebäume ein emotional positiv besetztes Element städtischer Raumgestaltung bildeten, klagte einer der prominentesten Kritiker der Gründerzeitstadt, Camillo Sitte: »Die Alleeform allein ist eine flammende Anklageschrift gegen unseren Geschmack. Kann es denn Abgeschmackteres geben, als die freie Naturform eines Baumes, die ja gerade in der Großstadt uns die freie Natur phantastisch vorzaubern soll, in gleicher Größe, mathematisch haarscharf in gleichen Abständen, in geometrisch schnurgerade ausgesteckter Richtung, genau so rechts wie links und noch obendrein in schier endloser Länge immer wiederholt aufzustellen? Man bekommt ja förmlich Magendrücken vor beklemmender Langeweile.«⁵⁵

Die Linearität der Raumfigur, ihre Geradlinigkeit, Offenheit, Weite, die serielle Wiederholung von Elementen, von den Trägern eines Raumbilds der gründerzeitlichen Stadt als Insignien der Modernität gepriesen, stießen bei ihren Kritikern auf heftige Ablehnung, die sich im Extremfall in somatischen Beschwerden manifestieren konnte. Was für die einen ausreichende Durchlüftung, Hygiene und Reinheit bedeutete, empfanden die anderen als zugige Windschneise und unwirtliche Monotonie. Für die Anhänger der »krummen« Straße – um die ideale Form der Stadtstraße, »krumm« oder »gerade«, stritt man sich in einer jahrzehntelangen, heftig geführten Auseinandersetzung – waren die »unmäßig breiten und schnurgeraden Straßenzüge (...) unhygienisch«: »Speziell bei uns in Wien sind solche Straßen im Winter dem Schnee und der Kälte ausgesetzt, im Sommer unerträglich heiß, zu jeder Jahreszeit aber dem Winde schutzlos preisgegeben.«⁵⁶

Angestoßen schon von der romantischen Zivilisations- und Urbanitätskritik und von den ersten sozialreformerischen städtebaulichen Utopien, drifteten die Raumbilder der das Planungshandeln dominierenden Akteure und ihrer Kritiker immer weiter auseinander. Vereinzelt schon in der Phase der ersten Stadterweiterung in den 1850er,⁵⁷ vermehrt seit Ende der siebziger, unüberhörbar aber in den achtziger Jahren wurde massive Kritik an der Gestalt und Gestaltung der Stadt laut.

Es gab noch immer Stimmen, die im Einklang mit der gebauten Umwelt waren, enthusiastisch angesichts der Modernität und Monumentalität der Metropole,⁵⁸ aber das Unbehagen an der Uniformität der rasterförmigen Baublocks steigerte sich angesichts der »unlustigen Monotonie« ununterbrochener gleichförmiger Fensterreihen zur Empfindung unerträglicher Langeweile.⁵⁹ Man war sich, abgesehen von Stilfragen, zu Beginn der systematischen Stadterweiterung in den 1860er Jahren über die wesentlichen Ziele einig gewesen. Doch das Ergebnis spaltete die Gemüter. Das Ziel der Stadterweiterung waren Luft, Licht und billige Wohnungen, die Beseitigung enger Gassen und baufälliger Anlagen gewesen, ihr Ergebnis jedoch waren Enge, zu wenig Luft und Licht sowie zu teure Wohnungen.⁶⁰

Es dauerte Jahrzehnte, bis die soziale Frage zum Thema des Städtebaus wurde – in der *Allgemeinen Bauzeitung* kamen soziale Probleme erst ab 1889 vermehrt zur Sprache.⁶¹ Gegen Ende des Jahrhunderts formierte sich ein tonangebender Diskurs, der wissenschaftliche Erkenntnisse vor allem medizinisch-hygienischer Art berücksichtigt sehen wollte. Mit der Umsetzung der Forderungen nach trockenem, ausreichendem Wohnraum für die Kleinfamilie, nach Licht und Luft sollte das Elend der armen Schichten gemildert oder beseitigt werden.⁶²

Camillo Sittes ästhetische Reformvorschläge wurden ebenso wie Josef Stübbens sozialreformerischer Anspruch später nicht den radikalen Gegenkonzepten wie jenem des englischen Hofjournalisten Ebenezer Howard mit seiner Gartenstadt (1898) zugeordnet, sondern als konservative Variante beschrieben, mit der Verunsicherung durch raschen Wandel und dem Verlust des Vertrauten umzugehen.⁶³ Tatsächlich können die in Sittes Gegenkonzept zum Ausdruck kommenden Raumvorstellungen – genauso wie einiges von dem, was sich zur Heimatschutzbewegung formierte –, als »romantisches« Raumbild apostrophiert werden. Romantisch jedoch nicht im alltagssprachlichen Sinne verkitschter Gefühlsschablonen: Die originäre romantische Bewegung entsprang einem Leiden an der Moderne⁶⁴ oder auch der Kritik an der Normalität einer allzu viel versprechenden, aber wenig einlösenden Gegenwart. Romantiker formulierten ihre Trauer über den Verlust traditioneller Lebens- und Gestaltungsformen auf der Basis einer Modernisierung, deren Teil, ja deren treibende Kraft sie zugleich waren.⁶⁵

Die mittelalterliche, gotische Stadt wurde – etwa bei Camillo Sitte – im romantischen Raumbild zur Schablone der Kulturkritik, die der Gegenwart vorgehalten wurde: Man »erwäge aber den Eindruck, den unsere Sinne nach der Heimkehr aus Venedig oder Florenz empfangen, wie schmerzlich uns da diese schale Modernität angreift«. Die gründerzeitliche Geradlinigkeit und Einförmigkeit produziere »den geisttötenden Anblick ewig gleicher Miethausblöcke, ewig gleicher Straßenfluchten«⁶⁶, was bei Sitte wiederum leiblich vermittelt war und »Magendrücken« und »beklemmende Langeweile« auslöste. Sitte nahm schon zu Beginn gegen die im Generalregulierungsplan angepeilte Regulierung und Begrädigung der Innenstadt Stellung und riskierte damit Spott und Hohn anderer Planer, die den alten Innenstädten den Kampf angesagt hatten.⁶⁷

Besonders die Absicht des Innendurchbruchs Akademiestraße – Franziskanerplatz – Heiligenkreuzer Hof – Laurenzerberg zur Entlastung des Straßenzugs Kärntner Straße – Rotenturmstraße provozierte Ende der 1910er Jahre eine heftige Debatte »zur Rettung Alt-Wiens« im Umfeld der Heimatschutz-Bewegung, an der sich Diskutanten aller Couleurs beteiligten und deren Ausläufer bis ins deutsche Feuilleton vordrangen. Weitgehend frei von den Obsessionen nationalistischer, antisemitischer oder rassistischer Diskurse, dominierte hier eine Kultur- und Modernitätskritik, die dem romantischen Raumbild korrespondierte. So kritisierte Werner Sombart die instrumentalistische Erhöhung von Verkehr und Geordnetheit zum Selbstzweck.⁶⁸ Die Apologeten der »modernen Verkehrsnotwendigkeiten«⁶⁹, kritisierte man, würden Einwände gegen ihre Politik als »lächerliche Sentimentalität« abwerten, »auf die die Fanatiker der geraden Linie und die Verkünder der vermeintlichen Verkehrsbedürfnisse mitleidig herabsehen«.⁷⁰

Die Schleifung des 190 Jahre alten Linienwalls, auf dessen Gelände dann die Gürtelstraße errichtet wurde, hatte sowohl für Kritiker wie für Proponenten des gründerzeitlichen Raumbilds enorme Symbolfunktion: War diese in Medien und Öffentlichkeit sehr präsenste Aktion für die einen Anlaß, das neue, nun unbehindert pulsierende, sich in die Weite öffnende »Groß-Wien« zu bejubeln, bedeutete es für die anderen Grund zu trauern über den Verlust eines weiteren Stückes »Alt-Wien«. Medienberichte der Jahrhundertwende beschreiben das Verschwinden alter Baubsubstanz, auch solcher am Gürtelareal, als schmerzhaft, aber in der Regel auch als unvermeidlich. Das heißt: Strukturelle Modernisierung wird bejaht. Im idealtypischen gründerzeitlichen Raumbild müßte dies zu dem Vorsatz führen, die all zu verwinkelten Viertel bedenkenlos zu schleifen. Die einer Identitätserosion entgegenwirkende Rückbindung an die Vergangenheit müßte durch einen historischen Eklektizismus erfolgen, der sich – je nach Leitmotiv – aus dem Repertoire von Gotik, Renaissance und Barock bedient, wie dies vor allem an der Ringstraße geschah. Tatsächlich aber bilden sich nun eigentümliche Hybride: die Überzeugung, daß die Erodierung »gewachsener« Strukturen unumgänglich sei, tritt im Verein mit einer wehmütigen Trauer um ihren Verlust auf. Diese Kombination aus Moderne und Traditionalität wird besonders im Verlauf des zwanzigsten Jahrhunderts sowohl für wirkmächtige Gestaltungsimpulse wie für enorme Verwirrungen und Mißverständnisse sorgen – scheint also weit mehr zu sein als die übliche Abweichung der Realität vom Idealtypus.

Während im romantischen Gegenbild traditioneller Baubestand zum Symbol der Kritik an der permanenten Transformation und Destruktion von Lebenswelten wird, hängen die »Modernisierungstraditionalisten« einem harten und instrumentellen Modernitätsbegriff an. Sie sind von der Unvermeidlichkeit, ja vollgültigen Überlegenheit der Moderne als Rationalisierungsprozeß überzeugt. Ausgleich und Kompensation für die entstehenden Härten, so Cornelia Klinger, erwarten sie von der Kunst und von der Liebe,⁷¹ wir fügen hinzu: von städtischen Gestaltungsformen, die auf ihre traditionellen Erscheinungsformen festgelegt werden. Oder besser:

auf deren Imitation. Konservative Ideologien und Milieus brachten die eifrigsten Modernisierungstraditionalisten hervor, hartnäckige Verfechter einer industriellen, technischen, räumlichen Modernisierung, die ebenso bemüht darum kämpften, traditionelle kulturelle Praxen, Lebensformen und Gemeinschaften zu konservieren oder zu rekonstruieren – auf die Spitze getrieben dann im Nationalsozialismus.

Zwischen den Kriegen: »Schön zwar, aber schrecklich, der Lärm«

Die Jahre zwischen den beiden Weltkriegen sind für den Südgürtel – mit der Errichtung von großen Gemeindebauten durch das Rote Wien – eine wichtige Phase, eine Art zweiter und letzter konjunktureller Aufschwung der Straße. Am Westgürtel ändert sich hingegen wenig. Es wird mit der Zunahme der Automobile lauter, verkehrsreicher, der Gürtel ist immer noch eine prominente Adresse, verliert aber langsam an Prestige. An der Wende zu den dreißiger Jahren fallen bereits Kommentare wie: »Na ja, schön zwar, der Neubaugürtel, aber *schrecklich*, der Lärm.«⁷²

In Wien vollzog sich der Wandel vom gründerzeitlichen zum prominentesten Raumbild der Stadt des zwanzigsten Jahrhunderts nur langsam. In der Zwischenkriegszeit stand »modernen« Architekten und Stadtplanern eine noch starke Front von Entscheidungsträgern gegenüber, die Kontinuität präferierte. Und selbst in das sich am Südgürtel manifestierende neue Konzept des Wohnens und Lebens in der Stadt gingen bei allen Reformbestrebungen noch so viele gründerzeitliche Elemente ein, daß diese Jahrzehnte nicht als entscheidender Bruch zu interpretieren sind, sondern als Übergangsphase. Der Trend zur Individualisierung und Reduktion des Wohnens auf die Familie war bereits im gründerzeitlichen privaten Mietwohnungsbau angelegt, genauso wie der Demokratisierungsschub und das Streben nach Gleichheit und Ausgleich ihre Vorläufer im 19. Jahrhundert hatten. Nach Licht und Luft hatte man sich bereits in der Gründerzeit gesehnt – jetzt, nach dem ersten großen Sieg der Sozialdemokratie auf Gemeindeebene, standen mit den Wohnbausteuern und der kommunalen Wohnbaupolitik die Mittel zur Verfügung, die dafür notwendigen Räume zu schaffen. Die Freiflächen, die nun in den Höfen der »Superblocks«, in den neuen Parks und an Verkehrswegen entstehen, haben viel mit den gründerzeitlichen Parks gemein: Von freier Verfügung und ungezwungener Bewegung kann meist nicht die Rede sein. Das Grün behält seine Repräsentationsfunktion, ist auch Zeichen stadtväterlicher Güte, aber nicht Spiel- und Tummelplatz. So wird auch die Gepflogenheit, Parks durch Parkwächter bewachen zu lassen und die Bewegungsfreiheit der Menschen zugunsten des freien Wuchses des Rasens einzuschränken, nicht aufgegeben, wie aus Berichten über die Kindheit in Gürtelparks abzulesen ist.⁷³ Der hier zum Ausdruck kommende Wunsch nach Geordnetheit, die Vorstellungen von Sauberkeit und Hygiene werden nun auf neue und drastische Weise exekutiert und den Bewohnern oktroyiert: »Neue Menschen« sollen sie werden. Das in der Gründerzeit tief verankerte Bedürfnis nach Inszenierung und Reprä-

sentation des eigenen Status durch Raumgestaltung und Architektur verschwindet keineswegs, sondern wird von der neuen sozialdemokratischen Elite auf den Proletarier umgelegt. In den neuen »Arbeiterburgen«, die mit den bürgerlichen Repräsentationsansprüchen konkurrieren, findet es spektakulären, monumentalen Ausdruck. Der Massenwohnungsbau des Roten Wien nimmt unzählige ornamentale Elemente und Architekturzitate auf, weshalb er später auch wiederholt als kleinbürgerlich denunziert werden wird, genauso wie der Großteil des privaten Baugehens als »bürgerlich-konservativ« beschrieben wird.⁷⁴ Das neue, avantgardistische Raumbild existiert bereits und wird von Bewegungen wie Bauhaus oder Funktionalismus propagiert. Die in Wien den kommunalen Wohnbau dominierende »Otto-Wagner-Schule« jedoch gibt den aus der Gründerzeit tradierten Blick zurück niemals ganz auf. Zum entscheidenden Durchbruch des »Neuen« kam es erst in den fünfziger Jahren.

Der »fordistisch« gestaltete Gürtel ab den Fünfzigern: »gigantisch, was da alles geleistet worden ist«

Dieses Neue bestand in der Aufnahme und Weiterentwicklung des gründerzeitlichen Raumbilds und stellte sich nur in einigen Punkten gegen dieses, dann aber umso radikaler.⁷⁵ Forcierter und akzentuierter als im gründerzeitlichen tauchen im »fordistischen« Raumbild, wie wir es in Anlehnung an Ipsen und die regulationstheoretische Schule der Ökonomie nennen wollen, folgende Bestimmungsmerkmale auf: die Philosophie der Machbarkeit mittels Technik, der Glaube an Planbarkeit, Rationalität, Vernunft, Lebensgestaltung durch Wissenschaft, die Ideologie des Fortschritts, des Wachstums von materieller Basis oder immateriellen Gütern wie Freiheit und Lebenschancen für alle, unbehinderte Mobilität und Zirkulation, das Vermeiden von »Stillstand« sowie die Beherrschung von Raum und Zeit als unabdingbare Grundlagen des immerwährenden Mehr und Besser.⁷⁶ Wieder werden Grenzen verschoben, immer weiter aus dem Gesichtsfeld der Akteure hinaus: Grenzen in Raum und Zeit; in Ressourcen; Produktion und Akkumulation; begrenzte »Horizonte«, Grenzen kultureller und gesellschaftlicher Natur; individuelle, körperliche Grenzen. Deutlich sichtbar wird dies an der Ausblendung menschlicher Endlichkeit und Begrenztheit, der Verbannung der »Nachtseiten« des Lebens, von Schmutz, Dunkelheit, Krankheit, aus dem öffentlichen Raum. Ein Medium dazu ist die Befriedigung biologischer Elementarbedürfnisse durch Grün, Licht, Sonne und Raum. »Natur« tritt hier als domestizierte und funktionell eingegliederte Erholungs- und Grünfläche oder Ressource auf. Die funkelnagelneuen Oberflächen, mit denen die Moderne Dinge, Häuser und Menschen ausstattet, suggerieren Haltbarkeit, Ordnung, Dauer und Bestand. Alles »Unreine«, Unsaubere, einem natürlichen Verfall Unterliegende muß hinter diesen Oberflächen verschwinden.⁷⁷

Der massivste und einschneidendste Bruch ist ein Stilbruch. Das fordistische Raumbild bricht radikal mit den real existierenden Formen der Gründerzeit-Stadt wie auch mit deren spezieller Strategie, mit den Verwerfungs- und Transformationsprozessen der Moderne umzugehen: der Integration von historischen Zeichenbeständen im Neuen. Le Corbusiers *Charta von Athen* verleiht diesem Denken, das sich in der Nachkriegszeit bei immer mehr Entscheidungsträgern durchsetzt, gültigen Ausdruck: »Die Verwendung von Stilen der Vergangenheit, unter dem Vorwand der Ästhetik, hat bei neuen Bauten, die in historischen Stadtgebieten errichtet werden, verheerende Folgen. Das Festhalten an solchen Gepflogenheiten oder die Einführung von darauf gerichteten Initiativen wird unter keinen Umständen geduldet werden.«⁷⁸ Wir kennen Unbehagen über die »Lüge in der Baukunst« schon aus dem Wien der Gründerzeit, wie etwa Ludwig Försters Forderungen nach einem »Materialbau«⁷⁹ oder die Polemiken von Adolf Loos über »Ornament und Verbrechen« oder Wien als »Potemkinsche Stadt«. Auch aus den Reihen des Heimatschutzes war immer wieder vernichtende Kritik am Historismus lautgeworden, dessen Praxis es sei, die in ihrer »Einheit unendlich reizvollen Stadtbilder des alten Wien zu zerstören und irgend einem Spekulant oder einer Baugesellschaft zu überlassen, die dort einen Wolkenkratzer mit aufgeklebten Renaissance-, Barock- oder gar Sezessionsornamenten aufführen werden.«⁸⁰

Die städtebauliche Moderne wandte sich nicht wie die Gründerzeit gegen die gewachsene und verwinkelte Altstadt, der Feind war nicht die Vormoderne, sondern die Moderne selbst, die mit ihren eigenen Mitteln – Technisierung und Industrialisierung – geschlagen werden sollte. Während in der *Charta von Athen* die mittelalterliche Stadt immer wieder als »geordnete Einheit« beschrieben wird, habe die Maschine jahrhundertalte Harmonien der Einheit von Produktion und Reproduktion zerstört, zu entmutigender Unsicherheit, Desorganisation, Zerrüttung der sozialen Beziehungen, moralischer wie physischer Verkommenheit und Ordnungslosigkeit geführt. Verhaßtes Kennzeichen dieser Entwicklung ist der Vorort, der »entartete Abkömmling der Vorstadt«, eine Art »Abschaum, der die Mauern der Stadt umspült.«⁸¹

Die »anerkannten Gesetze der Hygiene« bedingen die Demolierung ganzer Viertel – hier folgt die Moderne gründerzeitlicher Praxis. Malerische Viertel sowie einzelne Monumente dürfen und sollen sogar, von Fall zu Fall, erhalten bleiben: isolierte, aus ihrem Kontext gelöste museale Reservate als »kostbare Zeugen« der Vergangenheit, an denen sich »gefühlsmäßige« Bezugnahmen auch weiterhin abarbeiten dürfen.⁸² Die Isolierung und Musealisierung des Pittoresken ist also nicht Gegenbild, sondern integraler Bestandteil des fordistischen Raumbilds der Stadt.

Die Abkehr von Ornament und historischem Zitat kam den Prinzipien des Monofunktionalismus, Zweckrationalismus und der Effizienzsteigerung entgegen. Treibende Kraft, so sieht das Wolfgang Welsch, war der vereinheitlichende technische Geist, der eine Fusion der technologisch orientierten modernen Architektur mit der Industrie möglich machte. Die von Le Corbusier als kosmisch elementar ge-



Wien. — Mariahilfergürtel.

Mariahilfer Gürtel mit Stadtbahnstation Gumpendorfer Straße, vor 1906, Ansichtskarte (Historisches Museum der Stadt Wien)

priesenen einfachen Formen waren zugleich auch die ökonomisch handlichen und die nachhaltigsten Uniformierungsmittel der Moderne.⁸³ Im gründerzeitlichen Generalregulierungsplan vorgedacht, doch insgesamt in der Gründerzeit noch nicht zum bestimmenden Prinzip geworden, wurden nun Trennung, Segregation, Gliederung, Entmischung von räumlichen Strukturen und Funktionen zur Vorbedingung für gedeihliche Entwicklung.⁸⁴ Dies kam besonders auch im Umgang mit Straßenräumen zum Ausdruck und konnte auf weit weniger rationalen Fundamenten ruhen, als es das Wirken des technischen Geistes vermuten ließe: Le Corbusiers Abneigung gegen die gemischt genutzte gründerzeitliche Straße ging so weit, daß ihn vor der »Straße des tausendjährigen Fußgängers: ein Überrest von Jahrhunderten, ein wirkungsloses, heruntergekommenes Organ«, ekelte.⁸⁵ Die Straße der Zukunft war die monofunktionale »Verkehrsmaschine« zur Produktion von Geschwindigkeit, die »Längefabrik«. Der deutsche Stadtplaner Hans Reichow erteilte den gründerzeitlichen, auf Rasterplänen basierenden Straßen in seinem Buch *Die autogerechte Stadt* eine pragmatischer argumentierte Abfuhr: »Da das Auto nicht rechtwinkelig um die Ecke fahren kann, sind sie schon aus dieser rein technischen Unzulänglichkeit für den modernen Großstadtverkehr ungeeignet.«⁸⁶

Die Reduktion von Dingen auf ihre primäre Funktion kam den Gleichheits- und Demokratisierungsbestrebungen, der Angleichung von Lebenschancen als Grundlage des neuen Raumbilds entgegen. Daraus folgten Standardisierung, Nivellierung, bis hin zur Unterdrückung von Pluralität als Programm: »Der besondere Ort mit

der besonderen Lebenschance wurde als unwichtig oder gar hinderlich empfunden. Räumliche Unterschiede sind Reibungsverluste für die Bewegung von Menschen, Waren und Wissen. Der abstrakte Raum dagegen ist überall gleich für Menschen, die vornehmlich als Gleiche gedacht wurden.«⁸⁷ Der allgemeine Ort wird durch Signale und Schilder für alle lesbar und zugänglich, sinnfälliger Ausdruck dafür sind die von Marc Augé als »Nicht-Orte« bezeichneten passageren Orte wie Flughäfen oder Bahnhöfe.⁸⁸ Für alle sollte nun erreichbar sein, was zuvor nur den Eliten offenstanden hatte: die Entlastung von Mühsal, die Erlangung von Komfort und Bequemlichkeit, eine neue »Leichtigkeit des Seins«. Die Moderne erweckt in ihren architektonischen Gestaltungen nicht zufällig den Eindruck, auf Formen südländischer Architektur zurückzugreifen. Bei wichtigen Vertretern wie Le Corbusier band der alte Traum vom Süden, die sehnsüchtige Befreiungshoffnung durch Azurblau, Kalkweiß und Sonnengelb, mächtige Sehnsuchtpotentiale⁸⁹ und wurde in den fünfziger Jahren in einer Weise popularisiert, daß ihn viele zu träumen begannen.

Auf seinen phänomenologischen Kern reduziert, enthält das fordistische Raumbild folgende Elemente: funktionelle Trennung, Entmischung und Zonierung; »aufgelockerte« und voneinander isolierte, gegliederte Raumstrukturen; Serialität und Repetition;⁹⁰ standardisierte, durch Signale für alle und überall lesbar gemachte Raumstrukturen; geglättete, hygienische, saubere, von Verweisen auf menschliche Endlichkeit, Verfall, Schmutz, Dunkelheit, Krankheit gereinigte Oberflächen; Raumstrukturen für unbehinderte beschleunigte Bewegung und Zirkulation; Abkehr von traditionellen Zeichenbeständen und Musealisierung des Pittoresken; Integration und funktionelle Eingliederung einer domestizierten Natur als Sinnbild für Regeneration; Licht, Luft, Sonne, Weite.

Der Wiener Gürtel spiegelt die Durchsetzung des fordistischen Raumbilds in für die Stadt prototypischer Weise: Der zerbombte Westbahnhof wurde neu errichtet, in den nächsten Jahrzehnten unter anderem das WIFI und das neue AKH, beide schon in ihren kürzelhaften Bezeichnungen, dann auch in ihren Funktionen (mehr Wissen und mehr Gesundheit für alle durch mehr Technologie) Ausdrücke fordistischer Philosophie. Dazwischen jedoch blieb alte Bausubstanz entlang des Gürtels bestehen, teilweise vom Stuck »befreit«, wie auch Otto Wagners Stadtbahn nach wie vor über weite Strecken das Bild des Raumes mitbestimmte. Der angestrebte totale Umbau nach fordistischen Prinzipien kam nie zustande.

Das Automobil – von Henry Fords Massenproduktion von Automobilen am Fließband leitet sich das Attribut »fordistisch« ab – befriedigt die im fordistischen Raumbild zum Ausdruck kommenden Bedürfnisse: Es verleiht Macht über Raum und Zeit, verspricht die Entlastung von Mühsal und kann als Symbol für Zirkulation, Bewegungsfreiheit, Fortschritt gelesen werden. Nach seinen aristokratischen Anfängen führte das Auto zur tendenziellen Angleichung von Lebens- und Mobilitätschancen, auch wenn es aufgrund der unaufhörlichen Differenzierung seiner ästhetischen Formen und technischen Leistungen seine Funktion, statusdifferenzierend zu wirken, nie verlor. Enorme Befreiungshoffnungen werden durch das Auto-

mobil evoziert; der funktionierende Kreislauf der Bewegung, des Transports, der Zirkulation von Waren erscheint spätestens seit den fünfziger Jahren als unverzichtbares Fundament von Wohlstand und Lebensqualität, Basis eines einzigartigen Ausbruchs aus der Massenarmut – und zudem als eines der probaten Mittel, die Schatten von Diktatur und Faschismus zu bannen. 1955, ein Jahr nach dem »Dammbruch«, wie es aus späterer Perspektive erscheinen mochte, als die Anzahl an angemeldeten Kraftfahrzeugen in der Stadt rasant zunahm, sah sich die aufgrund der sich abzeichnenden Verkehrslawine tagende 1. Wiener Straßenverkehrs-enquete veranlaßt zu empfehlen, die Gürtelstraße mittels Trennung der beiden Fahrtrichtungen zu einer zweiten Ringstraße auszubilden, um zusammen mit Ring und Lastenstraße als innerstädtische Entlastungs- und Verteilerstraße im Sinne einer Tangente zu fungieren.⁹¹ Noch in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre begann der schlagzeilen-trächtige Umbau des Gürtel zur »ersten Betonfahrbahn Wiens«, die bald, bevorangt und mit einer seriellen Lichtsignalanlage ausgestattet, den Verkehr in »grünen Wellen« fluten ließ.⁹²

Es schien, als könne man aus dieser Straße noch mehr herausholen: Unter der Ägide des Stadtplaners Roland Rainer (1958–63) sollte der Gürtel im Rahmen eines übergeordneten Straßennetzes ein noch größeres Verkehrsvolumen aufnehmen und dadurch die Verkehrsprobleme anderer Gebiete reduzieren. Der Westgürtel sollte zur Schnellstraße werden, der Süd-Gürtel und der Donaukanal zur Stadtautobahn.⁹³ Sechs, sieben Jahre nach der Erstellung dieses Konzepts schien eine Schnellstraße am Westgürtel den Verkehrsbedürfnissen jedoch nicht mehr zu genügen, man begann, in der Öffentlichkeit über die Errichtung einer Autobahn auch am Westgürtel zu diskutieren.⁹⁴ 1971, als der Gürtel per Bundesstraßengesetz zur Bundesstraße wurde, beschloß der Wiener Gemeinderat die Errichtung einer Gürtelautobahn zwischen Wienfluß und Nußdorf als auf Stelzen geführte zweistöckige Hochstraße.⁹⁵

Am äußeren, verkehrsreicheren Teil der durch die Stadtbahn geteilten Straße veränderte der Um- und Ausbau seit den fünfziger Jahren Erscheinungsbild und Gebrauchsweise des Westgürtels nicht radikal; am inneren, schmälere und weniger befahrenen (West-)Gürtel sehr wohl: Der ein halbes Jahrhundert lang existierende und rege frequentierte Radweg und eine Baumreihe mußten der Fahrbahnverbreiterung weichen, ein entscheidender Einschnitt in Charakter und Nutzungsmöglichkeiten dieser Straße. »Da sind vielleicht anfangs ein, zwei Auto drüberfahren. (...) Da, wo die Bäume sind, das haben s' dann kürzt. Also, die Straßen war ja net so breit. Da sind halt die Kinder hin und her g'rennt, früher, da am Gürtel. Da haben sie sich drüben g'spielt, mit'n Puppenwagen und so halt.«⁹⁶ Bis Anfang der fünfziger Jahre war die Straße von unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Nutzungsformen geprägt, gaben Pferdefuhrwerke immer noch ihren schwerfälligen Takt vor. Doch schon ein Jahrzehnt später war der Gürtel nur noch ein auf Beschleunigung angelegtes Verkehrsband, das für seine Anwohner in den folgenden Jahren rasch an Attraktivität verlor. Die Beschleunigung, die hier nicht getrennt vom Wohnen statt-

fand, wie es fordistischen Prinzipien entsprochen hätte, entwertete den Gürtel als Lebensraum.

Doch erstaunlicherweise haben weder das »Dambruchjahr« 1954 noch die folgenden Jahre einer konsequenten Automobilisierung markante negative Erinnerungen bei den Gürtel-Bewohnern hinterlassen. Viele Bewohner, die Kriegsnot und Elend eben erst überwunden hatten, scheinen die Veränderungen auf der Straße nicht sonderlich sensibel registriert zu haben, andere lasen sie offenbar als Zeichen für eine anbrechende bessere Zeit. Das fordistische Raumbild wurde populär, und seine Konnotationen waren Aufbau, Fortschritt, Wohlstand, Freiheit, Demokratie.⁹⁷ Eine selten einhellige, harmonische Allianz zwischen Planern und Beplanten schien sich einzustellen. Man duldete es widerspruchslös, daß Lebensräume verlorngingen, daß der Gürtelmittelstreifen für Kinder ohne Aufsicht kaum mehr erreichbar war und immer weniger zu Spaziergängen einlud, daß die am Gürtel gelegenen Wohnbauten immer mehr von einer durch »Mobilmachung« und Vernichtungsdrohung⁹⁸ charakterisierten Verkehrsader von der Außenwelt abgeschnitten wurden. Die Bewohner begannen, sich hinter möglichst schalldichten Fenstern einzugeln. Doch selbst »Einigelung« erschien damaligen Experten des Städtebaus keineswegs negativ; sie wurde vom Proponenten der »autogerechten Stadt«, Hans von Reichow, ausdrücklich als geeigneter Umgang mit stark befahrenen Straßen empfohlen.⁹⁹

Das steigende Bedrohungspotential der Straße wurde von den Medien jener Zeit und von Experten durchaus thematisiert.¹⁰⁰ 1955 forderte die 1. *Wiener Verkehrs-enquete* »wirkungsvolle Gegenmaßnahmen jeder erdenklichen Art« gegen die »zunehmende Verseuchung der Luft durch die Abgase des ständig steigenden motorisierten Verkehrs.«¹⁰¹ Sowohl von Medien als auch auf stadtplanerischer und politisch-administrativer Seite wurde immer wieder das Leiden an verstopften Straßen thematisiert. Sehr vereinzelt auftauchenden Argumenten für eine Verkehrsreduktion stand jedoch eine Mehrheit von Verflüssigungstheoretikern gegenüber, die für einen großzügigen Ausbau des Straßennetzes und für die Erhöhung der Sicherheit durch Trennung und Entmischung, Zonierung und Regulierung plädierten. Neben der Vermeidung der »Parallellage von Gebäuden zum dauernden Aufenthalt von Menschen an Verkehrsstraßen«¹⁰² bestand eine populäre Lösungsstrategie der Verkehrsprobleme in der Disziplinierung und Verkehrserziehung der schwächsten Verkehrsteilnehmer: der Fußgänger, besonders der Kinder und Alten. Gegen eben dieses Prinzip der Verkehrserziehung und Disziplinierung hatte Michael von Pidoll vierzig Jahre zuvor noch als dreiste Unzumutbarkeit opponiert, nun war es soweit Konsens, daß es letztlich sogar zum Unterrichtsprinzip an den Schulen erhoben werden konnte.

Die Gürtelbewohner scheinen die dominanten Vorstellungen vom guten Leben in der Stadt in ihre individuellen Vorstellungsbilder integriert zu haben, dennoch wurde das fordistische Raumkonzept bei aller Popularität nie zum konkurrenzlosen Modell. Man glaubte zwar an dessen Versprechungen von Entlastung, Wohlstand,

Komfort, wandte sich aber niemals ganz von der gründerzeitlichen Stadt ab, ein entscheidendes Charakteristikum des idealtypischen fordistischen Raumbilds. »Gegen die Zeit, gegen die Hochhäuser, gegen die glatten Fassaden – das gehört dazu. Viel Glas, hygienisch, viel Licht, hat auch Positiv..., hat sehr viel Positives. Wenn ich denk, also in den anderen viel ansprechenderen Häusern, wo vielleicht die Wasserleitung und das Klo am Gang war, dann zieh ich es vor, in so was zu wohnen.«¹⁰³ Gründerzeitliche Räume konnten mit Enge, Düsternis, Unbequemlichkeit assoziiert werden, so wie sie – neben den Prunkstraßen – auch produziert worden waren. Fordistische Stadtautobahnen dagegen konnten als »schöne Straßen« bewertet werden – es sei »gigantisch«, was alles »geleistet« worden sei, um den Verkehr nicht zusammenbrechen zu lassen. Die emotionale Bindung an Stuck und Fassadenzier, an eine Symbolproduktion historischer Kontinuität, blieb aber in vielen Fällen aufrecht. Funktionalistische Gestaltungsformen wurden, anders als bei deren Proponenten in Planungs- und Expertenkreisen, auch in deren Hochkonjunkturphase oftmals eher toleriert als geliebt, Ausdruck einer als Traditionalismus und Provinzialität kritisierten Bindung der Wiener Bewohnerschaft an traditionelle Zeichenbestände. Insofern hatten viele Stadtbewohner weit weniger Schwierigkeiten damit, die sich im Laufe der siebziger Jahre vollziehende partielle Ablöse des fordistischen Raumbilds mitzuvollziehen, als dessen Träger in der Expertenschaft.

Der Gürtel in den sechziger und siebziger Jahren:

»Da kann man halt nichts machen«

Die Ankündigung in der *Arbeiter Zeitung* im Jahr 1967, der Bau einer Autobahn würde einerseits die Schlägerung zahlreicher Bäume zur Folge haben und andererseits den Gürtel langfristig als Wohngebiet ungeeignet machen, führte zunächst offenbar noch zu keiner Woge der Entrüstung.¹⁰⁴ Die Bürger setzten der totalen Implementation des fordistischen Raumbilds in ihren Lebensraum noch keine ernsthaften Widerstände entgegen, dieses besaß noch genug Popularität, Plausibilität und Überzeugungskraft, um auch einschneidendste Strukturveränderungen zu legitimieren. Der Verkehr am Gürtel wurde in den sechziger Jahren auch noch nicht als besonders schlimm empfunden, so rekonstruieren das zumindest manche Bewohner. Richtig schlimm sei es erst in den siebziger Jahren geworden.

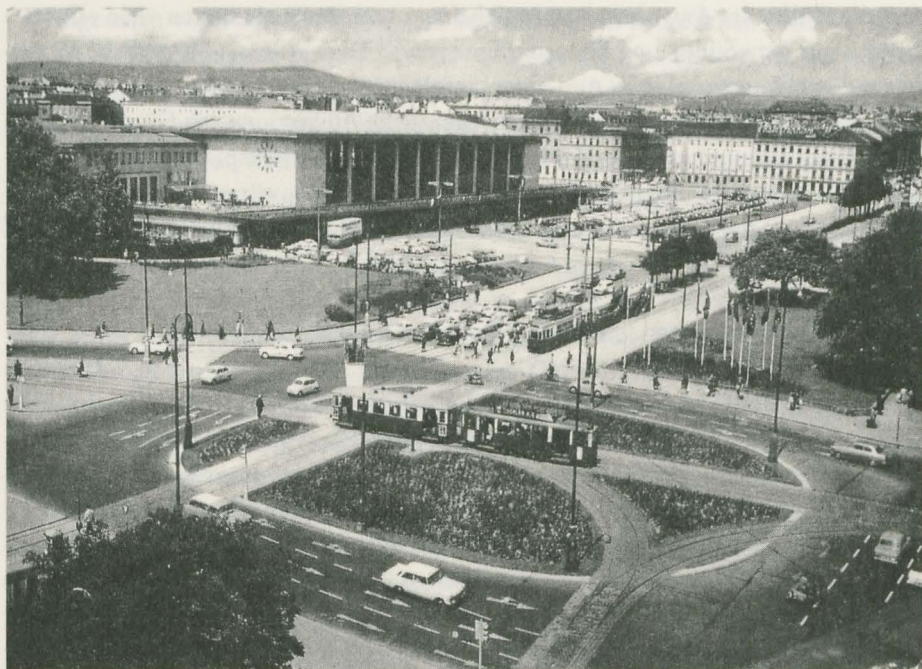
Aber es war auch in den sechziger Jahren schon schlimm genug, doch negative Erfahrungen konnten noch nicht zu einem entsprechenden Erinnerungskomplex verdichtet werden, weil es, aufgrund entgegenstehender gesellschaftlicher Leitlinien, zuwenig Raum gab, um diese Erfahrungen zu reflektieren, und die entsprechenden Diskurse fehlten, um sie zu integrieren. Identifikation mit als anonym und schicksalhaft erlebten Mächten sowie Verdrängung und Verschiebung waren zudem geläufige Strategien, um belastende Umwelteinflüsse ertragen zu können. »Da kann man halt nichts machen« und »Das stört mich nicht« sind die Standardformeln der

Bewohnerin einer Küche-Zimmer-Parterrewohnung am Gürtel, wenn sie sich auf die Verkehrshölle vor ihren Fenstern bezieht: Nicht die vielen Autos machen den Gürtelmittelstreifen unattraktiv, sondern die vielen Tauben. Nicht das Mobilitätsparadigma verursacht den Massenverkehr, sondern die vielen zweiautosbesitzenden Ausländer.¹⁰⁵ Die alteingesessenen oder abgeschobenen Verlierer, so Jens Dangschat, »verdrängen in ihrer Wahrnehmung, sie blenden aus, nehmen kaum etwas wahr, schauen nicht hin, wo sie nicht gewinnen können. Sie resignieren und machen sich (möglichst) unempfindlich gegen den Verlust ›ihres‹ öffentlichen Raumes und dessen Infrastruktur.«¹⁰⁶

Daß jedoch zugleich mit der Implementierung des fordistischen Verflüssigungskonzepts eine Abwertung des Gürtels einsetzte, läßt sich statistisch belegen. Anwohner begannen den Gürtel zu verlassen, Wohnungssuchende begannen ihn zu meiden. Zwischen 1961 und 1971 reduzierte sich die Wohnbevölkerung am Westgürtel gebietsweise um 20 Prozent.¹⁰⁷ Der Gürtel wurde als Raumfigur in der Wahrnehmung immer schwerer lesbar: Die gründerzeitliche Grundstruktur wurde dem Raum mit dessen monofunktionaler Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr und dessen Masse, Serialität und Dominanz mehr und mehr äußerlich, verkam zur Kulisse und trat in der lebensweltlichen Wahrnehmung tendenziell in den Hintergrund. Mit seiner Nutzungsmischung von Wohnen und Fahren widersprach der Raum aber zunehmend fordistischen Prinzipien: Wer sich zur dynamischen Moderne hingezogen fühlte, für den war der Gürtel vorgestrich und alt.

Anfang der siebziger Jahre wurde es unübersehbar und manifest, daß sich bereits im vorangegangenen Jahrzehnt ein kritisches Potential gegenüber der radikalen Implementierung und Materialisierung des fordistischen Raumbildes aufgebaut hatte.¹⁰⁸ In der Tagespresse wurde die geplante Autobahn am Gürtel als glatter »Irrsinn« und »Mordversuch an der Millionenstadt Wien« bezeichnet. Bürgerinitiativen bildeten sich und protestierten gegen eine Zweiteilung der Stadt samt geplanter Umwandlung der Wohngebiete längs des Gürtels in eine Gewerbe- und Leichtindustriezone. Man konnte den damaligen Bürgermeister Slavik für sich gewinnen, und die Wiener SPÖ sah sich – wenn zunächst auch nur in Form eines rhetorischen Ablenkungsmanövers – veranlaßt, den Terminus »Stadtautobahn« zu streichen und durch den Begriff »Hochleistungsstraße« zu ersetzen.¹⁰⁹ Auch in der *Arbeiter Zeitung* schien Anfang der siebziger Jahre bereits verbale Vorsicht angebracht: Statt von einer Schlägerung von Bäumen im Zuge der Fahrbahnverbreiterung am Landstraßer Gürtel 1971 zu berichten, sprach man lieber von deren »Absiedelung«, unter dem irreführenden Titel: »Bäume gehen auf Wanderschaft«.¹¹⁰ Tatsächlich wanderten sie, zerhackt und zersägt, natürlich nirgendwo mehr hin.

Im Laufe der siebziger Jahre – dem Jahrzehnt der Formierung einer Grünbewegung, der Ablehnung des Atomkraftwerks in Zwentendorf, eines beginnenden öffentlichen Diskurses über mögliche Nachteile und Minderungen der Lebensqualität durch radikale Modernisierung und Technisierung, des Anspruchs einer durch »1968« geprägten jungen Generation auf Nutzung von städtischen Räumen und



Gürtel mit Westbahnhof, Poststempeldatum 1968, Ansichtskarte, in Farbe
(Sammlung W. Chmelar)

Grünflächen – vertieften sich die Risse zwischen den Befürwortern der dominanten Konzepte und ihren Gegnern: An mehreren Bruchlinien bildeten sich Gegenbilder zum fordistischen Raumbild aus. Sie diffundierten und fanden zumindest partiell Eingang auch in die Denkweisen von Stadtplanern und Politikern. Stadt- und Raumgestaltung nach fordistischen Prinzipien blieb daneben aber nach wie vor alltägliche Praxis. Um eine milliardenteure Autobahnschneise durch dichtbesiedeltes Stadtgebiet zu schlagen, stieg der Preis einer politischen Auseinandersetzung mit ihren Gegnern jedoch bald über eine kritische Marke. 1978 wurde am Südgürtel eine Allee samt einer Nebenfahrbahn auf der Häuserseite geopfert, um Fläche für die Fahrspuren zu gewinnen und den Verkehr zu verflüssigen – die Anwohnenden registrierten dies bereits als einschneidende Verringerung ihrer Lebensqualität.¹¹¹

Anfang der achtziger Jahre nahm man den Gürtel im Wiener Rathaus nicht mehr als fordistischen Hoffungsraum, sondern als Problemzone wahr. 1981 wurde er als »meistbefahrene Straße Österreichs« thematisiert,¹¹² 1982 eine Verkehrsbelastung von 73.500 Kraftfahrzeugen pro Tag gemessen. Man stellte fest, daß sich der Trend der sechziger in den siebziger Jahren verstärkt hatte: Es war zu enormen Absiedlungen von gebietsweise bis zu über zwanzig Prozent der Wohnbevölkerung am Gürtel gekommen; unter den verbliebenen Anwohnern waren viele zu alt und materiell zu schwach, um noch eine Übersiedlung in Angriff zu nehmen;

fast die Hälfte der Anwohner waren Arbeiter, unter ihnen stammten viele »Gastarbeiter« aus dem Süden und Südosten Europas.¹¹³ Die einstmals bürgerliche Wohngegend am Westgürtel wies nun einen vergleichsweise hohen Anteil an Substandardwohnungen sowie eine unterdurchschnittliche Ausstattung mit Grünflächen im fußläufigen Einzugsbereich auf; zudem mangelte es an Arbeitsplätzen und an Kaufkraft. 70 Prozent des Pflanzenbestandes am Gürtel waren, verursacht durch den hohen Bleigehalt der Luft und die Austrocknung des Bodens, schwerst geschädigt.¹¹⁴

Achtziger und neunziger Jahre: »Der Gürtel ist primär ein Flußbett«

1983 wurde der Gürtel im novellierten Verkehrskonzept aus dem Verzeichnis der Autobahnen gestrichen¹¹⁵ und eine *Gürtelkommission* von der Stadt Wien ins Leben gerufen: Planungsexperten sollten im Rahmen eines Ideenwettbewerbs Lösungsmöglichkeiten für die Verkehrs- und Stadterneuerungsprobleme im Gürtelraum prüfen und ein Entwicklungskonzept erstellen. Als prominente Lösungsvariante tauchte die Untertunnelung des gesamten Gürtels auf, um an der Oberfläche einen fiktiven gründerzeitlichen Boulevard – der der Gürtel so niemals gewesen war – widererstehen zu lassen und darunter zugleich dem fordistischen Gesetz der unbehinderten Beschleunigung Genüge zu tun. In den bis 1988 erstellten Leitprojekten zu einzelnen Gürtel-Teilgebieten zeichnete sich jedoch, entgegen den Erwartungen und forciert auch von innovativ denkenden Magistratsbeamten,¹¹⁶ eine Trendwende ab: Statt großflächiger Untertunnelung sollte den Bewohnern am Westgürtel vor allem durch eine Fahrbahnverlegung in die Gürtelmitte und eine Neubepflanzung der häuserseitigen Ränder zu optisch-akustischen Schutzzonen geholfen werden. Dem motorisierten Individualverkehr wurde sein unumschränkter Vorrang abgesprochen, Umweltbedingungen sollten verbessert, die Interessen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden. Umgesetzt wurden die um 80 Millionen Schilling erkauften Kommissionsvorschläge nicht.

Das Rote Wien in Gestalt der Arbeiterkammer nahm, anders als fünfzehn Jahre zuvor die *Arbeiter Zeitung*, in der Gürtelfrage einen entschieden antitechnokratischen Standpunkt ein und organisierte Diskussionen mit Anrainern und Experten.¹¹⁷ Die befragten Bewohner klagten über Lärm, Abgase und Staub, den extremen Mangel an Grünflächen, den drastisch eingeschränkten Bewegungsraum für Kinder, den Mangel an ungefährdet zu befahrenden Radwegen und forderten eine gesamtstädtische Reduzierung des Individualverkehrs.¹¹⁸ 1986 formierte sich eine Bürgerinitiative »Gürtel-Wiental«, die jahrelang für die Untertunnelung des Westgürtels eintrat und vor allem bei Bezirkspolitikern auf Resonanz stieß.¹¹⁹ 1989 hieß es aus dem Wiener Rathaus, man wolle noch im nächsten Jahr mit den Bauarbeiten für den Gürteltunnel beginnen.¹²⁰

Abgesehen von Finanzierungsfragen verhinderte ein neuerlicher Diffusionsprozeß die Realisierung des Mega-Projekts. Bis Mitte der neunziger Jahre hatten Gegenkonzepte zum fordistischen Raumbild erneut an Popularität gewonnen, vor allem auch auf politisch-administrativer Ebene. Von der »sanften Stadterneuerung« und dem System der Wiener *Gebietsbetreuungen* vorexerziert, wurden nun Raumkonzepte propagiert, die quer zu fordistischen Prinzipien lagen und in ersten Ansätzen bereits ab den sechziger Jahren vorgedacht worden waren, in den USA bereits in den frühen fünfziger Jahren.¹²¹ Entscheidende Impulse zur Entwicklung und Popularisierung der neuen Raumbilder kamen aus den Sozialwissenschaften: 1961 regte Hans Paul Bahrdt in seinen »soziologischen Überlegungen zum Städtebau« eine Diskussion um die Strukturen städtischer Öffentlichkeit und städtischen Verhaltens an,¹²² und die Publizistin Jane Jacobs prangerte in ihrem berühmten kritischen Manifest zum modernen Städtebau, »Tod und Leben großer amerikanischer Städte«, die Vernichtung von Urbanität durch den Wunsch nach Beseitigung von Vielfalt, Chaos und Komplexität an.¹²³ Der Glaube an die totale Planbarkeit von Prozessen begann zu erodieren, in den neoliberalen achtziger Jahren wurde es schließlich modern, Offenheit, Widersprüchliches, Ungeplantes zuzulassen. Damit fiel auch die Idee der ordnenden Trennung und Segregation – Pluralität, Vielfalt, Nutzungsmischung, Kleinteiligkeit, Reparzellierung, die Schaffung des »besonderen« statt des »allgemeinen« Ortes wurden zu neuen Maximen der Kritiker fordistischer Raumkonzepte.¹²⁴

1969 versuchte der Psychoanalytiker und Sozialwissenschaftler Alfred Lorenzer in seinem Aufsatz *Städtebau: Funktionalismus oder Sozialmontage?* das Symbol im Prozeß der Wahrnehmung und des Handelns von und in Umwelten wieder zu etablieren, gegen die in der »mediokren« Praxis des Funktionalismus geläufige Attitüde, Bauwerke eindimensional auf ihre Zwecke reduziert zu sehen. Er wandte sich gegen die herrschende Auffassung, bloß Ratio und sprachliche Symbolik wären Instrumente zur Erlangung von Erkenntnissen, und plädierte dafür, Emotionen als Teil des Erkenntnisprozesses anzusehen.¹²⁵ Massive Kritik an der Vernachlässigung »psychologischer Bedürfnisse« wurde laut, die mit der Forderung nach ästhetischen Erlebnismöglichkeiten, nach Strukturierung der Stadtgestalt gegen Orientierungslosigkeit, Möglichkeiten zu emotionalen Bindungen und affektiven Besetzungen einherging.¹²⁶ Der Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich¹²⁷ wandte sich Anfang der siebziger Jahre gegen die monotone Häßlichkeit der industrialisierten Wohnlandschaft, die zum Rückgang des Interesses der Menschen an den Objekten, an Objektbeziehungen, an Neugier und der Entfaltung kritischer Fähigkeiten führe.¹²⁸ Damit kam es auch zu einer Aufwertung forciert ästhetischer Gestaltung und zu einer neuen Toleranz gegenüber einem Spiel mit historischen Formen, und das bedeutete auch: ästhetisch-emotionale Zuwendung zur Gründerzeit-Stadt. In der Stadtgestalt wirksam wurden die neuen Wahrnehmungsmuster ab den siebziger Jahren, als man begann, sich wieder den städtischen Zentren zuzuwenden, Innenstädte zu revitalisieren und der Flucht nach *Suburbia* entgegenzuwirken.¹²⁹

In der Architektur wurde 1975 von Charles Jencks die Postmoderne ausgerufen, die sich nunmehr in ihren Gestaltungen nicht mehr nur an eine Elite richten, sondern auch den Menschen von der Straße ansprechen und traditionelle wie populärkulturelle Elemente aufnehmen sollte.¹³⁰ Das Symbol in Architektur und Stadtgestaltung war nun etabliert, die Dinge vieldeutig geworden, mit »Doppel- und Mehrfachcodierungen« versehen, die Stadtgestalt zum lesbaren Text und Bedeutungsträger geworden. »Nicht nur Funktion, sondern auch Fiktion«, so brachte das einer der führenden deutschen Theoretiker der postmodernen Architektur, Heinrich Klotz, auf den Punkt.¹³¹ Die Kritik an der »gefühlsselig durchtränkten Aufnahme von Formsubstraten«¹³² ließ allerdings nicht lange auf sich warten, ebenso wie eine funktionalistischen Prinzipien gehorchende Praxis niemals aufgegeben wurde. Aber das lag durchaus im ideologischen Rahmen der Postmoderne, deren Maxime Inklusivität war: Einfluß statt Ausschluß, keinerlei Vorherrschaft und Definition des Besseren, das hieß auch: Zulassen von mittlerweile traditionellen modernen und funktionalistischen architektonischen Gestaltungen.¹³³

In der Praxis der Raumgestaltung trat das, was sich hier an theoretischen Maximen und neuen Raumbild-Elementen sammelte, jedoch keinesfalls bloß mit dem kritischen Impetus der Sozialwissenschaften auf: Wiederkehr des Symbols konnte auch bewußte Instrumentalisierung von Zeichen zu demonstrativer Abgrenzung und Distinktion bedeuten.¹³⁴ Abneigung gegen Planung von komplexen Prozessen konnte resignatives Hinnehmen dessen, was »der Fall war«, heißen, ein Sich-Beugen vor der Macht des Faktischen, das vor allem von einem neoliberalistischen Kapitalismus, vom weitverbreiteten Konsens eines Primats der Ökonomie, diktiert wurde.

Entscheidend von der 68er-Generation und der darauf folgenden Grünbewegung mitgeprägt, breitete sich zwar eine grundlegende Skepsis gegenüber einem Denken in Kategorien des Fortschritts aus, wurde die Denkfigur der Grenze neu gedacht, Grenzen von Mobilität, Ressourcen, räumlichen Strukturen thematisiert¹³⁵ – allerdings fand sich eine »ökologische Stadterneuerung« gegenüber einem »postmodernen Städtebau« in der Defensive: Sie gefährdete etablierte ökonomische Interessen, während der postmoderne Städtebau mit seinem Faible für Urbanität im Sinne einer Emanzipation und Entlastung von naturalen wie sozialen Zwängen die Grundstrukturen der modernen Stadt fortschrieb.¹³⁶ Fordistische Raumkonzepte und -bilder hätten sich zwar verbraucht, weil sich der Modernisierungsprozeß von den Lebenshoffnungen abgespalten habe,¹³⁷ hinter postmodernen Entwürfen tauche jedoch kein neues Bild eines guten Lebens auf: Die Ideologie des immerwährenden Mehr und Besser, Produkt der Moderne, sei noch immer lebendig, postmoderne Architekturgesten wie Hochhäuser würden mit der Ästhetisierung von Luxus und Macht die Probleme der heutigen gesellschaftlichen Entwicklung verdrängen helfen und überkommene Bilder einer Dynamik von Wachstum und Leistungskraft symbolisieren.¹³⁸ Als Kontinuität zwischen Moderne und Postmoderne wirke auch der »Mythos der Isolierung« in der Postmoderne fort, die Grundregel einer möglichst

perfekten ästhetischen und damit auch sozialen Isolierung der einzelnen Stadtpartikel.¹³⁹

Die Praxis und konzeptuelle Herangehensweise an die Problemzone Wiener Gürtel ab Mitte der neunziger Jahre, vom damaligen Wiener Planungsstadtrat Hanes Swoboda als »offene Wunde in der Gesamtstadt« bezeichnet, entspricht den widersprüchlichen und gegenläufigen Trends und Raumbildern. Im von der *Europäischen Union* geförderten Programm *URBAN-Wien Gürtel Plus*¹⁴⁰ wandte man sich von unfinanzierbaren Großprojekten ab und initiierte statt dessen eine Reihe von punktuell vorgenommenen Eingriffen arbeitsmarktpolitischer, wirtschaftsfördernder und sozialintegrativer Natur, in der Tradition der Wiener Gebietsbetreuungen auf die Sanierung und Verbesserung des Bestandes ausgerichtet. Privatinitiative sollte angeregt und langfristige Effekte sollten ausgelöst werden. Vor allem aber sollte mit einer Imageverbesserung der Gürtelgegend das negative Raumbild vom Gürtel als Problemzone transformiert werden, um dem fortschreitenden Niedergang der Region entgegenzuwirken. Mittlerweile, nach Abschluß der Urban-Projekte, werden die Bemühungen um neue Lesarten des Gürtel von der Stadt vorangetrieben. Mit Hochhäusern in der Gürtelzone sollen im Bann der Hochhauseuphorie um die Jahrtausendwende Zeichen der Modernität gesetzt werden. Zielpublikum der symbolischen Botschaft sind weniger die Anwohner als potente Investoren.

Verkehrsinvestitionen waren im Urban-Förderungskatalog nicht vorgesehen, der fließende Verkehr blieb unangetastet. »Der Gürtel ist eine extrem hochrangige Verkehrsverbindung, und er ist in dieser Bedeutung einfach wichtiger denn als Wohnquartier«, gibt Wolfgang Kos der das Planungshandeln dominierenden Sichtweise Ausdruck: »Der Gürtel ist primär ein Flußbett, sekundär eine Stadtstraße. Flußbetten müssen allerdings nicht, wie man es sich in den sechziger Jahren vorgestellt hat, ausgeräumt und begradigt sein: Ein solcher Rückbau geschieht jetzt entlang des Gürtels, wenn man in den Bögen Projekte ansiedelt, die mit der Situation zu Rande kommen, und die überhaupt nicht darunter leiden, daß da was vorbeifließt, die das sogar als kinetisch aktivierend empfinden.«¹⁴¹

Das Epizentrum des fordistischen Raumbildes waren Expertenzirkel, seine Ausstrahlung und Verbreitung verdankte es vor allem den Konnotationen Wohlstand und Demokratie. Um aus den gegenwärtigen Tendenzen ein *postfordistisches* Raumbild zu destillieren, fehlt die Distanz. Fragmente des gründerzeitlichen, romantischen und fordistischen Raumbilds tauchen in widersprüchlichen Konstellationen auf, oft bei denselben Akteuren. Die postmoderne Sprachenverwirrung tut das ihre: Die Zeichen fluktuieren immer hektischer, lösen sich von ihren Bedeutungen ab, es wird immer schwieriger, feste Verbindungen von Zeichen und Bedeutungen aufzubauen, was letztlich in eine »Lösung des Ästhetischen vom Metaphorischen«¹⁴² oder eine »Anästhetisierung«, Empfindungslosigkeit und Desensibilisierung, mündet, in die Ablösung der Wirklichkeit durch ihre simulatorische Überbietung. Als Gegenstrategie gegen das entmündigende Sprachendiktat und die schöne Konsumtion empfiehlt die Postmoderne Irritation, Brechung, Verunsicherung,

eine »Schule der Andersheit«. ¹⁴³ Verunsicherung und Irritation angesichts rapiden Wandels und Orientierungslosigkeit sollen also mit einem Mehr vom gleichen, mit dem, was ohnehin der Fall ist, kuriert werden. Ein alter Graben wird damit vertieft: Die Sicherer, die über »Wirklichkeitszutrauen« verfügen, von Pluralität begeistert sind und die Trauer über den Verlust von Einheit und Ganzheit überwunden haben, können dann das teleologische Programm der Aufklärung weiterverfolgen und die Unsicherer belehren und erziehen – all jene, die von Wirklichkeitsmißtrauen geprägt sind und, von Angst und Aggressionen gebeutelt, Irritationen, Widersprüche und den eigenen Wünschen und Einheitsvorstellungen querliegende Umwelteinflüsse als Bedrohung empfinden. Ganz in der Tradition der klassischen Moderne steht dann wiederum einer Minderheit von auf- oder abgeklärten Avantgardisten eine Front von unmündigen Traditionalisten gegenüber.

Die Logik der Lebenswelten sperrt sich allerdings gegen den moralischen Imperativ normativer Weltinterpretationen. Bei den von uns befragten Gürtelbewohnern gibt es – ohne Anspruch auf Repräsentativität – keine Hinweise, auf Irritationen durch eine bedrohliche Umwelt, wie sie eine extrem stark befahrene Straße darstellt, mit Strategien der Brechung, Irritation und Verfremdung zu antworten. Im Vordergrund steht vielmehr der Versuch der Akteure, sich ihre Umwelt *anzueignen*, zum Teil des Eigenen zu machen. ¹⁴⁴ Wo dies nicht gelingt, tauchen etwa Handlungsmuster der Flucht oder Verdrängung als Alternativen auf. Als einige geliebte Gürtel-Alleebäume im Zuge von Straßenbauarbeiten weichen müssen, wird das als »entsetzlich«, »furchtbar« und »schlimm« erlebt, daß es mit ein Grund ist, »warum ich leichter weggegangen bin, weil das war nicht mehr *mein* Neubaugürtel«. ¹⁴⁵

Versuche zur Aneignung laufen auf unterschiedlichsten Ebenen ab: Die »harten« Formen von Aneignung – wie rechtlich-normative (Besitz) oder technisch-instrumentelle (hier: Aneignung der Straße per Automobil) Aneignung – spielen bei den befragten Personen nicht die Hauptrolle, ebensowenig wie Distinktion und Stilisierung durch demonstrativ-symbolische Aneignung. ¹⁴⁶ Umso bedeutsamer sind dagegen die Formen »weicher« Aneignung: Sozial-integrative Aneignung, die Aufnahme von sozialen Kontakten im näheren Wohnumfeld, ist vor allem für ältere Anwohner von enormer Bedeutung. Jüngere, flexiblere, dynamischere Gruppen haben eher die Ressourcen, sich in nicht unmittelbar ortsbezogenen Beziehungsnetzen zu bewegen; allerdings wünschen auch sie sich Räume, die zumindest die Option für Kontaktnahmen offenhalten. Der Grad der Toleranz gegenüber Fremdheit scheint nicht zuletzt mit diesen Ressourcen zu korrelieren: Wo sich ein besonders starker Wunsch nach sozial-integrativer Aneignung des Wohnumfeldes, nach dessen Integration und Transformation zu etwas Eigenem bemerkbar machte, wurden Menschen ausländischer Herkunft als bedrohlich und irritierend erlebt. Vor allem ältere Personen haben Entwicklungen der Privatisierung und Individualisierung nicht mitvollzogen und messen dem Rückzug in die Intimsphäre einer komfortabel gestalteten Wohnung weniger Bedeutsamkeit bei als der Hausöffentlichkeit und der Möglichkeit zu sozialen Kontakten im Wohnumfeld. Positive Deutung von Fremd-

heit scheint vor allem dort möglich, wo sie auf irgendeine Weise – wenn auch nur imaginativ – angeeignet werden kann: Die Menschen ausländischer Herkunft am Brunnenmarkt produzieren eine vertraute atmosphärische Mixtur aus Ländlichkeit und Urlaub: »Wenn man die Augen zu hat, das ist, wie wenn man im Süden irgendwo wär.«¹⁴⁷

Symbolisch-reproduktive Aneignung – das Darstellen, Abbilden, Benennen von Raumstrukturen – wird bedeutsam vor allem für jene, denen sich wie älteren Personen andere Aneignungsformen verschließen und die mit dem Benennen-Können von Raumkoordinaten wie Geschäftslokalen durch das Medium sprachlicher Ermächtigung Bezugnahmen erzeugen. Ästhetische Aneignung, sinnlich-leibliches In-Beziehung-Treten zum Umraum (Sehen, Hören, Riechen, Schmecken, Fühlen, Spüren) ist am Gürtel gegenwärtig am schwierigsten – unter bestimmten Voraussetzungen, wie etwa einer Distanz zum Verkehrsgeschehen aufgrund einer erhöhten Lage der Wohnung, aber doch – zu vollziehen: »Wenn in einer Regennacht der Gürtelverkehr dann so glitzernd auf einen zukommt und unter einem verschwindet, also das ist was irrsinnig Schönes (...) Also das ist wirklich ein absolut ästhetisches Erlebnis.«¹⁴⁸ Die imaginative Aneignung sucht Orte als Bezugs- und Ausgangspunkte für Phantasien, Tagträume und Erinnerungen. »Und ich hab außerschaute auf die Kirchen [gegenüber der Gürtelwohnung], mit die Blumen davor, du hast geglaubt, du bist in Urlaub. [Laut lachend:] Das war wirklich schön! Wie im Urlaub, ja. War total schön.«¹⁴⁹

Aktiv-tätige Aneignung bedeutet, sich in einem Raum physisch aufhalten, gehen, verweilen, etwas tun, Überwinden des Raumes mittels Körperkraft sowie punktuelle verändernde Eingriffe – eine zentrale Kategorie von Aneignungsprozessen und für den Gürtel von besonderer Bedeutsamkeit: Sich Räume ergehen zu können scheint ein wesentliches Element von Identifikationsprozessen darzustellen. Räume, die Handlungsmuster wie Gehen nicht nahelegen, können als fremd erlebt werden: Selbst wenn sie Teil der unmittelbaren Wohnumgebung sind, bleiben Wohnung und Wohnumfeld unverbunden, isoliert voneinander: »Und wenn man eben auf diesem Fußgängersteig vorgeht, also am Gehsteig vorgeht zur Stadtbahn Währinger Straßen, dann ist das öd, daß ich's gar net beschreiben kann. Weil nach ein paar Meter fangt das 180 Meter lange Gebäude vom WIFI an, und das ist architektonisch ja net grad sehr gelungen. Jetzt ist man zwischen WIFI-Gebäude und Fahrbahn, und das ist net besonders amüsan. Das trocknet das Hirn aus.«¹⁵⁰

Wo, wie in diesem Fall, eine fordistisch geprägte Umgebung unter den Prämissen eines romantischen Raumbildes gelesen wird, werden Integrations- und Identifikationsprozesse erschwert. Raumbildpräferenzen fördern und behindern die Aneignung des Raumes, wenn Raumbilder bei den Akteuren auch in widersprüchlichen Konstellationen auftauchen. So kann Faszination an der fordistischen Ästhetik der Dynamik durchaus zusammengehen mit Präferenzen für vormoderne oder gründerzeitlich geprägte Räume und ökologische Raumkonzepte. Im Gegensatz zu gründerzeitlichen Raumstrukturen sind fordistisch geprägte jedoch nur in wenigen Fäl-

len positiv besetzt, werden eher toleriert als geliebt – können aber auf starke Ablehnung stoßen.

Die Lesarten des Verkehrs scheinen, obwohl in starkem Maße situations- und kontextbezogen, auf einer grundlegenden Ebene mit den Raumbildpräferenzen oder -toleranzen zu korrelieren und provozieren Reaktionsmuster wie Ohnmacht, Aggressivität bis zu »Gewöhnung« und Verdrängung, aber auch aktive Aneignung. Die Dominanz technisch-instrumentell produzierter Dynamik kann auf der Basis eines gründerzeitlichen Raumbilds, noch mehr aber eines fordistischen integriert werden: Der Individualverkehr wird dann zu einem »Herzen«, das schlägt, einem »Wildbach«, einer »Lebensader«.¹⁵¹ Im Kontext eines romantischen Raumbildes dagegen fehlen Angebote einer positiven Deutung vielbefahrener Stadtstraßen wie dem Gürtel. Gründerzeitgestaltungen erfuhren mittlerweile jedoch eine Reinterpretation: Anders als im idealtypischen gründerzeitlichen Raumbild der Stadt und entgegen zeitgenössischer Lesart sind diese nun zum Synonym für Langsamkeit und Verankerung in Raum und Zeit geworden und symbolisieren »Gemütlichkeit«, das heißt: Nähe, Einbindung, Langsamkeit.

»Ich verlange von der Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selbst.«¹⁵² Das vielzitierte Diktum von Karl Kraus steht für jene Seite der Urbanitätsdiskussion, in der die Angebote der aufgeklärten Großstadt – Entbindung, Individualismus, Entlastung, Anonymität – gegen jene einer dumpfen und kleingeistigen Provinz – Gebundenheit, Nähe, Sicherheit, Aneignung – ausgespielt werden.¹⁵³ Entfremdung versus Beengung, Befreiung versus Geborgenheit, Wandel versus Kontinuität, Beschleunigung versus Langsamkeit, Dynamik versus Lähmung – jene positiv oder negativ gewendeten Dichotomien durchziehen die Moderne von Beginn an, kristallisieren sich zu Raumbildern und prägen Fehl-, Denk- und Erlebensweisen. Auch jene der Bewohner und Bewohnerinnen einer großstädtischen »Lebensader« oder »Verkehrshölle«. Die Befriedigung basaler Identifikations- und Aneignungswünsche durch die tunnelunterstützte Inszenierung eines spätgründerzeitlichen Gürtel-Boulevards wäre dieser dialektischen Polarität ebensowenig gerecht geworden, wie es eine unhinterfragte Implementation der Paradigmen der Transformationsgesellschaft¹⁵⁴ in den urbanen Raum – Dynamisierung, Beschleunigung und Innovation – wurde und werden kann.

Anmerkungen

- ¹ Renate Banik-Schweitzer, Der Gürtel als öffentlicher Freiraum, in: Gebietsbetreuung Gumpendorf / Schottenfeld, Hg., Quer über den Gürtel, Wien 1996, 35.
- ² Sokrates Dimitriou, Die Wiener Gürtelstraße, in: Der Aufbau 17 (1962), 495. Zum Generalregulierungsplan: Renate Schweitzer, Der Generalregulierungsplan für Wien (1893–1920), in: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung 4/6 (1970), 23–41.
- ³ Interview mit einer Gürtelanrainerin, U/1998, 24.
- ⁴ Im Sinne von Lyotards »Widerstreit«. Jean-François Lyotard, Der Widerstreit, München 1987.
- ⁵ Vgl. Alexander G. Keul, Wohlbefinden in der Stadt – Abriß eines Forschungsfeldes, in: ders., Hg., Wohlbefinden in der Stadt. Umwelt- und gesundheitspsychologische Perspektiven, Weinheim 1995, 2.
- ⁶ Ebd., 1, 9. Derzeit allerdings noch relativ unverbunden und in Subdisziplinen aufgesplittert, in Alltags-, Architektur-, Gesundheits-, Kultur-, Sozial-, Umwelt-, Verkehrs- und Wahrnehmungspsychologie, um nur einige Teilbereiche zu nennen.
- ⁷ Raum ist zunächst als Attribut physisch-materieller Dinge zu verstehen – ohne sie gäbe es keinen Raum, und zu ihnen zählen mobile Artefakte ebenso wie der Mensch in seiner Leiblichkeit.
- ⁸ Zitiert in: Benno Werlen, Gesellschaft, Handlung und Raum, Stuttgart 1988, 189, 190. Nach: Emile Durkheim, Die Regeln der soziologischen Methode, Darmstadt u. Neuwied 1980.
- ⁹ Anthony Giddens, Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung, Frankfurt am Main 1988, 216, 78, 226.
- ¹⁰ Rainer Thurnher, Lebenswelt und gelebter Raum. Grundzüge des phänomenologischen Raum-begriffs und Möglichkeiten seiner Anwendung, in: Jörg Mayer, Hg., Die aufgeräumte Welt. Raumbilder und Raumkonzepte im Zeitalter globaler Marktwirtschaft, Loccum 1993, 254, 244.
- ¹¹ Während die nach Georg Simmel »raumblinde« Soziologie unter anderem mit der von Anthony Giddens vorgelegten Strukturierungstheorie dabei sei, »die Geographie neu zu erfinden«, scheint den Geografen der Raum »gleichsam unter den Händen zu zerfließen«. Vgl. Peter Weichhart, Vom »Räumeln« in der Geographie und anderen Disziplinen. Einige Thesen zum Raumaspekt sozialer Phänomene, in: Mayer, Hg., Die aufgeräumte Welt, wie Anm. 10, 227, 225, sowie im selben Band Dieter Läßle, Thesen zu einem Konzept gesellschaftlicher Räume, 37. Als geografische Reaktion folgten Versuche wie jener von Benno Werlen, sozialwissenschaftliche Theoriebildungen für das Verständnis der Zusammenhänge von Gesellschaft und Raum fruchtbar zu machen, vgl. Benno Werlen, Gesellschaft, Handlung und Raum, Stuttgart 1988.
- ¹² Thurnher, Lebenswelt und gelebter Raum, wie Anm. 10, 18.
- ¹³ Peter Jüngst, Psychodynamik und Stadtgestaltung. Zum Wandel repräsentativer Symbolik und Territorialität von der Moderne zur Postmoderne, Stuttgart 1995, 11–14. Alfred Lorenzer, Städtebau: Funktionalismus oder Sozialmontage? Zur sozialpsychologischen Funktion von Architektur, in: Heide Bernd, Alfred Lorenzer u. Klaus Horn, Architektur als Ideologie, 4. Auflage, Frankfurt am Main 1971, 51–104.
- ¹⁴ Gerhard Schulze, Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart, Frankfurt am Main u.a., 7. Auflage, 1997, 199, 136, 137.
- ¹⁵ Jörg Maier u. Heinz-Dieter Atzkern, Verkehrsgeographie. Verkehrsstrukturen, Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, Stuttgart 1992, 213.
- ¹⁶ Vgl. Giddens, Konstitution der Gesellschaft, wie Anm. 9, 96.
- ¹⁷ Schulze, Erlebnisgesellschaft, wie Anm. 14, 48.
- ¹⁸ Ebd., 44, sowie Giddens, Konstitution der Gesellschaft, wie Anm. 9, 98.
- ¹⁹ Schulze, Erlebnisgesellschaft, wie Anm. 14, 47, 106.

- ²⁰ Gernot Böhme, *Atmosphäre, Essays zur neuen Ästhetik*, Frankfurt am Main 1995, 15–17. Kritik zu Böhme: Ruth Groh u. Dieter Groh, *Die Außenwelt der Innenwelt. Zur Kulturgeschichte der Natur 2*, Frankfurt am Main 1996, vgl. 126.
- ²¹ Wolfgang Welsch, *Unsere postmoderne Moderne*, 5. Auflage, Berlin 1997, 88, 73.
- ²² Vgl. z.B. Jutta Wermke, *Das Wasser als Gegenstand und Medium ästhetischer Erfahrung*, in: Peter Jüngst u. Oskar Meder, Hg., *Aggressivität und Verführung, Monumentalität und Territorium. Zähmung des Unbewußten durch planerisches Handeln und ästhetische Formen?* Kassel 1995, 286–322.
- ²³ Tilman Rhode-Jüchtern, *Den Raum lesen lernen. Perspektivenwechsel als geographisches Konzept*, München 1996, 145; besonders auch: Gerhard Hard, *Szientifische und ästhetische Erfahrung in der Geographie. Die verborgene Ästhetik einer Wissenschaft*, in: Samuel Wälty u. Benno Werlen, Hg., *Kulturen und Raum. Theoretische Ansätze und empirische Kulturforschung in Indonesien*, Chur u. Zürich 1995, 45–64.
- ²⁴ Vgl. Detlev Ipsen, *Raumbilder. Kultur und Ökonomie räumlicher Entwicklung*, Pfaffenweiler 1997, 94.
- ²⁵ Marianne Rodenstein, *Städtebaukonzepte – Bilder für den baulich-räumlichen Wandel der Stadt*, in: Hartmut Häussermann, Detlev Ipsen u.a., *Stadt und Raum. Soziologische Analysen*, Pfaffenweiler 1992, 33, 34.
- ²⁶ Friedrich Achleitner, *Wiener Architektur. Zwischen typologischem Fatalismus und semantischem Schlamassel*. Wien u.a. 1996, vgl. 211–222.
- ²⁷ Ipsen, *Raumbilder*, wie Anm. 24, 15.
- ²⁸ Götz Großklaus knüpft in seiner Untersuchung von »Raumbildern« im deutschen Film der siebziger Jahre an den Begriff der »inneren Bilder« von Piaget u. Inhelder an: Unser Denken und Sprechen wird ständig von einem breiten Strom visueller Vorstellungen begleitet. Während bei »reproduktiven« Bildern früher wahrgenommene Anblicke evoziert werden, entwerfen »antizipierende« Bilder Anblicke im Vorgriff: Diese sind für das Entwerfen von Handlungszielen genauso wichtig wie für den emotionalen Bereich des Hoffens, Fürchtens, Wünschens etc. Diese interne Bildhervorbringung ist semiotischer Natur: Die Bilder stehen zeichenhaft für etwas, das sie nicht selbst sind, für Erwartetes, Erwartbares oder Erinnerungtes. Vgl. Götz Großklaus, *Medien-Zeit Medien-Raum. Zum Wandel der raumzeitlichen Wahrnehmung in der Moderne*, Frankfurt am Main 1995, 161 ff.
- ²⁹ Damit sind allerdings keine konkreten bildhaften Raumvorstellungen gemeint, sondern ein hypothetischer kleinster gemeinsamer Nenner aus diesen, aus deren wesentlichen Konstruktionselementen. Notwendig ist hier ein extrem reduktionistisches Verfahren, das nicht verallgemeinerbare Elemente ausschließt. Es sollte jedoch zumindest theoretisch auch möglich sein, solche Elemente beschreiben zu können, sofern sie ein Minimum an intersubjektiver Gültigkeit beanspruchen können. Das heißt: Wir sollten uns die Möglichkeit vorbehalten, etwa vom Raumbild des Boulevard, des englischen Gartens, des Industrieraumes sprechen zu können.
- ³⁰ Gerhard Hard fordert dies für eine »Ikonographie« des Raumes. Gerhard Hard, *Zum Gebrauch des Wortes »Raum« in sozialwissenschaftlichem Zusammenhang*, in: Mayer, *Die aufgeräumte Welt*, wie Anm. 10, 65, 73.
- ³¹ Ipsen, *Raumbilder*, wie Anm. 24, 51, 75.
- ³² Heinrich Goldemund: *Die bauliche Entwicklung und Stadtregulierung von Wien*, Wien 1902, 18.
- ³³ Geheimdelegierter Schiegl, in: *Stenographisches Protokoll der Delegierten-Konferenzen zur Revision des Normal-Lohntarifs*, Wien 1905, zit. nach: Andrea Breittfuss, *Wohnen am Gürtel?*, in: *Quer über den Gürtel*, wie Anm. 1, 14.
- ³⁴ Vgl. Sándor Békési, *Vorstellungsbilder des Gürtels: Ehemalige Prachtstraße und Boulevard?*, in: ders. u. Petra Schneider, *Straße als Schauplatz von Modernisierung. Urbane Raumkonzepte, populäre Bilder und lebensgeschichtliche Erfahrungen in der Geschichte des Wiener Gürtels*. Un-

- veröffentlichter Endbericht, Wien 1998, 96 ff. Vgl. auch: Sándor Békési, Vom »Luftreservoir« zur »Verkehrshölle« und »Kulturmeile«?. Beiträge zu Geschichte und Wahrnehmung des Wiener Gürtels. Erscheint in: Wiener Geschichtsblätter 2/2000.
- ³⁵ Interview mit einer Hausbesitzerin am Neubaugürtel, in: »Alltagsgeschichten: Wien – am Gürtel« von Elizabeth T. Spira, ORF 1991.
- ³⁶ Interview D/1998, 9.
- ³⁷ Leonardo Benevolo, Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus. Lehren von gestern – Forderungen für morgen, Gütersloh 1971 (1963).
- ³⁸ Vor allem in den vierziger und fünfziger Jahren. Als Gründerzeit wird in der Regel der Zeitraum zwischen 1849 und 1916 bzw. 1918 verstanden.
- ³⁹ Wolfgang Mayer, Der Städtebau Wiens um die Jahrhundertwende, in: Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien. Bd. 34/1978, 277. Bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte man sich ernsthaft mit Plänen zur inneren Stadterweiterung mittels Entfestigung befaßt; es bedurfte allerdings jahrzehntelanger Lobbyarbeit, um sich gegen militärische Einwände durchsetzen zu können. 1857 schließlich ordnete der Kaiser per Handschreiben die Schleifung der Basteien an.
- ⁴⁰ Der Titel von Ludwig Försters Konkurrenzentwurf für die erste Stadterweiterung.
- ⁴¹ Vgl. Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1989 (1977).
- ⁴² Cornelia Klinger, Flucht Trost Revolte. Die Moderne und ihre ästhetischen Gegenwelten, München, Wien 1995.
- ⁴³ Werner Conze, Das Spannungsfeld von Staat und Gesellschaft im Vormärz, in: ders., Hg., Staat und Gesellschaft im deutschen Vormärz 1815–1848, Stuttgart 1970, 256.
- ⁴⁴ Katharina Fóti-Rössler, Theoretische Auseinandersetzungen mit der Wiener Stadterweiterung ab 1857 anhand der Allgemeinen Bauzeitung. Unveröffentlichte Dissertation, Wien 1992, 37, 32. In der 1836 als erste deutschsprachige Architekturzeitschrift vom Architekt Ludwig Förster in Wien gegründeten »Allgemeinen Bauzeitung« hatte dieser Diskurs hierzulande ein wichtiges Forum, mit dem Ziel, divergierende Meinungen zu Wort kommen zu lassen. Die »Allgemeine Bauzeitung«, vierteljährlich erscheinend und herausgegeben vom k.k. Ministerium des Inneren, blieb in den folgenden Jahrzehnten eine der bedeutendsten Publikationen im deutschen Sprachraum.
- ⁴⁵ Wolfgang Maderthaner u. Lutz Musner, Die Anarchie der Vorstadt. Das andere Wien um 1900, Frankfurt am Main u.a. 1999.
- ⁴⁶ Interview S/1998, G/1998, D/1998.
- ⁴⁷ Ernst Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, in: Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Wien, Heft 6 (1981), 96–103.
- ⁴⁸ Christa Veigl, Geschichte – Stadtentwicklung – Architektur, in: dies., Hg., Stadtraum Gürtel. Wien, Wien 1999, 47.
- ⁴⁹ Kurz, städtebauliche Entwicklung, wie Anm. 47, 119.
- ⁵⁰ Roman Sandgruber, Cyclisation und Zivilisation. Fahrradkultur um 1900, in: Hubert Ch. Ehalt, Gernot Heiß, Hannes Stekl, Hg., Glücklich ist, wer vergißt ... Das andere Wien um 1900, Wien u.a. 1986, 294, 295.
- ⁵¹ Michael Freiherr von Pidoll, Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf, Wien 1912, 42, 8. Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien für 1993, Wien 1994, 242. Siehe auch: Peter Payer, »Das Stadtbild von Wien ist traurig verändert«. Michael Freiherr von Pidolls Kritik des beginnenden Automobilzeitalters, in: Wiener Geschichtsblätter 4 (1998), 221–232.
- ⁵² Ebd., 85, 92, 39.
- ⁵³ Interview G/1998, 23.
- ⁵⁴ Interview G/1998, 16.

- ⁵⁵ Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Ein Beitrag zur Lösung moderner Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien, Wien 1909 (1883), 210.
- ⁵⁶ A.F. S.(Seligmann), *Demolierungsfragen*, in: *Zur Rettung Alt-Wiens*, Wien u. Leipzig 1910, 17.
- ⁵⁷ Liebhaber Alt-Wiens protestierten gegen die Demolierung der vielgepriesenen Spazierwege auf Glacis und Basteien und intervenierten, erfolglos, beim Kaiser. Walter Kieß, *Urbanismus im Industriezeitalter*. Von der klassizistischen Stadt zur Garden City, Berlin 1991, 185.
- ⁵⁸ Fóti-Rössler, *Wiener Stadterweiterung*, wie Anm. 44, 54, 65, 67, 79, 91.
- ⁵⁹ Leopold Trzeschlik im Jahr 1889, ebd., 93.
- ⁶⁰ Ebd., 103. Resultat nicht zuletzt der für das Staatsbudget konstitutiven Wiener Hauszinssteuer, die der Entwicklung weniger komprimierter Wohnverhältnisse entgegenstand. Vgl. Renate Banik-Schweitzer, *Wien Stadtentwicklung*, in: *Architektur Wien / 500 Bauten*, Wien 1998, 18.
- ⁶¹ Fóti-Rössler, *Wiener Stadterweiterung*, wie Anm. 44, 103.
- ⁶² Nach dem damaligen Wissen über die Bedeutung des Ozons für den Organismus. Rodenstein, *Städtebaukonzepte*, wie Anm. 25, 43, 44, vgl. auch: Hartmut Häußermann u. Walter Siebel, *Urbanität*. Gutachten im Auftrag der Stadt Wien, Bremen u. Oldenburg 1992, 28, 29.
- ⁶³ Rodenstein, *Städtebaukonzepte*, wie Anm. 25, 48.
- ⁶⁴ Klinger, *Flucht Trost Revolte*, wie Anm. 42.
- ⁶⁵ Vgl. Lothar Pikulik, *Romantik als Ungenügen an der Normalität*. Am Beispiel Tiecks, Hoffmanns, Eichendorffs. Frankfurt am Main 1979, 101.
- ⁶⁶ Sitte, *Städtebau*, wie Anm. 55, 158.
- ⁶⁷ Kurz, *städtebauliche Entwicklung*, wie Anm. 47, 109.
- ⁶⁸ Sombart, *Wien*, in: *Zur Rettung Alt-Wiens*, wie Anm. 56, 12.
- ⁶⁹ Fleischer, *Demolieren und Fälschen*, in: *Zur Rettung Alt-Wiens*, wie Anm. 56, 97.
- ⁷⁰ 56, 42.
- ⁷¹ »Die entschiedene Bejahung der Modernität von Wissenschaft und Technik, Wirtschaft und Gesellschaft, Recht und Politik wird erkaufte um den Preis der Fixierung von Kunst und Liebe auf Anti-Modernität in einem rückwärtsgerichteten, vergangenheitsgewandten Sinne. Der dem Kompensationskonzept eigene ›Modernitätstraditionalismus‹ geht nicht zufällig, sondern aus innerer Notwendigkeit mit der Ablehnung kultureller Modernisierung bzw. Modernität einher.« Klinger, *Flucht Trost Revolte*, wie Anm. 42, 22.
- ⁷² Interview G/1998, 45.
- ⁷³ Interview G/1998, D/1998.
- ⁷⁴ Achleitner: *Wiener Architektur*, wie Anm. 26, 56, 100; vgl. auch: Hans Bobek u. Elisabeth Lichtenberger, *Wien*. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Graz u. Köln 1966, 146.
- ⁷⁵ Vgl. Dietmar Steiner, *Wohnbau in Wien*, in: *Architektur Wien / 500 Bauten*, Wien 1998, 30.
- ⁷⁶ Häußermann u. Siebel, *Neue Urbanität*, wie Anm. 62, 202.
- ⁷⁷ Das Vermeiden von Schmutz und Unordnung beruht nach Interpretation der Anthropologin Mary Douglas auf dem Wunsch, ungeordnete Erfahrung zu systematisieren. Vgl. Mary Douglas, *Reinheit und Gefährdung*. Eine Studie zu Vorstellungen von Verunreinigung und Tabu, Berlin 1985, 54. Konstruktion von Ordnung und Stabilität mittels Systematisierung, Klassifikation und Ausblendung von Residualkategorien kann gerade in Phasen größerer Verunsicherung zur Strategie werden, Chaos zu verarbeiten.
- ⁷⁸ Lehrsatz 70 der Charta von Athen, in: Thilo Hilpert, Hg., *Le Corbusiers »Charta von Athen«*. Texte und Dokumente, Braunschweig, Wiesbaden 1984, 153.
- ⁷⁹ Fóti-Rössler, *Wiener Stadterweiterung*, wie Anm. 44, 15, 92.
- ⁸⁰ A.F. S. (Seligmann): *Demolierungsfragen*, in: *Zur Rettung Alt-Wiens*, wie Anm. 56, 22.

- ⁸¹ Charta von Athen, Art. 8 und 20, in: Hilpert, »Charta von Athen«, wie Anm. 78, 122, 129, 130.
- ⁸² Charta von Athen, Art. 65, ebd., 132.
- ⁸³ Welsch, Unsere postmoderne Moderne, wie Anm. 21, 97–99.
- ⁸⁴ Das wichtigste Raumprinzip des Fordismus ist für Ipsen die Zonierung. Zonierung und Standardisierung bewirken Komplexitätsreduktion – Widerspruch, Mehrdeutigkeit, Überlagerung werden aufgelöst in einem Prozeß der Geometrisierung, Linearisierung und Maßstabsvergrößerung des Raumes. Dies korreliert mit Ordnungsvorstellungen, einer ausgeprägten Regelmäßigkeit. Ipsen, Raumbilder, wie Anm. 24, 68, 69.
- ⁸⁵ Le Corbusier u. Pierre Jeanneret, *Œuvre Complète 1910–1929*, Zürich 1989, 120. Zit. in: Andreas Feldtkeller, *Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raumes*, Frankfurt am Main 1994, 115.
- ⁸⁶ Hans Bernhard Reichow, *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*, Ravensburg 1959, 6.
- ⁸⁷ Ipsen, Raumbilder, wie Anm. 24, 62, 63.
- ⁸⁸ Marc Augé, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, Frankfurt am Main 1994.
- ⁸⁹ Vgl. Adolf Max Vogt, *Le Corbusier, der edle Wilde. Zur Archäologie der Moderne*, Braunschweig u. Wiesbaden 1996, 58.
- ⁹⁰ Vgl. August Sarnitz, *Wiener Architektur im 20. Jahrhundert*, in: *Architektur Wien / 500 Bauten*, Wien 1998, 25.
- ⁹¹ Ergebnisse der 1. Wiener Straßenverkehrs-enquete, in: *Der Aufbau*, 2 (1956).
- ⁹² Rathauskorrespondenz, 9. August 1950, Blatt 1352, nach Recherchen von Helga Dirlinger. Siehe auch: Helga Dirlinger in: Sándor Békési u. Helga Dirlinger, *Straßen-Bild. Zur Wahrnehmungsgeschichte des Wiener Gürtels. Unveröffentlichter Projektbericht*, Wien 1997, 22.
- ⁹³ Roland Rainer, *Generalverkehrsplan Wien. Teil I: Individueller Straßenverkehr. Analyse und generelle Planung. Unveröffentlichter Bericht*, Stadtbauamtsdirektion, Gruppe Stadtplaner. Wien 1960, 86, 121, 133.
- ⁹⁴ Arbeiter-Zeitung, 7. 10.1967, 3. Zit. nach Helga Dirlinger in Békési u. Dirlinger, *Straßen-Bild*, wie Anm. 92, 23.
- ⁹⁵ Robert Krapfenbauer u. Kurt Dieman, *Unser Gürtel. Morgen, heute, gestern*. Wien o.J. Sowie Arbeiter-Zeitung, 15.5.1971, 6, nach Recherchen von Helga Dirlinger.
- ⁹⁶ Interview U/1998.
- ⁹⁷ Vgl. dazu u.a. Dieter Hoffmann-Axthelm, *Die dritte Stadt. Bausteine eines neuen Gründungsvertrages*. Frankfurt am Main 1993, 15, 16; und Häußermann, *Neue Urbanität*, wie Anm. 76, 201.
- ⁹⁸ Vgl. Paul Virilio, *Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung*, Frankfurt am Main 1995, 37.
- ⁹⁹ Reichow, *Die autogerechte Stadt*, wie Anm. 86.
- ¹⁰⁰ Vgl. Békési in Békési u. Schneider, *Straße als Schauplatz*, wie Anm. 34, 19.
- ¹⁰¹ Die Ergebnisse der 1. Wiener Straßenverkehrs-enquete, in: *Der Aufbau*, 2 (1956), Empfehlung Nr. 47, Komm. II
- ¹⁰² Ebd.
- ¹⁰³ Interview G/1998.
- ¹⁰⁴ Arbeiter-Zeitung, 7.10.1967, 3, nach Recherchen von Helga Dirlinger.
- ¹⁰⁵ Interview U/1998.
- ¹⁰⁶ Jens Dangschat, *Der Gürtel aus stadtsoziologischer Perspektive*, in: *Quer über den Gürtel*, wie Anm. 1, 28.

- ¹⁰⁷ Hermann Neukirchen u. Gerhard Kroj, Verkehrsberuhigung Westgürtel. Unveröffentlichter Bericht, Wien 1982.
- ¹⁰⁸ So hatte bereits 1964 bei einer von der SPÖ in Auftrag gegebenen Wählerbefragung eine Mehrheit gegen die auf Abriß und Neubau basierende Assanierung alter Stadtgebiete votiert. Vgl. Siegfried Matzl, Anmerkungen zur Wiener Zeitgeschichte, in: Architektur Wien / 500 Bauten, Wien 1998, 370.
- ¹⁰⁹ Kurz, städtebauliche Entwicklung, wie Anm. 47.
- ¹¹⁰ Arbeiter-Zeitung, 10.2.1971, 6, nach Recherchen von Helga Dirlinger.
- ¹¹¹ Arbeiterkammer Wien, Ergebnisse einer Aktion der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien zur Gürtelproblematik (1985), 24. Bei einer 1980 durchgeführten Volksbefragung sprachen sich unerwarteterweise 80 Prozent der Wiener Bevölkerung für die Bevorzugung der Straßenbahn zu Lasten des Autoverkehrs aus.
- ¹¹² Rathauskorrespondenz, 22 Juni 1981, Blatt 1570, nach Recherchen von Helga Dirlinger.
- ¹¹³ Der durchschnittliche Bevölkerungsrückgang im Gürtelbereich zwischen 1971 und 1981 betrug rund 17 Prozent. Neukirchen u. Kroj, Verkehrsberuhigung Westgürtel, wie Anm. 107.
- ¹¹⁴ Arbeiterkammer Wien, Ergebnisse einer Aktion zur Gürtelproblematik, wie Anm. 111, 5.
- ¹¹⁵ 7. Wiener Architekturseminar, Der Gürtel, 1996, 6.
- ¹¹⁶ Otto Kapfinger u. Rudolf Kohoutek, Gürtelpläne, Gürtelbilder – Revue der Widersprüche. Ein Dialog. Manuskript einer Lesung, gehalten beim 7. Wiener Architekturseminar im September 1996.
- ¹¹⁷ Arbeiterkammer Wien, Ergebnisse einer Aktion zur Gürtelproblematik, wie Anm. 111. Für Informationen wird Antonia Coffey, die die Interventionen der Arbeiterkammer zum Gürtel betreute, herzlich gedankt.
- ¹¹⁸ Arbeiterkammer Wien, Ergebnisse einer Aktion zur Gürtelproblematik, wie Anm. 111, 3–9. Von der Gürtelkommission ausgesandte Fragebögen ergaben ein ähnliches Bild: das Leiden an Lärm, Abgasen und mangelnden Grünflächen, die Forderung nach Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Wiener Bundesstraßen Aktiengesellschaft, Hg., Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt: Anregungen und Vorschläge der Bevölkerung, Wien 1986, 3–5.
- ¹¹⁹ Krapfenbauer u. Dieman, Unser Gürtel, wie Anm. 97, 10.
- ¹²⁰ Madeleine Petrovic, Der Wiener Gürtel. Wiederentdeckung einer lebendigen Prachtstraße, Wien 1998, 73.
- ¹²¹ »Landscape«, eine von J.B. Jackson gegründete Zeitschrift, publizierte bereits ab 1955 Beiträge über das »Unbehagen in den Städten«.
- ¹²² Hans Paul Bahrdt, Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Reinbek 1961.
- ¹²³ Jane Jacobs, Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Berlin u.a. 1963.
- ¹²⁴ Vgl. u.a. Häußermann u. Siebel 1992: Urbanität, wie Anm. 53, 44, 45; Dieter Hoffmann-Axthelm, Wie modern ist die Moderne?, in: Martin Wentz, Hg., Planungskulturen, Frankfurt am Main u.a. 1992, 52, 53, und: Die dritte Stadt, wie Anm. 97; Detlev Ipsen, Raumbilder, wie Anm. 24, 68; Marc Augé, Orte und Nicht-Orte, wie Anm. 88.
- ¹²⁵ Lorenzer, Städtebau, wie Anm. 13, 90, 88.
- ¹²⁶ Häußermann u. Siebel, Urbanität, wie Anm. 53, 37; vgl. auch Werner Durth, Die Inszenierung der Alltagswelt, Braunschweig 1977, 30, sowie Kevin Lynch, Das Bild der Stadt. Frankfurt am Main 1965; Christopher Alexander u.a., A Pattern Language. Towns, Buildings, Construction, New York 1977.
- ¹²⁷ Thesen zur Stadt der Zukunft, 1971. Die Unwirtlichkeit unserer Städte, 1972.
- ¹²⁸ Vgl. Jüngst, Psychodynamik und Stadtgestaltung, wie Anm. 13, 55–57.
- ¹²⁹ Bernhard Schäfers u. Gabriele Köhler, Leitbilder der Stadtentwicklung. Wandel und jetzige Bedeutung im Expertenurteil, Pfaffenweiler 1989, 28.

- ¹³⁰ Charles Jencks, *Die Sprache der postmodernen Architektur. Die Entstehung einer alternativen Tradition*, 2. Auflage, Stuttgart 1980. Zu Charles Jencks: Wolfgang Welsch, *Unsere postmoderne Moderne*, wie Anm. 21.
- ¹³¹ Heinrich Klotz, *Moderne und Postmoderne. Architektur der Gegenwart 1960–1980*. Braunschweig u. Wiesbaden 1984.
- ¹³² Hilpert 1984, »Charta von Athen«, wie Anm. 78.
- ¹³³ Vgl. Welsch, *Unsere postmoderne Moderne*, wie Anm. 21, 83, 113.
- ¹³⁴ Vgl. Experteninterview mit Jens Dangschat in: Petra Schneider, *Raumbilder, Raumaneynung und lebensweltliche Stadtraum-Erfahrung am Beispiel des Wiener Gürtels*. Diplomarbeit, Wien 1999, 216 ff.
- ¹³⁵ Hoffmann-Axthelm, *Die dritte Stadt*, wie Anm. 97, 141. Dagegen die Auflösung des Städtischen und der traditionellen Begriffe von Raum und Zeit nachgerade feiernd: Vilém Flusser, *Raum und Zeit aus städtischer Sicht*, in: Martin Wenz, Hg., *Stadt-Räume*, Frankfurt am Main u. New York 1991, 19–24.
- ¹³⁶ Vgl. Rodenstein, *Städtebaukonzepte*, wie Anm. 25, 63.
- ¹³⁷ Hoffmann-Axthelm, *Die dritte Stadt*, wie Anm. 97, 131.
- ¹³⁸ Häußermann, *Neue Urbanität*, wie Anm. 76, 201, 202.
- ¹³⁹ Feldtkeller, *zweckentfremdete Stadt*, wie Anm. 85, 165.
- ¹⁴⁰ Mit dem auf den Gürtelraum bezogenen Programmteil »URBION«, basierend auf den Ideen der Architektin Silja Tillner: Mit einer transparenten Neugestaltung der Stadtbahnbögen, Wirtschaftsansiedlungen, neugestalteten Umsteigestationen der öffentlichen Verkehrsmittel wie am Urban-Loritz-Platz, einer Jugend- und Kulturmeile und einer Neugestaltung von Grünflächen und Radwegen soll die Attraktivität und Funktionalität des öffentlichen Raumes der Gürtelmittelsezone erhöht werden.
- ¹⁴¹ Experteninterview mit Wolfgang Kos, wie Anm. 134, 227.
- ¹⁴² Schulze, *Erlebnisgesellschaft*, wie Anm. 14, 116.
- ¹⁴³ Wolfgang Welsch, *Anästhetik – Fokus einer erweiterten Ästhetik*, in: Wolfgang Zacharias, Hg., *Ästhetische Bildung in einer technisch-medialen Welt*, Essen 1991, 83, 103. Läuft damit allerdings Gefahr, Fremdheit mit der »Verschulung« zu institutionalisieren, sich das Fremde anzueignen und es damit zu eliminieren. Vgl. dazu auch: Jean Baudrillard, *Die Transparenz des Bösen. Ein Essay über extreme Phänomene*, Berlin 1992.
- ¹⁴⁴ Vgl. Paul-Henry Chombart de Lauwe, *Aneignung, Eigentum, Enteignung. Sozialpsychologie der Raumaneynung und Prozesse gesellschaftlicher Veränderung*, in: *Arch+ 34* (1977).
- ¹⁴⁵ Interview G/1998, 23.
- ¹⁴⁶ Vgl. Schneider, *Raumbilder und Raumaneynung*, wie Anm. 134.
- ¹⁴⁷ Interview B/1998, 5.
- ¹⁴⁸ Interview H/1998, 3, 23.
- ¹⁴⁹ Interview H/1998, 16.
- ¹⁵⁰ Interview A/1998, 9.
- ¹⁵¹ Interview H/1998, 14.
- ¹⁵² Zit. u.a. in: Häußermann, *Neue Urbanität*, wie Anm. 76, 246.
- ¹⁵³ Vgl. Häußermann u. Siebel 1992: *Urbanität*, wie Anm. 53, 11–13, sowie: Thomas Schmid, *Niedliche Urbanität. Die Stadt ohne sozialen Raum und die neue Unordnung in Europa*, in: Martin Wenz, Hg., *Planungskulturen*. Frankfurt am Main u. New York 1992, 189, sowie, die mangelnde Modernität Wiens bedauernd, Siegfried Matzl, *Anmerkungen zur Wiener Zeitgeschichte*, wie Anm. 108, 366.
- ¹⁵⁴ Vgl. Rolf Peter Sieferle, *Die große Transformation*, in: ders., *Rückblick auf die Natur. Eine Geschichte des Menschen und seiner Umwelt*, München 1997, 125–223.