

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

Diplomarbeit

## **Die Straße, der Block, das Auto**

**Annäherung an die Geschichte der städtischen Straße und an die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die Korrelation zwischen Straßenraum und Blockrandbebauung anhand der gründerzeitlichen Stadtstruktur Wiens**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn. Erich Raith

E260 Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur  
und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Daniel Forster  
Matr.Nr.: 0225233  
Ignazgasse 5/14  
1120 Wien  
[d.forster@gmx.at](mailto:d.forster@gmx.at)

Wien, im November 2011

Besonderer Dank gilt meinen Eltern, die mich über all die Jahre finanziell unterstützen.  
Meinen Freunden, die mir mit ihren Worten inspirierend zur Seite standen.  
Meinem Bruder Florian, der mich mit seinen ermutigenden Zusprüchen bestärkte und  
mir sein Notebook borgte.  
Meinem Bruder Sebastian, der mir, obwohl ich ihm über die Dauer meiner Arbeit so  
wenig Zeit einräumte, immer wohlgesinnt auf die Schulter klopfte.  
Und vor allem meiner Freundin Nadja, die mir mit ihrer Liebe und mentalen Zuwendung  
als auch mit ihren Kochkünsten den seelischen Nährboden für diese Arbeit bereitete.

# Inhalt

Einleitung	6
Die Straße	9
Zur Bedeutung der Straße	11
Zur Geschichte der Straße	16
Siedlungen, Dörfer, Städte und ihre sozialen Strukturen sind das Ergebnis der Fußgeher	17
Peripatos, Stoa und Agora – Aristoteles und die Spaziergangswissenschaftler	20
Hippodamos und die Rasterstadt	24
Decumanus, Cardo und Forum – Insula und Kolonnade	25
Verwinkelte Straßen und unregelmäßige Plätze	28
Die Straße als Bühne und die Bühne als Straße	32
Geschlossene Ensembles, ausstrahlende Achsensysteme und die Place des Vosges	33
Der Boulevard, das Trottoir und die Passage; der Gründerzeitraaster, die Peripherie und das Einfamilienhaus	35
Die Straße verkommt zur Fahrbahn	43
Gegenwärtige Tendenzen	46
Anhang: eine ästhetische Betrachtung der Straße	50
Verkehr und Mobilität	54
Verkehr	54
Mobilität	55
Der Mythos vom Mobilitätswachstum	56
Mobilität und Straße	57
Zur Verkehrsentwicklung Wiens	58
Stadt und Verkehr	59
Vom Gehen zum Fahren	60
Vom Linien- zum motorisierten Individualverkehr	62
Verkehr in der Fläche	65
Energie für den Verkehr	67
Mit dem Rad in Wien – Zur Geschichte einer unterschätzten Verkehrstechnologie	68
Zusammenfassung	73

Der Block	75
Typologische Aspekte der Blockstruktur Wiens	77
Zur Entwicklung des Wiener Blocks	82
Präindustrielle Entwicklung	82
Soziale und technische Revolution	83
Die Gestaltung des Blocks	85
Das Miethaus	86
Anonymisierung	88
Verlust der lokalen Identität	88
Generalsanierungsplan	89
Zwischenkriegszeit und Wiederaufbau	90
Fordistische Entwicklung	92
Wiener Stadterneuerung und postfordistische Trendwende	95
»Industrial Park«	95
Das Erbe der autogerechten Stadt	96
Das Erdgeschoß	96
»Megastrukturen«	98
»Wiener Stadterneuerung« und heutige Situation	100
Mangel an Erholungsräumen	102
Stellplatzverpflichtung und Kleingaragen	103
»Verödung« des Erdgeschoßes aufgrund überkommener Planungsinstrumentarien	105
Die Bedeutung der Qualität des Erdgeschoßes	106
Zusammenfassung	109

Das Auto	111
Das Auto: ein Mythos?	112
Fordismus	117
Folgen der autogerechten Stadt	119
Statischer und dynamischer Raum	119
Veränderung des Maßstabs	120
Zentralisierung	121
Verlust der Verkörperung von Menschlichkeit	122
Soziale Veränderungen	124
Zusammenfassung	128
Ausblick	131
Literaturverzeichnis	136
Abbildungen	140

Die männliche Schreibform gilt für alle Geschlechter.

## Einleitung

### »URBANE NACHHALTIGKEIT«

»Nachhaltigkeit« ist zu einem überstrapazierten Begriff geworden. Seine Unschärfe verleiht ihm die Eigenschaft, auf unterschiedlichsten strukturellen Ebenen angewandt, diskutiert und gedeutet werden zu können. Gemein ist allen Diskussionsebenen, die Forderung nach einer effizienten Energienutzung zwecks Aufrechterhaltung von strukturellen Ordnungen. Die umfassende Flexibilität des Begriffs birgt allerdings die Gefahr in sich, als bloßes »Schlagwort« missbraucht zu werden. Demzufolge würde »Nachhaltigkeit« nicht mehr als Terminus einer differenzierten Auseinandersetzung mit strukturellen Kausalitäten dienen, sondern als »Slogan« für die Vermarktung von „ökologischen“ Massenprodukten. Meistens beziehen sich die Diskussionen auf den engen Fokus des Energiehaushalts von Gebäuden oder auf die Entwicklung von neuen energiesparenden Hybridfahrzeugen und Elektroautos. Wie ökologisch und sozial sinnvoll baulich-räumliche Strukturen sind, entscheidet sich aber auf anderen Maßstabs- und Systemebenen, in der Raumplanung, der Stadt- und Siedlungsplanung, der Verkehrsplanung und bei der Festlegung von bebauungstypologischen Programmen. „Fehlentwicklungen auf diesen Ebenen können weder durch höhere Wärmedämmwerte der Fassaden noch durch mehr Sonnenkollektoren auf den Dächern“<sup>1</sup> oder effizientere Autos kompensiert werden. Technologische Lösungen können einen zusätzlichen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten, doch „richtige Lösungen erkennt man daran, daß sie schwierig und ungegenständlich sind, weil sie die wichtigste Ressource ökologischer Anpassung in Anspruch nehmen, die Veränderung der Produktions- und Lebensverhältnisse.“<sup>2</sup> Nachhaltigkeit bedeutet also nicht nur das Einsparen von Energie, Ressourcen und Fläche durch modernste Technologien und ökologische Industrieprodukte, sondern auch das Fördern von neuen gesellschaftlichen Verhaltensmustern, im Sinne einer ökologischen Bewusstseinsbildung und eines verantwortungsvollen Umgangs mit »Mobilität«, »öffentlichem Raum« und jener Form von Energie, die in zwischenmenschlichen Aktivitäten gebunden ist: dem »sozialen Kapital«. Hier bedarf es in erster Linie an Strukturen, die verantwortliches Handeln unterstützen und nicht verwehren bzw. zu einem kostspieligen und mühseligen Unterfangen machen.

Vor diesem Hintergrund kursiert die höchst aktuelle Diskussion über die Zukunft der Stadt. Dass sie nicht in der gegliederten, aufgelockerten, »modernen« Stadt liegt (die ein »Mehr« an Energie und ein »Weniger« an Urbanität bedeutet), sondern in der traditionellen europäischen Stadt (die ein »Weniger« an Energie und ein »Mehr« an Urbanität bedeutet), darüber ist man sich heute weitgehend einig. Die »Straße«, der »Block« und das »Auto« scheinen geeignete Begriffe zu sein, in deren Spannungsfeld der Diskurs über »nachhaltige Urbanität« geführt werden sollte. Der Fokus der Auseinandersetzung liegt beim Austauschprozess, zwischen den sozialen Aktivitäten im öffentlichen Straßenraum und im privaten bzw. halbprivaten Innenraumkomplex des (Häuser-)Blocks, der traditionellen europäischen Stadt. Das Auto hat die Stadtentwicklung der letzten sechzig Jahre maßgebend beeinflusst und ist deshalb als wesentlicher

<sup>1</sup> Raith, Juli 2009, <http://www.stb.tuwien.ac.at/index.php?id=320>

<sup>2</sup> Hoffmann-Axthelm 1993, S.97

Faktor in die Diskussion einzubeziehen. Der Autoverkehr hat sukzessive alle anderen traditionellen Straßenfunktionen (Kommunikation, Handel, Unterhaltung, Spiel Erholung) überlagert, das menschliche Leben vom Straßenraum weitgehend verdrängt und den Austauschprozess zwischen öffentlichem Straßenraum und privatem Innenraum beeinträchtigt. Neben den modernen Medien (Fernsehen, Internet etc.) ist es vor allem das Auto, das erheblich zur Irritation der althergebrachten Dichotomie von »Öffentlich« und »Privat« sowie »Stadt« und »Land« beiträgt.

Die Fragen, die diese Arbeit begleiten werden, sind: Welchen Nutzungsansprüchen kann die Stadt gerecht werden und welchen erteilt sie Absage? Welche Funktionen menschlichen Zusammenlebens kann die Stadt aufnehmen und welche muss sie auslagern? Wie flexibel kann die Stadt auf neue Nutzungsanforderungen reagieren und in welchem Verhältnis steht das räumliche Nutzungsangebot?

Bei »urbaner Nachhaltigkeit« kann es sich nur darum handeln, lokale »Nutzungsmissverhältnisse« zu nivellieren. Andernfalls werden Bewegungen freigesetzt, die den Bedarf an Energie, Ressourcen und Fläche unweigerlich steigern?

## STRUKTUR

Die Arbeit gliedert sich in vier Hauptbereiche. Im ersten Teil wird anhand einer historischen Annäherung der städtische Straßenraum als Ausdruck menschlicher Lebensverhältnisse skizziert. Hier soll dazu angeregt werden, die bauliche Umwelt nicht nur anhand architektonischer Einzelobjekte zu betrachten, sondern das Augenmerk auf die Gesamtheit der baulich-räumlichen Erscheinung zu richten, die dem Lebensraum Stadt eine Form gibt. Es soll verdeutlicht werden, dass im öffentlichen Straßenraum jene kulturelle Aufladung stattfindet, die alle sozialen Ausprägungen zivilisatorischer Tätigkeiten zu einer Gemeinschaft verbindet. Ziel ist es, darauf aufmerksam zu machen, dass die räumliche Ausprägung des Straßengefüges auf unterschiedlichen Systemebenen erfolgt, die in einem engen Wirkungszusammenhang stehen. Die räumliche Erscheinung der Straße ergibt sich aus der Art der Energienutzung, der Verfügbarkeit technischer Hilfsmittel, aus gesellschafts-politischen Machtverhältnissen, folkloristischen Ausprägungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen. Sie unterliegt einem ständigen Prozess und ist daher nicht als starres Raumgebilde zu betrachten. Die Geschichte wird zeigen, dass durch den Ausbau und die Verdichtung zentralistischer Herrschaftsformen neue Handelsnetzwerke erschlossen werden, der Warenumsatz folglich steigt, die Forderung nach besseren und schnelleren Verkehrssystemen wächst und die Verkehrsfunktion der Straße sukzessive in den Vordergrund tritt. Die Straße verwandelt sich vom Lebensraum zum übergeordneten Funktionssystem, welches nach Gesetzen der freien Marktwirtschaft organisiert wird. Auch die Begriffe »Verkehr« und »Mobilität« erfahren einen Bedeutungswandel, um den Werte-Paradigmen der modernen Industriegesellschaft bzw. Dienstleistungs- oder Informationsgesellschaft gerecht zu werden. Der Kern der Betrachtung liegt im Missverhältnis der Straßennutzung, das in der Diskussion über »urbane Nachhaltigkeit« als wesentliches Problem erkannt werden muss und anhand der Verkehrssituation in Wien dargestellt wird.

Im zweiten Teil der Arbeit wird wiederum durch eine geschichtliche Annäherung die gründerzeitliche Blockstruktur vorgestellt. Im Rahmen der Nachhaltigkeitsdebatte sind die Stärken (kleinteilige Raumstruktur, strukturelle Offenheit, gute Erschließung, Ökonomie der Nähe, soziale Infrastruktur etc.) und Schwächen (Freiraumangebot, Wohnqualität, Dichte etc.) dieses Stadttyps auszuloten und gezielte Maßnahmen einzuleiten, um die Potenziale zu fördern und Mängel abzubauen. Um die Qualität der Blockstruktur besser reflektieren zu können, wird auch die »moderne« funktionsgegliederte Stadt zu Vergleichen herangezogen. Das Hauptaugenmerk ist auf die Dichotomie von »öffentlicher« und »privater« Raumnutzung im urbanen Kontext gerichtet. Hier wird besonders das Erdgeschoß einer genaueren Betrachtung unterzogen, das als Bindeglied zwischen Innenraum und Außenraum fungiert und eine raumübergreifende Schnittstelle sozialer Aktivitäten zwischen dem öffentlichen Straßenraum und dem privaten Hausinneren darstellt. Diese funktionsübergreifende Eigenschaft wird durch die Okkupation des öffentlichen Straßenraums durch den motorisierten Individualverkehr stark beeinträchtigt. Die althergebrachte Korrelation zwischen »öffentlich« und »privat« wird vom Autoverkehr weitgehend überlagert und unterbrochen. Im Wesentlichen soll darauf aufmerksam gemacht werden, wie sich die Überlagerung des lokalen Austauschprozesses innerhalb einer städtischen Gemeinschaft (soziale Kontakte, lokaler Handel, sehen und gesehen werden etc.) zugunsten eines überregionalen, zentralistischen Austauschsystems (Güterverkehr, Einkaufszentren, Supermärkte, Gewerbe-Zentralisierung), auf den Lebensraum Stadt auswirkt.

Eine entscheidende Rolle spielt dabei das Phänomen der Automobilisierung, das im dritten Teil der Arbeit thematisiert werden soll. Es soll gezeigt werden, wie tiefgreifend das Automobil, gekoppelt mit dem Fordismus, die Geschichte der Stadt des 20. Jahrhunderts beeinflusst hat. Anhand der Folgeerscheinungen der autogerechten Stadt werden verschiedene Aspekte beleuchtet, die der Zentralisierung, dem Individualismus, dem Verlust des menschlichen Maßstabs und der »sozialen Inselbildung« Vorschub leisten.

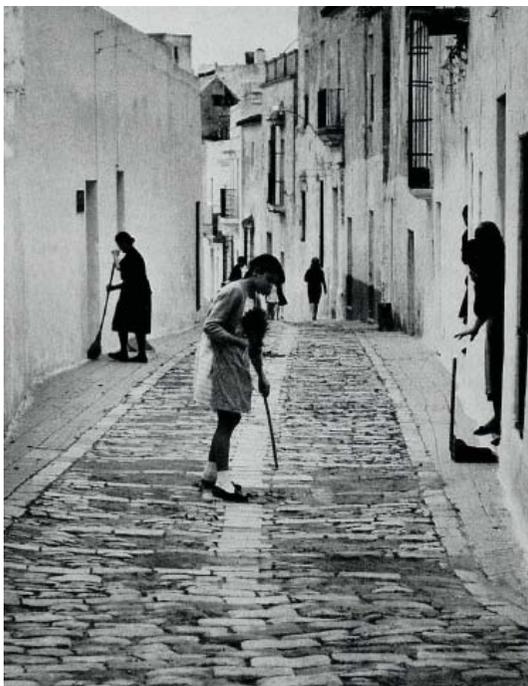
Im vierten Teil wird ein Ausblick über aktuelle Initiativen, Projekte, „Best Practices“ (Erfolgsmethoden) etc. gegeben, die bereits im Sinne einer urbanen bzw. globalen Nachhaltigkeit operieren. Hier werden in einer kurzen Abhandlung differenzierte Lösungsansätze auf unterschiedlichen Systemebenen vorgestellt, die zum Hinterfragen und Weiterdenken anregen sollen.

die Straße



Auf die Frage, was denn der Mensch der modernen Dienstleistungsgesellschaft mit dem Begriff der Straße gedanklich verbindet, wird man auf eine rasche Übereinkunft stoßen: Schmutz, Lärm, Gestank und Autos. Man wird sich ebenfalls rasch einig sein, dass die Straße primär dem Verkehr zu dienen hat, wobei wir beim Begriff des Verkehrs unzweifelhaft an den Autoverkehr denken. Wenn es stimmt, dass sich jede Epoche durch das definiert, das als selbstverständlich betrachtet wird, dann steht unsere Epoche im Zeichen des Automobils. Kein anderes Ding okkupiert und beherrscht so selbstverständlich den Lebensraum der Menschen wie das Auto. Ganze Scharen von Industrien werden genährt, um die Bedürfnisse des Autos zu stillen und zu erweitern. Das reicht vom fortwährenden Fahrbahnbau über Pflege- und Futteranstalten bis hin zu immer komfortableren Innenausstattungen. Als ein Kind der 80er Jahre kann ich bezeugen, dass es mir lange Zeit nicht in den Sinn kam, dass eine Straße nicht ausschließlich als Fahrbahn zu dienen hat, sondern auch als ein Ort des Verweilens und der Erholung fungieren kann. Zwar kennen wir alte Fotografien von Straßen und Plätzen und amüsieren uns über das anheimelnde, bunte, menschliche und tierische Treiben, sowie über das Fehlen einer massenhaften Autopräsenz, dennoch erscheinen diese märchenhaften Eindrücke so fern und irrational, dass man es kaum wagen würde diesen archaischen Zustand zu qualitativen Vergleichen mit der Gegenwart heranzuziehen. Freilich neigt der Mensch dazu Vergangenes zu romantisieren. Alten Berichten von Zeitzeugen zufolge herrschten auch damals verheerende Verkehrsverhältnisse. Lärm-, Schmutz- und Geruchsbelästigung, die mit der rasant steigenden Zahl an Pferdefuhrwerken einhergingen, standen an der Tagesordnung. Dennoch muss hochgehalten werden, dass mit der Massenautomobilisierung die Problematik um zwei neue ungleich schwerwiegendere Dimensionen wuchs: Hohe Geschwindigkeit und Abkapselung hinter Blech und Glas unterbinden menschliche Kontakte auf der Straße, was eine beispiellose Verdrängung der Fußgänger aus dem öffentlichen Raum zur Folge hat. Mit dem Auto begann der Abschottungsprozess der Menschen von der körperlich gelebten urbanen Öffentlichkeit.

Bevor das Augenmerk auf die Mobilität, den Stadtverkehr und die Wechselbeziehung zwischen Straßenraum und Gebäude am Beispiel der gründerzeitlichen Blockstruktur Wiens gerichtet wird, soll im folgenden Teil, anhand eines historischen Exkurses, der gesellschaftliche Umgang mit dem Gemeingut Straße geschildert werden, um aufzuzeigen, welche Bedeutung der Straße bei der Entwicklung von Städten zukommt. Ziel ist es, darauf aufmerksam zu machen, dass Straßen für Menschen, das heißt, Straßen die menschliche Beziehungen zulassen und eine gleichberechtigte Nutzung gewähren, für einen langlebigen, sozialen und demokratischen Entwicklungsprozess unerlässlich sind. Was leider immer wieder vergessen wird, ist, dass die Menschheit, den sprichwörtlich langen Weg der Evolution tatsächlich gegangen ist, und zwar zu Fuß.



*Das Ritual des Straßenkehrens mag uns vielleicht hoffnungslos rückständig erscheinen, es ist aber der wahre Ausdruck einer öffentlich gelebten Gemeinschaft.*

## Zur Bedeutung der Straße

Der österreichisch-amerikanische Architekt und Kulturhistoriker *Bernard Rudofsky* (1905-1988) schreibt an einer Stelle seines Buches *Straßen für Menschen*, dass „die Straße der Ursprung, Keimzelle, fruchtbarer Boden und Gebärmutter aller sozialen Beziehungen ist, die das gemeinschaftliche, zwischenmenschliche und friedliche Zusammenleben der Bürger einer Stadt überhaupt erst ermöglichen. Ihre Lebensfähigkeit hängt zu gleichen Teilen von der Art der Architektur als auch von der Verantwortung der Menschen ab.“<sup>1</sup> Mit dieser Würdigung der Straße spricht Rudofsky im Wesentlichen drei Aspekte an, die in einem engen Zusammenhang stehen und in der Diskussion über nachhaltigen Städtebau, den Kern der Auseinandersetzung bilden sollten: die soziale und kulturelle Bedeutung der Straße, die Straßennutzung im Wechselbezug zur Raumnutzung angrenzender Gebäude und die Qualität (Ästhetik) des Straßenraums als verhaltenserzeugender Faktor.

Entgegen der einhelligen Betrachtung der Straße als Fahrbahn, Lichthof und Autoparkplatz, wie im heutigen Verständnis, fungiert sie im traditionellen Sinn nicht nur als Bewegungsraum, sondern auch als Ort des Verweilens und der Erholung. Sie dient als Bindeelement und »Schmelztiegel« sozialer Aktivitäten, als Raum für zwischenmenschliche Begegnungen, kulturelle Praktiken und soziale Generierungsprozesse. Oder wie die amerikanische Architektin *Zeynep Çelik* es ausdrückt: „Straßen sind die wichtigsten Zutaten urbaner Existenz. Sie sind der Raum für Rituale einer Gesellschaft und in dieser Funktion essenziell für einen kulturellen Prozess, für die Weiterentwicklung einer Gesellschaft verantwortlich.“<sup>2</sup>

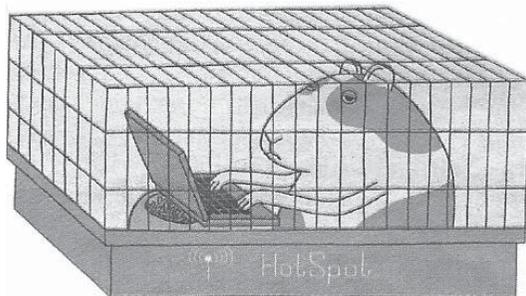
Der Straßenraum ist zugleich auch öffentlicher Raum, vom Prinzip her nutzungsneutral und kann laut der Wiener Straßenverkehrsordnung von „jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden.“<sup>3</sup> Die Funktionen »Handel«, »Kommunikation«, »Unterhaltung«, »Erholung« und »Verkehr« finden ein gleichberechtigtes Nebeneinander. Mit anderen Worten: Der öffentliche Straßenraum ist demokratischer Raum und dient seinen Bewohnern zur gesellschaftspolitischen Artikulation.<sup>4</sup> Doch gerade in dieser Hinsicht scheint der öffentliche Straßenraum als »Kitt«, der das soziale und städtische Gefüge zusammenhält und in ein nachbarschaftliches Verhältnis bringt, zu bröckeln. Eine nicht unwesentliche Rolle spielt dabei die physische Verdrängung der Menschen aus dem öffentlichen Raum durch den privaten Kfz-Verkehr. Das heißt, der öffentliche Raum nimmt zunehmend technoide Züge an, woraus ein Verlust an Verkörperung von Menschlichkeit resultiert. Mit Verkörperung von Menschlichkeit sind in diesem Zusammenhang leibliche Handlungen (Bewegungen, Gebärden, Sprechen, Spielen, Streiten etc.) von Menschen gemeint, die als menschliche Tätigkeiten gelesen und interpretiert werden. Schwindet die physische Präsenz von Menschen im öffentlichen Straßenraum zugunsten eines technischen Funktionssystems, wie es die traditionelle Verkehrsplanung anstrebt, dann schwindet auch das Interesse sich darin aufzuhalten, es sei denn zu Verkehrszwecken.

<sup>1</sup> Rudofsky 1995, S.14

<sup>2</sup> Küng 2004, S.45, nach Çelik 1994, S.1

<sup>3</sup> siehe Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 19.04.2010

<sup>4</sup> Jürgen Mick 2002, <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/K%F6rper%20und%20urbane%20Identit%E4t.htm>, Stand 28.08.11



Neue Form der Öffentlichkeit?

Die Korrelation zwischen Bewegung, Kommunikation und körperlichen Bedürfnissen – sei es als Tausch von Gütern, als verbaler Akt oder als Akt der Erholung – ist maßgeblich für die Gestalt und Nutzungsvielfalt des städtischen Raumes verantwortlich. „Die Kunst des »funktionierenden« öffentlichen Raumes kann verstanden werden als Kunst, die Balance zwischen Bewegungsraum und Kommunikationsraum aufrechtzuerhalten. Was wir heute feststellen, ist eine Irritation dieses Verhältnisses. Die Kommunikation nimmt im städtischen Raum zunehmend eine nachrangige Bedeutung ein. Es stellt sich eine Verschiebung der Gewichte zugunsten des Bewegungsraumes und zum Nachteil des gemeinschaftlichen Aufenthalts- und Kommunikationsraumes ein. [...] Noch nie wurden im öffentlichen Raum so viel Körper und Massen bewegt wie heute, und noch nie waren wir so passiv im öffentlichen Raum präsent.“<sup>5</sup> Vielleicht erklärt sich die gegenwärtig diskutierte »Öffentlichkeitsverdrossenheit« (der Rückgang der körperlichen Teilnahmen an sozialen Aktivitäten im öffentlichen Raum) unter anderem auch aus dieser physischen Verdrängung der Menschen durch das Automobil.

In der zurzeit viel diskutierten Debatte, ob denn das Internet als Massenmedium genügend Öffentlichkeit schaffe, gibt es trotz der allgemeinen Verneinung vor dem Sinnbild des Fortschritts die Erkenntnis, dass das Internet zwar eine geeignete Plattform für unterschiedlichste Interessengruppierungen liefert, dass aber die Milieus untereinander kaum oder gar keinen Austausch pflegen. Der Wiener Politiker *Christoph Chorherr* (geb. 1960), ein aufgeschlossener Nutzer von Facebook und Twitter, macht diese Beobachtung bei sich selbst, und spricht von einer Fragmentarisierung der Gesellschaft.<sup>6</sup> Dem entgegen hat der öffentliche Straßenraum das Potenzial, einen umfassenden Querschnitt – ohne finanzielle Zutritts- oder Interessenschranken – durch die Gesellschaft zu bilden. Lebendige Straßen begünstigen den zwischenbürgerlichen Austausch und die Möglichkeit der körperlich gelebten Öffentlichkeit.

Anlässlich eines Vortrags von *Yona Friedman* (geb. 1923) über „*Irregular Structures*“ (2006), an der Akademie der bildenden Künste in Wien, nennt er bei der Frage nach der Beziehung zwischen Öffentlichkeit, Politik und Urbanität nicht ohne Grund eine belebte Wiener Einkaufsstraße als Beispiel. „Leute laufen“, erzählt Friedman, „über die Kärntnerstraße, das ist direkte Demokratie. Niemand stößt an den anderen an. Niemand tötet den anderen. Es funktioniert.“ Die Leute reden miteinander, gestikulieren, gustieren. „Es hat seine eigene Regelmäßigkeit. Das ist ... Gesellschaft: Individuen, die von Gepflogenheiten zusammengehalten werden.“<sup>7</sup> Allerdings sollte es bedenklich stimmen, wenn die Versuche Öffentlichkeit zu schaffen einzig darin bestehen, Straßen in Shopping-Mails zu verwandeln oder sie für Massenevents temporär vom Autoverkehr zu befreien. In einer liberalen, egalitären Gesellschaft sollte der Straßenraum auch dementsprechend nutzbar sein, sodass alle Straßenfunktionen und Straßennutzer gleichermaßen bedacht und unterstützt werden. Das würde die gegenseitige Rücksichtnahme im öffentlichen Raum wie auch die öffentliche Gemeinschaft (Bürgersinn) ungemein stärken und fördern.

Die Nutzung der Straße steht in einer engen Wechselwirkung zu der Nutzung der angrenzenden Gebäude. Die Lebendigkeit und Nachhaltigkeit eines Grätzels ergibt sich aus der Vielfalt an Nutzungskombinationen, die sich im Spannungsfeld zwischen öffentlichem Straßenraum und privatem Innenraum entfalten können. Die baulich-räumliche

<sup>5</sup> ebd.

<sup>6</sup> siehe Chorherr, Falter 42/09 S.23, erschienen am 14.10.09

<sup>7</sup> Krammer u. Kühn im Interview mit Yona Friedman, *dérive25*, Okt. 2006, S.32

### Verkörperung von Menschlichkeit?



Nutzungsheterogenität der Gebäude sowie die Nutzungsvielfalt der Straßen sind gleichermaßen entscheidend, ob die divergierenden Ansprüche einer differenzierten Gesellschaft vor Ort gestillt werden können oder ob sich ein Nutzungsmangel einstellt, der nur großräumig kompensiert werden kann. Die Vielfalt der Nähe trägt erheblich zur positiven Imagebildung eines Grätzels bei.

Die Qualität und die ästhetische Erfahrung von Straßen manifestieren sich in der Psyche des Menschen. Das Erscheinungsbild von Straßen beeinflusst ihr Handeln und ist ausschlaggebend, ob sich Menschen in ihnen gerne aufhalten oder sie eher meiden. Heute sind Straßen großteils »Asphaltwüsten«, in denen Maschinen herumfahren und viel mehr noch herumstehen. Wo man sein eigenes Wort nicht mehr versteht, wo Blickfeld, Bewegungsraum und Bewegungsrhythmus der Fußgänger von „Fahrzeugen“ und „Stehzeugen“<sup>8</sup> unterbrochen, zerfurcht und durchschnitten werden. Da sich aber Menschen immer schon am Meisten für Menschen interessiert haben, ob auf direktem oder indirektem Wege, ist es nicht verwunderlich, dass sich angesichts der heutigen Straßensituation, eine interessenlose und gleichgültige Distanziertheit ihnen gegenüber eingestellt hat. Ein Sehen und gesehen werden ist oft nicht mehr möglich. Es liegt auf der Hand, dass Menschen das Spektakel wo anders suchen. Sie ziehen sich in die virtuellen Welten der modernen Medien zurück und suchen allenfalls die geschützten und autoverkehrsberuhigten UNESCO-Oasen, Kaufstraßen und Shopping Malls auf. Ob hier von Fortschritt die Rede sein kann, ist in Hinblick auf einen nachhaltigen sozialen sowie räumlich-strukturellen Entwicklungsprozess sehr bedenklich.

Eines wird dem aufmerksamen Beobachter jedenfalls nicht entgehen: Überall scheint der moderne städtische Mensch seinem Verlangen nach Ausdruck Folge zu leisten, nur einem Bereich gegenüber verhält er sich in reservierter Gleichgültigkeit: dem menschengerechten Gestalten seiner eigenen und direkten Umwelt: den Straßen.

Kurzum: Der Geist einer Stadt speist unseren kommunalen Verhaltenskodex, und um diesem Zusammenhalt zu gewähren, bedarf es eines öffentlichen Raumes, der uns in unserem Verlangen nach Gesellschaft und wechselseitiger geistiger Befruchtung unterstützt. Welcher Raum wäre dafür besser geeignet als die Straße?

Die folgende Geschichte der Straße soll zeigen, welche Bedeutungen der Straße einst zukamen, um sich mit der gegenwärtigen Situation städtischer Straßen differenzierter auseinandersetzen zu können.

<sup>8</sup> siehe Knoflacher 2001, Stehzeuge

*„Eine Geschichte ist ein Szenario, das Menschen, Welt und Götter zueinander in Beziehung setzt. [...] Eine Geschichte aufführen heißt, so zu leben, daß die Geschichte Wirklichkeit werden kann. [...] Eine Kultur ist ein Volk, das eine Geschichte aufführt.“*

*(Daniel Quinn, 1992, S.43)*



## Zur Geschichte der Straße

Der französische Philosoph *Pierre Teilhard de Chardin* hat gesagt, dass „alles nur durch seine Geschichte zu verstehen ist“.<sup>9</sup> Demzufolge beginnt diese Arbeit mit einem geschichtlichen Diskurs über den gesellschaftlichen Umgang mit Straßen. Die Geschichte der Straße ist eine Kulturgeschichte. Auf den Straßen und Plätzen manifestieren sich zu jeder Epoche die menschlichen Lebensverhältnisse, das heißt, alles das, das wir als selbstverständlich betrachten: Sozial-, Raum- und Machtdifferenzen, gesellschaftliche Bräuche und Rituale, menschliche Umgangsformen, die öffentliche Wertehaltung, ästhetisches Verständnis, technische Errungenschaften, Transportmittel, Moden und Stile, die gängigen Gebrauchsgüter und nicht zuletzt die öffentliche Sprechkultur. Ein wesentlicher Aspekt liegt bei den Interferenzen zwischen geistig-kulturellen Praktiken einer Gesellschaft und die jeweiligen Verkehrssysteme, die aus ihr hervorgehen. Kaum eine andere von Menschenhand erschaffene Bauform ist gleichermaßen allgegenwärtiger Bestandteil unserer Umwelt wie die Straßen. „Deshalb lässt sich an ihnen vorzüglich der Wechsel der menschlichen Lebensverhältnisse studieren.“<sup>10</sup> Um den Umfang dieser Arbeit jedoch in Grenzen zu halten, ist der Blick auf die städtischen Straßen Europas gerichtet.

<sup>9</sup> Lay 1994, S.16, nach Pierre Teilhard de Chardin

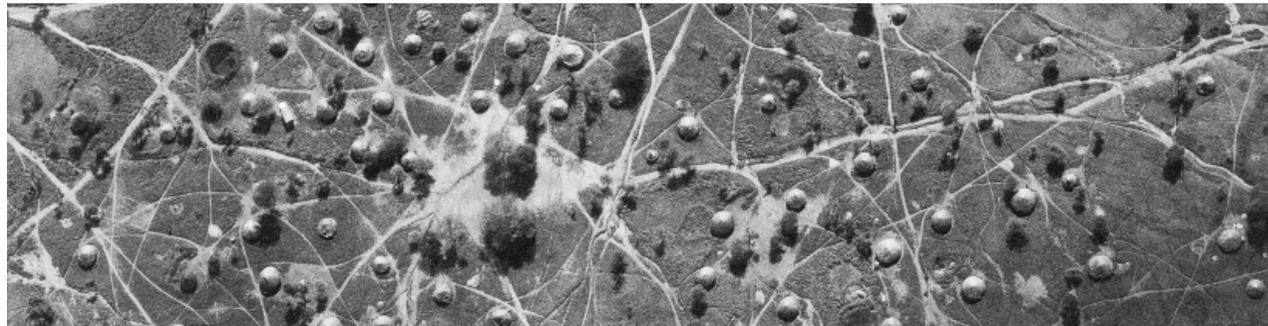
<sup>10</sup> ebd., S.15

### Siedlungen, Dörfer, Städte und ihre sozialen Strukturen sind das Ergebnis der Fußgeher

JÄGER UND SAMMLER: Seit etwa 200.000 Jahren geht der Mensch aufrecht durch die Welt, rechnet man seine direkten Vorfahren dazu, sind es sogar um die 7.000.000 Jahre. In Jäger- und Sammlergesellschaften bewegt sich der Mensch zu Fuß durch unwegsames Terrain. Erste Pfade entstehen bei den großen jahreszeitlichen Wanderungen von Tierherden, denen der Mensch folgt. An strategisch günstigen Gebieten lassen sich die Menschen temporär nieder um sich am Wildwechsel zu bedienen.<sup>11</sup> Nach der letzten Eiszeit stabilisiert sich das Klima, die Wanderungszyklen verfestigten sich, die entstandenen Pfade werden immer häufiger genutzt und sukzessive ausgetreten, sodass sie fixer Bestandteil der Landschaft werden. Die Wege werden zu einer „nomadischen Architektur der Landschaft“.<sup>12</sup>

Energetisch betrachtet bewirkt das Benutzen von Wegen eine enorme Kraftersparnis. Sie reduzieren den Widerstand und geben mehr Trittsicherheit. Diese Erkenntnis wird jeder gewinnen, der bei einer Wanderung den markierten Weg verlässt und sich querfeldein durchs Dickicht schlägt.

Aufgrund der ständigen Fluktuation von Gruppenmitgliedern und dem permanenten Ortswechsel wird die Ausdifferenzierung und Stabilisierung von komplexen kulturellen Praktiken verhindert.<sup>13</sup> Wo wir heute aufwendige Bauwerke benötigen, genügen archaischen Jäger und Sammler Kulturen einfache symbolgeladene Markierungen, wie etwa Steine am Boden, Pflanzen oder Pflöcke in der Erde, um den Lagerplatz in verschiedene soziale Funktionen zu unterteilen. Die Gruppe besteht aus maximal 50 Mitgliedern, die in einer Art egalitären Urkommunismus gesunder Erwachsener leben.<sup>14</sup> Die Lebensbasis beruht auf unkontrollierter Sonnenenergienutzung.<sup>15</sup> Der Lagerplatz ist Wirtschafts-, Kommunikations-, Lebens- und Fortbewegungsraum in einem. Transportmittel: zwei gesunde Beine.



*Nomadische Architektur der Landschaft  
Vernetztes Dorf in Tansania*

<sup>11</sup> Lay 1994, S.19 f.

<sup>12</sup> Meinharter/dérive25 2006, S.27

<sup>13</sup> siehe Sieferle 1997, S.37

<sup>14</sup> ebd., S.87

<sup>15</sup> ebd.; S.79

Felszeichnung mit Darstellung von Holzhäusern aus der vor-römischen Zeit (Fundort Val Camonica, Italien).



NEOLITHISCHE REVOLUTION: Aus nicht eindeutig geklärten Gründen wird der Mensch sesshaft. Um 9.000 v. Chr. entstehen die ersten Dörfer von Ackerbauern. Infolge eines erhöhten sozialen und wirtschaftlichen Drucks einer sich ausbreitenden Zivilisation beginnen die Menschen bewusst Wege anzulegen. Diese ersten Wege entstehen auf schwierigem Terrain oder in fruchtbaren Gegenden aber nicht in offenem Weideland. Sie führen zu Lagerstätten, zu Nahrungsmitteln und zu Wasserstellen. Mit wachsendem Handel entstehen Wege von überregionaler Bedeutung. Das sind aber keineswegs breit ausgebaute durchgehende Wege, wie wir sie heute kennen, es handelt sich eher um ein Netzwerk aus schmalen Pfaden, die sich von Siedlung zu Siedlung schlängeln.<sup>16</sup>

„Ursprünglich bezeichnete das Wort »Pfad« (engl. *path, pad*) von Füßen festgetretene Erde, und das Wort »Weg« (*way*) stammt vom Begriff des Sich-Bewegens oder Reisens. »Weg« hat denselben Sanskrit-Ursprung (*vah*) wie die Worte »Wagen« (*wagon*) und »Vehikel« (*vehicle*) und taucht als *voie* (Weg, Gleis) auch im Französischen auf.“<sup>17</sup>

Sesshafte Gruppen bilden „stabile Kommunikationsgemeinschaften, innerhalb [derer] ... immer wieder ähnliche Symbole ausgetauscht werden. Wenn sich Gespräche, Erzählungen und Deutung über Generationen hinweg wiederholen, schaukeln sie sich zu festen Traditionen auf, gewinnen schließlich Selbstständigkeit und gerinnen zu einer Objektivität, die den Mitgliedern der Gruppe als schiere Selbstverständlichkeit erscheint.“<sup>18</sup> Aufgrund der wachsenden Gruppe kommt es zu Hierarchiebildung, um den Informationsfluss vor dem Chaos zu bewahren. „Erfahrungen und Interpretationen durchlaufen in stabilen Gruppen dauerhafte Rekursionen und verfestigen sich schließlich zu Weltbildern, die mit der »realen« Welt verschmelzen.“<sup>19</sup> Der Freiraum zwischen den einzelnen Siedlungshäusern bildet die kommunale Schnittstelle. Für die Sozialisierung eines Kindes ist der Kommunalraum gleichsam von Bedeutung wie für die Entwicklung kultureller Praktiken sozialen Zusammenlebens. Zwar verlagern sich mit dem Aufkommen von Permanentbehausungen immer mehr Lebensbereiche sukzessive in die neu entstehende Privatheit, der Großteil an Kommunikation, Beschäftigungen und gesellschaftlichen Ritualen finden jedoch nach wie vor im Freien statt. Aus diesem Kultivierungsprozess wächst das soziale Kapital, welches das Zusammenleben in einer größeren Gemeinschaft überhaupt erst ermöglicht. Voraussetzung für das „soziale Kapital sind die Nahbeziehungen zwischen den Menschen.“<sup>20</sup>

Transporte sind sehr beschwerlich, mit hohen Kosten und enormem Arbeitsaufwand verbunden. Sie werden daher weitgehend vermieden und bleiben auf wenige Luxusgüter oder auf Materialien beschränkt, die für das Überleben unbedingt erforderlich sind. Die meisten Austauschprozesse finden in einem eng umgrenzten regionalen Rahmen statt. Bauernmärkte etwa versorgen ein Gebiet, dessen Radius kaum größer als zehn Kilometer ist.<sup>21</sup> So kommt es, dass die menschlichen Siedlungen unlösbar mit der Landschaft verwachsen und selbst Naturcharakter erlangen.<sup>22</sup> Daraus resultiert eine Ökonomie der Nähe.

<sup>16</sup> siehe Lay 1994, S.21

<sup>17</sup> ebd.

<sup>18</sup> Sieferle 1997, S.101

<sup>19</sup> ebd., S.101 f.

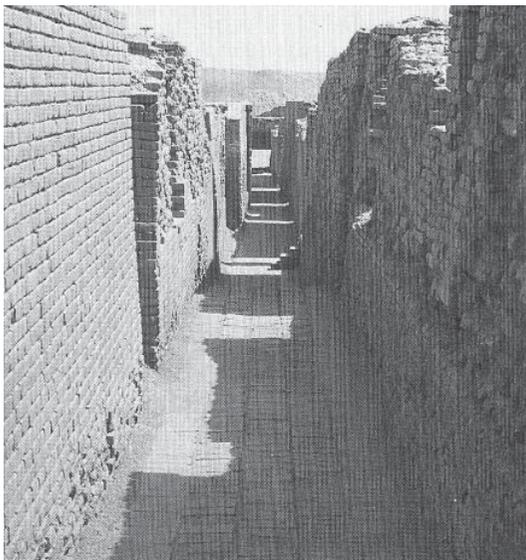
<sup>20</sup> Knoflacher 2009, S.200

<sup>21</sup> siehe Sieferle 1997, S.114

<sup>22</sup> ebd., S.123



Oben: Plan eines Wohnviertels von Mohenjo-Daro, Pakistan, reicht auf das 3. Jahrtausend v. Chr. zurück; die Häuser sind um Innenhöfe herum angelegt  
 Unten: Die fensterlosen Mauern der Hofhäuser in Mohenjo-Daro öffnen sich nur mittels schmaler Türen zur Straße hin; die Straße dient hauptsächlich dem Fußverkehr



Noch hätten die holperigen, unebenen und rudimentären Wege die Erfindung des Rades nicht gerechtfertigt. Hauptverkehrsmittel bleibt der Fußgänger, hinzu kommen vereinzelt Lasttiere, die aber kaum ins Gewicht fallen.

URBANE REVOLUTION: „Die erweiterten Bedürfnisse von Landwirtschaft und Viehzucht führen bis 5.000 v. Chr. zur Errichtung vieler dauerhafter Siedlungen.“<sup>23</sup> Mit der Zeit wachsen diese Siedlungen zu größeren Verbänden zusammen. Vor allem im *Land des Fruchtbaren Halbmondes* kommt es aufgrund der hohen Siedlungsdichte zu zahlreichen Zusammenlegungen und Neugründungen, was um 4.000 v. Chr. zur Entstehung von städtischen Gesellschaften führt. „Es gibt vier wichtige Gründe für die Entstehung von kleineren und später größeren Städten: soziale Bedürfnisse, gemeinsame Verteidigung, Minimierung der Wege und Förderung des Handels und Handwerks.“<sup>24</sup> Geschäftiges Treiben und hoher Verschleiß verlangen nach stabilen Straßen. Die ersten Hinweise auf steingepflasterten Straßenbau deuten auf die Stadt Ur (ca. 4.000 v. Chr.) in Mesopotamien.<sup>25</sup>

...Die zwei bedeutsamsten Entwicklungen dieser Zeit sind das Rad und die Schrift. Es beginnt die geschriebene Geschichte. Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, sowie steigende Informations- und Warenflüsse verdichten sich in geistig-kulturellen Verwaltungszentren. Größere Gruppierungen verlangen nach Institutionen die integrierend wirken aber unweigerlich auch für Unterdrückung sorgen. Es kommt zur Bildung komplexer sozialer Hierarchien und zu Machtkonzentration, woraus sich herrschende Eliten profilieren.<sup>26</sup>

Hierarchische Machtverhältnisse finden in einer labyrinthartigen Struktur, aus willkürlich verlaufenden Straßen und einem Gewirr aus *Suchgassen* (Sackgassen), ihren städtebaulichen Ausdruck. Es entsteht ein für Fremde schier unüberschaubares Gassenwerk, das Schutz vor Eindringlingen bietet. Diese *Stadtlabirynthe* bilden heute noch die Zentren orientalischer Städte.

Das Straßenbild wird durch die fensterlosen Mauern der ein- und zweigeschossigen Hofhäuser geprägt, die sich nur mit einer schmalen Tür zur Straße öffnen. Die Straßen sind eng, für den Wagenverkehr nicht geeignet, bieten Schutz vor der Sonne und sind nur selten dauerhaft befestigt. Hier und dort öffnen sich die Straßen zu Platzsituationen. „Erst die Assyrer versuchen ein System von Hauptstraßen einzuführen. Die Binnenstruktur der Viertel beruht auf den privaten Besitzverhältnissen, wie sie sich durch Erwerb und Vererbung zufällig bilden und verändern.“<sup>27</sup>

Aus dem babylonischen Städtebau geht schließlich die geometrische Gesamtordnung hervor. „Die Hauptstraßen folgen einem geometrischen Netz, während die einzelnen Stadtviertel kein System haben. [...] Die Hauptachse der großen Prozessions-Straße [in Babylon] ist die erste Prachtstraße der Alten Welt mit einem bewusst gestalteten und auf monumentale Wirkung berechneten Straßenraum“.<sup>28</sup>

<sup>23</sup> Lay 1992, S.27

<sup>24</sup> ebd.

<sup>25</sup> siehe Lay 1994, S.61

<sup>26</sup> siehe Sieferle 1997, S.100

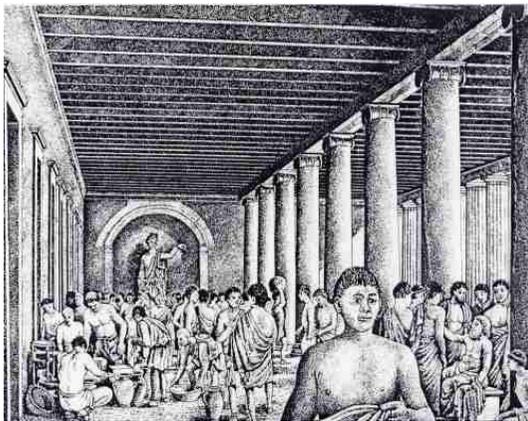
<sup>27</sup> Müller/Vogel 2002, S.89

<sup>28</sup> ebd., S.87

Im weiteren Verlauf werden immer rigorosere Stadtpläne entworfen. Der Mensch ist versucht, der Unwillkür der Landschaft Vernunft beizubringen. Die Rasterstadt setzt sich aber nur vereinzelt durch, da es oft effizienter ist mit der gegebenen Topografie zu harmonisieren. Es entsteht eine Vielfalt unterschiedlicher Stadtstrukturen die eine Mischung aus übergeordneter Stadtplanung und spontanen Eingriffen privater oder kommunaler Interessen sind. Das soll sich bis heute nicht geändert haben.

Kulturelle Basis bildet nach wie vor die Agrarwirtschaft. Städte können sich nur so weit ausdehnen, solange der landwirtschaftliche Ertrag und die dafür aufgebrauchte Energie in einem tragbaren Verhältnis stehen. Da der Transportaufwand sehr kostenintensiv ist, sind dem Einzugsgebiet einer Stadt rasch Grenzen gesetzt. Wagenverkehr nimmt kaum Einfluss auf die Ausdehnung von Städten. Fußläufige Städte prägen die Agrikurlandschaft. Erst mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert wird diese Größenordnung überschritten.

### Peripatos, Stoa und Agora – Aristoteles und die Spaziergangswissenschaftler



*Philosophen praktizieren in den schattigen Laubengängen der Stoa die Kunst des Redens.*

Die Urbanisierung nimmt sukzessiven Einfluss auf den ägäischen Raum. Einwirkungen verfestigen sich um 500 v. Chr. zur klassischen antiken Hochkultur. „Die Polis, der kleine autarke Stadtstaat auf agrarischer Basis in einem lockeren Regionalverband, ist die übliche Organisationsform.“<sup>29</sup> Hier wird der Grundstein europäischen Denkens gelegt, der unser Handeln zweieinhalb Jahrtausende und weit über unsere Tage hinaus maßgebend beeinflussen wird. Aus diesem Grunde halte ich es für unerlässlich zu verdeutlichen, welcher signifikanter Zusammenhang zwischen den antiken Straßen (Wege) und Plätzen und der Entwicklung der europäischen Kultur besteht.

PERIPATOS UND STOA: „Wollte man sich einmal die Frage stellen, wer eigentlich der wirkmächtigste und einflussreichste Philosoph in der Geschichte ist, dann würde man unweigerlich auf Aristoteles (384-322 v. Chr.) verfallen. Er hat mehr als zwei Jahrtausende, nicht nur das europäische Denken“, sondern auch das arabische, islamische und jüdische Denken maßgeblich beeinflusst. Aristoteles ist erpicht, wie viele andere Philosophen auch, seine Weisheiten unter das Volk zu bringen, wozu nichts besser geeignet ist als die Gründung einer Schule. Und so geschieht es, dass Aristoteles die *Peripatetiker* gründet. Diesen seltsamen Namen erhält die Schule von den schattigen Laubengängen im Lyzeum in Athen (Athener Hochschule), die auf Griechisch *peripatoi* heißen.<sup>30</sup> Aristoteles redet nämlich mit seinen Schülern im Gehen, „eine beliebte Gewohnheit der Menschen des Mittelmeerraumes, unabhängig von Alter und Stand“, und die schattigen, gut durchlüfteten Laubengänge scheinen prädestiniert dafür.<sup>31</sup> Die Geschichte geht weiter. „Wer im *Kleinen Pauly*, einem Lexikon der Antike, unter dem Stichwort *Stoa* nachschlägt, findet zunächst folgende Erklärung:

<sup>29</sup> Müller/Vogel 2002, S.151

<sup>30</sup> siehe Helferich 1998, S.53

<sup>31</sup> siehe Rudofsky 1995, S.77



Rekonstruktion der Stoa des Attalos in Athen

»Bezeichnet eine lang gestreckte, schmale Halle mit geschlossenen Rück- und Schmalseiten und einer offenen, durch Stützen gegliederte Vorderseite.« Von einer solchen Säulenhalle am Marktplatz von Athen [erhält] die Schule der *Stoiker* ihren Namen, da ihre ersten Vertreter hier öffentlich [lehren].<sup>32</sup>

Mit dieser Namensgebung huldigen die Philosophen den Ort des geistigen Zwiegesprächs und heben ihn zum Symbol ihrer Gesinnungsgemeinschaft. Denn das akademische Leben ist nicht durch Sesshaftigkeit geprägt, wie wir das heute kennen, viel mehr ist das Umherwandeln entlang überdachter Wege die übliche Praxis universitären Lebens.<sup>33</sup>

Das Ergehen der Weisheit ist Teil der Erziehung der philosophischen Schulen. Den alten Griechen ist es wohlbekannt, dass das Gehen an der frischen Luft, als ureigenste Bewegungsform des Menschen, den Kreislauf und die Gehirntätigkeit anregt und somit das Denken fördert. Ferner fördert das „kritische“, reflektierende Gehen eine geistige und perspektivische Auseinandersetzung mit Raum und Umwelt bzw. mit den Menschen, Dingen und Sachen. Diese primäre Körpererfahrung wird von den Philosophen zur kulturellen Praxis erhoben. Vielleicht sind ja Aristoteles und seine Schüler die Begründer der „Sparziergangswissenschaft“, einer Beschäftigung, die heutzutage wieder an Aktualität gewinnt und sich das Lesen der bebauten Umwelt zum Thema macht. Schließlich ist die Form, „in der die Wege begangen oder befahren werden, entscheidend für die Art und Weise wie sich das Verhältnis des Menschen zu seiner Umwelt bildet.“<sup>34</sup>

Die *Stoa* dient aber nicht nur den Philosophen als Plattform, sie dient vor allem als „soziales und politisches Foyer der Stadt. [...] Zu jeder Tageszeit geöffnet, [ist sie] Markt und öffentliche Kunstgalerie und fungiert manchmal auch als Gerichtssaal.“<sup>35</sup> Die *Stoa* findet somit nicht nur als Schutz vor den Elementen Verwendung, sie ist von höchster sozial-kultureller Wichtigkeit. Sie wird, wie später auch in Italien üblich, aus Schenkungen der Bürger bezahlt und ist „das greifbare Symbol bürgerlicher Zusammengehörigkeit, ein wahrhaftiger Ausdruck der Menschenliebe“.<sup>36</sup>

Man sollte in diesem Zusammenhang erwähnen, dass die griechische Architektur anfangs fast ausschließlich der Allgemeinheit dient. „Aufwendige Privatbauten bleiben bis in die klassische Zeit verpönt.“<sup>37</sup>

„Die *Stoa* entwickelt sich ... als Universalbau für das öffentliche Leben und Treiben. [...] Im Städtebau gewinnt sie im 5. Jh. [v.Chr.] zunehmend an Bedeutung und erfüllt dort viele Funktionen: Treffpunkt für jedermann, Ladenstraße, Ausstellungshalle (*Stoa Poikile* in Athen), Sitz von Institutionen (Athen, *Stoa des Zeus*)“<sup>38</sup>

Kurzum: Im Freien liegende öffentliche Wege, mit einem Baldachin aus Stein bedeckt, bilden den Raum, in dem das Volk debattieren lernt und aus einer Idee heraus die Demokratie gebärt. Dennoch trägt die *Stoa* nicht den alleinigen Verdienst der Kulturschöpfung. Sie bildet lediglich die Kolonnade, die den Schmelztiegel der griechischen Kultur umgibt: die *Agora*.

<sup>32</sup> Heflerich 1998, S. 55

<sup>33</sup> siehe Rudofsky 1995, S.70

<sup>34</sup> Meinharter/dérive25 2006, S.27

<sup>35</sup> Rudofsky 1995, S.77

<sup>36</sup> ebd., S70 f.

<sup>37</sup> Müller/Vogel 2002, S.151

<sup>38</sup> ebd., S.177

DIE AGORA, schreibt der Architekt und Philosoph *Jürgen Mick* (geb. 1964), ist der wichtigste öffentliche Marktplatz und Herzstück der antiken Polis. Auf der *Agora* kann man die Entstehung unserer Kultur verorten. „Ihre Wurzeln liegen in dem dort erstmals geführten öffentlichen Dialog. Die öffentliche argumentative Auseinandersetzung steht am Anfang dessen, was wir westliche Kultur nennen und verhilft im antiken Griechenland dem politischen Bürger zu seiner Geburtsstunde.“<sup>39</sup>

„Die *Agora* bezeichnet den klassischen öffentlichen Raum. Dort übten die Magistrate ihre öffentlichen Ämter aus. Die Bürger konnten sie ansprechen und ihnen ihre Klagen vorbringen. Auf dem Marktplatz der Polis trafen sich wohlhabende Bürger, die in der Regel von ihren Familien und Sklaven umsorgt waren und sich nicht um ihr tägliches Brot zu kümmern hatten, um sich mit den anderen Bürgern im Gespräch auszutauschen. Auf der *Agora* sah man aber auch geschäftige Sklaven und Frauen bei der Verrichtung ihres Tageswerks. Man sah bekannte und unbekannte Gesichter. Auf der *Agora* mischten sich das Arbeiten und das Handeln. Es war ein Raum, in dem die Geschicke der Polis bestimmt wurden, durch die Personen, die dort ihre Ämter und somit ihre Pflichten gegenüber der Polis erledigten.“<sup>40</sup>

Die *Agora* ist der „Treffpunkt der ganzen Stadt, Schauplatz von Versammlungen, Verhandlungen, Debatten, Festen und Staatsakten. Der Ausbau der Marktplätze begleitet und dokumentiert die verschiedenen politischen Epochen der Stadtstaaten und die Wandlungen im Städtebau von der archaischen bis zur hellenistischen Zeit.“<sup>41</sup>

„Die allgemein gesellschaftliche und politische Funktion tritt immer stärker hervor. Öffentliche Gebäude bilden einen architektonischen Rahmen um den Platz. Körperschaften und Mäzene stiften Säulenhallen [*stoen*], Altäre, Brunnen und Standbilder. Neben den Sakralbauten und der Stadtmauer bringen die Städte ihr Prestige in der *Agora* zum Ausdruck. Die *Agora von Athen* wird ... zum wichtigsten öffentlichen Platz in Attika.“<sup>42</sup>

Den Höhepunkt dieser gesellschaftlichen Entwicklung markiert die Geburt der Demokratie. »Demokratie« leitet sich von gr. *Demos* „Volk“ und *Kratía* „Herrschaft“ ab und bedeutet soviel wie: Herrschaft des Volkes.<sup>43</sup>

Dieses Phänomen kann nur zustande kommen, indem jeder Bürger die Chance ergreift, durch die aktive gesellschaftliche Teilnahme auf der *Agora*, die Sorgen und Ängste, die Gewohnheiten und Anregungen, die Träume und Visionen sowie Stärken und Schwächen seiner Mitbürger abzuwägen, um sich aus der gewonnenen Erkenntnis, auf der Basis der Vernunft, ein Bild seiner eigenen Position und seiner eigenen Möglichkeiten zu machen. Ihre Basis bildet die argumentative Auseinandersetzung. „Jede Partei hat in diesem Prozess mit Argumenten einen Standpunkt zu vertreten.“ Das Besondere an diesem Verfahren ist, dass sich der Diskurs allein um den „Inhalt einer Sache dreht

<sup>39</sup> Jürgen Mick, 20.10.03, <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/agora.htm>

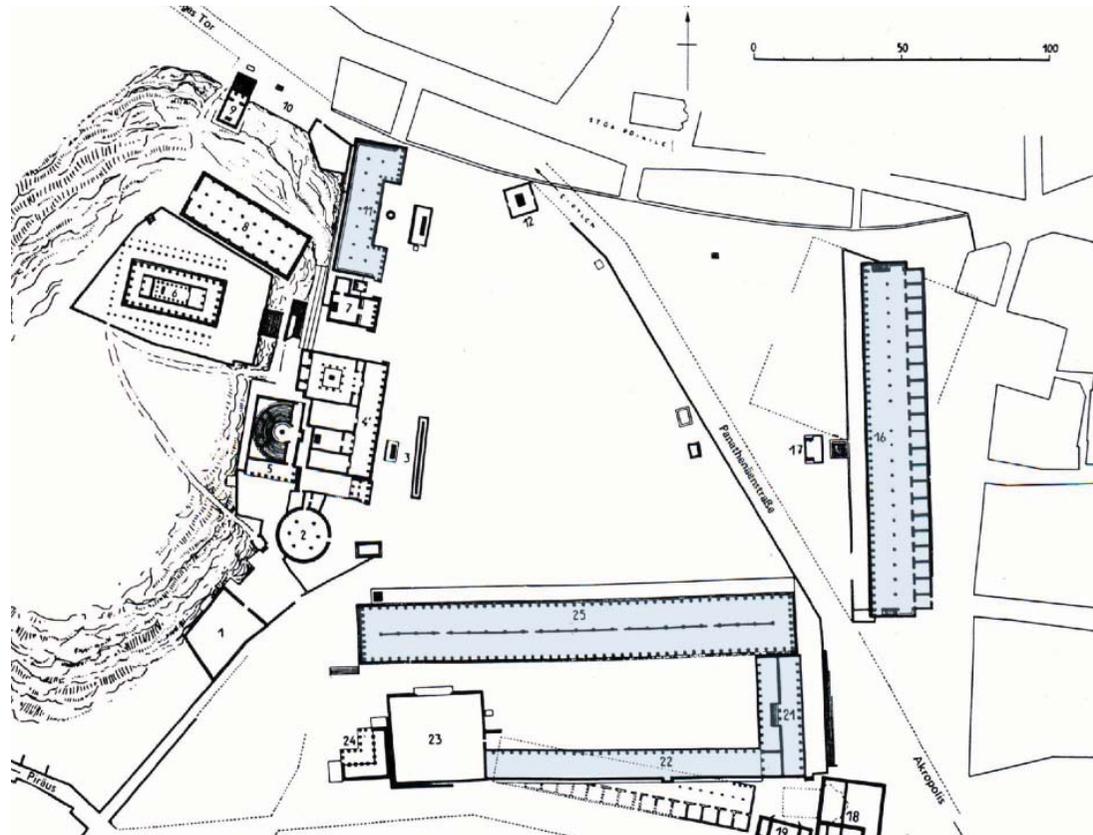
<sup>40</sup> ebd.

<sup>41</sup> Müller/Vogel 2002, S.171

<sup>42</sup> ebd.

<sup>43</sup> siehe <http://de.wikipedia.org/wiki/Demokratie>; Stand: 16. August 2011

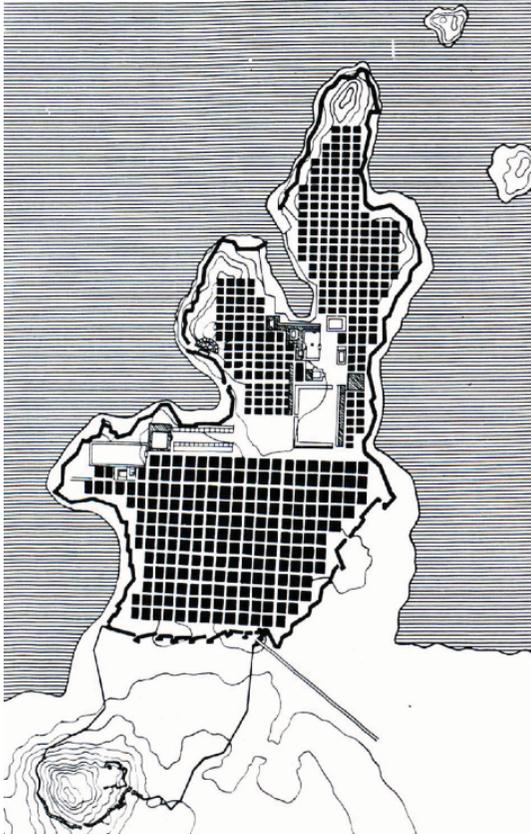
und von der sich äußernden Person abrückt.“<sup>44</sup> Das Argument der Vernunft steht über der Willkür der Raffgier. Diese politische Idee ist ein Meilenstein der Menschheitsgeschichte. Wenn man etwas als Fortschritt betiteln sollte, dann diesen Moment. Mit anderen Worten: „Auf der *Agora* ... wurde die politische Freiheit geboren. Es war ein Ort an dem unsere Kultur ihren Ursprung im Dialog gefunden hatte.“<sup>45</sup>



Plan der Agora von Athen gegen Ende der hellenistischen Epoche; die blauen Felder markieren die Stoen:  
11 Stoa des Zeus Eleuterios (Basileios?),  
16 Stoa des Attalos, 21 Östliche Stoa, 22 Südliche Stoa,  
25 Mittlere Stoa

<sup>44</sup> Jürgen Mick, 20.10.03, <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/agora.htm>

<sup>45</sup> ebd.



Plan von Milet, wie es von Hippodamos nach den Perserkriegen im 5. Jahrhundert v. Chr. angelegt wurde

## Hippodamos und die Rasterstadt

Nach der Annäherung an die kulturelle Bedeutung der griechischen Straßen und Plätze folgt eine kurze Abhandlung über die Entwicklung der rasterförmig angelegten Straßenstruktur. Da diese rigorose, städtebauliche Struktur mittlerweile eine in etwa 3.500 jährige Geschichte aufweist und das Straßenbild nahezu aller modernen Großstädte – spätestens seit der Gründerzeit (1850-1914) – weltweit prägt, ist es im Zusammenhang dieser Arbeit angebracht, sich mit diesem typologischen Thema auseinanderzusetzen.

Die ersten strengeren Gesetzmäßigkeiten in der Stadtstruktur finden sich bereits bei den Assyryern (ca. 1.500 v. Chr.). Wie weiter oben schon erwähnt, entwickelt der babylonische Städtebau diese Tradition weiter. Die Hauptstraßen folgen einem übergeordneten geometrischen Netz, die Nebenstraßen bilden eine wild gewachsene Binnenstruktur.<sup>46</sup>

Über Ägypten erreicht dieser Trend die Ägäis. „Der regelhafte Städtebau scheint sich zunächst in *Ionien* auszubreiten. Erste Ansätze lassen sich schon für das 7. Jahrhundert v. Chr. in *Alt-Smyrna* und im archaischen *Milet* nachweisen.“<sup>47</sup>

„Der erste bekannte Städteplaner [ist] der Grieche Hippodamos [geb. um 510 v. Chr.], ein Zeitgenosse von Perikles und Anhänger von Pythagoras.“<sup>48</sup> Seine Schulung erhält er beim Wiederaufbau seiner Vaterstadt Milet, die von den Persern zerstört worden war.

„Hippodamos ... verschafft als erfolgreicher Propagandist dem regelmäßigen Städtebau in Theorie und Praxis allgemeine Geltung.“<sup>49</sup> „Hippodamos [sieht] in diesem Ansatz einen Sieg der Vernunft über die wilde Zügellosigkeit der Natur. Er [erhebt]..diese strenge Anwendung absoluter Regeln zum Prinzip, wobei er der örtlichen Topografie nur geringe Aufmerksamkeit [schenkt] [...] Diese Tradition [wird] von vielen Städteplanern nach ihm unbekümmert weitergeführt. [...] Das Gitternetz ist eine Neuerung, die unter dem Namen des Hippodamos bis heute weiterwirkt. Der Gitterplan ist heute noch in den frühen Kolonialstädten in Kleinasien, Griechenland und Italien sichtbar. Von den Römern übernommen und von Vitruv (geb. um 60 v. Chr.) ausführlich beschrieben, [wird] das Gitternetz die Grundlage der neu angelegten Garnisonsstädte im mittelalterlichen Europa wie auch der Kolonialstädte der Neuen Welt.“<sup>50</sup>

Die Maße der Blöcke in der Innenstadt Chicagos (65x110 m) beispielsweise unterscheiden sich nicht allzu sehr von den Grundmaßen des Gitternetzes im alten Pompeji (35x115 m). Der Schachbrett-Planer hält über die Jahrtausende eisern an der Tradition fest, die lokale Topografie zu ignorieren oder sie zu begradigen. „Die Straßenanlagen von Städten kann man also in natürlich gewachsen und »aufgepfropft« unterteilen. [...] Das Gitternetz vereinfacht „Landaufteilung, -verkauf, und Bebauung. [...] Diese Kräfte waren immer stärker als der Wunsch nach Lebensqualität. [...]“<sup>51</sup>

<sup>46</sup> siehe Müller/Vogel 2002, S. 87

<sup>47</sup> ebd., S.167

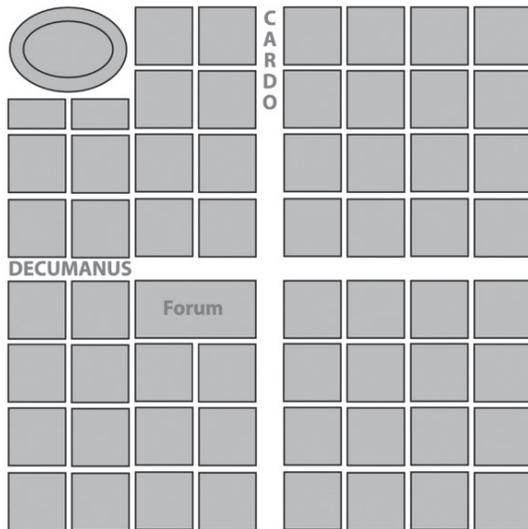
<sup>48</sup> Lay 1994, S.28

<sup>49</sup> Müller/Vogel 2002, S.167

<sup>50</sup> Lay 1994, S.29

<sup>51</sup> ebd.

## Amphitheater



Oben: Idealtypischer Aufbau einer römischen Stadt; In vielen Fällen ist der *cardo* durch das Forum unterbrochen oder seitlich versetzt.

Unten: Während die römischen Foren sehr großzügig angelegt werden, besteht der Großteil des öffentlichen Raums aus schmalen oft schlecht belichteten Straßen; das Foto zeigt eine fensterlose Straßenfassade von aneinandergereihten Atriumhäusern in Herculaneum.



Einige Humanisten sehen in der Rasterstadt allerdings einen Verlust der Menschlichkeit und Gemütlichkeit zugunsten von Bauträgern und Immobilienspekulanten. Und tatsächlich, die liberale Gliederung des rechtwinkligen Blockrasters begünstigt wie kein anderer Städtebautyp, eine reibungslose und neutrale Abwicklung der Handelsflüsse. Plane gerasterte Grundstücke eignen sich ungleich besser für die Vervielfältigung von Standardbautypen, als windschiefe, verwinkelte Grundstücke. Das erkannten die Römer ebenso wie die modernen Gesellschaften der Gründerzeit und Gegenwart. Straßen dienen so nur noch als „Abszissen und Koordination“, schreibt Rudofsky, „um die teuren Produkte der Bauindustrie zusammenzuhalten.“<sup>52</sup>

## Decumanus, Cardo und Forum – Insula und Kolonnade

Es ist hervorzuheben, dass die römischen Tugenden im Städtebau, bei den neugegründeten Kolonialstädten sichtbarer hervortreten als in der alten Hauptstadt selber. Die neuen Städte entsprechen einem schlichten Muster aus rigider Gesetzmäßigkeit, von bescheidenem Umfang und einfacher Planung. Das entspricht, laut dem amerikanischen Stadthistoriker *Lewis Mumford* (1895-1990), fast genau dem Gegenteil der breit hingestreckten, unordentlichen Mutterstadt.<sup>53</sup> „Mit Ausnahme der kunstvoll angelegten öffentlichen Bäder und der übergroßen Arena“, so Mumford, haben die Römer sämtliche städtischen Einrichtungen von den Etruskern und den Griechen übernommen. „Roms Leistung bestand darin, sie zum Allgemeingut zu machen, zur Standardausrüstung [...]. Kannte man eine dieser Städte, so kannte man sie alle [...].“<sup>54</sup>

Die Grundsteine der römischen Stadt sind aus der etruskischen und griechischen Kultur entnommen. Entgegen der griechischen Stadterrichtung, wo man oft erst nachträglich die Mauer baute, beginnt die römische Stadterrichtung mit der Mauer. Viele Städte haben oft aus religiösen Gründen oder auch aus praktischen Gründen die Form eines Rechtecks. Römische Städte unterscheiden sich von hellenistischen Städten durch die Anlage ihrer beiden Hauptstraßen, der von Ost nach West verlaufenden *Decumanus* und der von Nord nach Süd verlaufenden *Cardo*. *Decumanus* und *Cardo* teilen die Stadt in gleichmäßige Quartiere und bestimmen die Position der Stadttore. Besonders an den Hauptstraßen reihen sich neben Wohnhäusern und Palästen auch Gewerbebetriebe und Läden aneinander. Idealerweise sind die Hauptstraßen axial ausgerichtet und kreuzen sich in der Stadtmitte, wo sich auch der idealisierte Platz für das *Forum*, dem römischen Gegenstück zu *Akropolis* und *Agora* zugleich, befindet. Die grundsätzliche Orientierung des Forums folgt religiösen Motiven, durch topographische Gegebenheiten und lokale Bräuche wird ihre Lage häufig abgewandelt, so wie auch der zugehörige Gitternetzgrundriss abgewandelt wird.<sup>55</sup>

<sup>52</sup> Rudofsky 1995, S.10

<sup>53</sup> siehe Mumford 1984, S.242 u. S.245

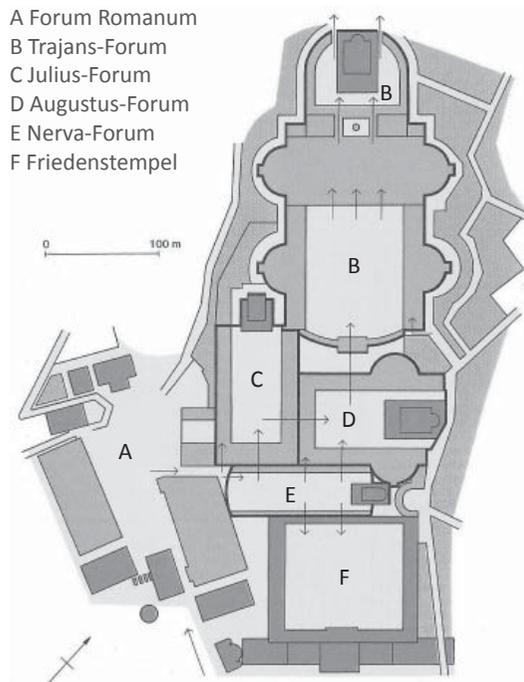
<sup>54</sup> ebd., S.244

<sup>55</sup> siehe ebd., S.243

Bereits im 1. Jahrhundert v. Chr. geben Verkehrsstaus auch in den Provinzstädten, den Anlass für Gemeindeverordnungen, um der Verkehrsverstopfungen vorzubeugen. Trotz dieses Problems lassen sich, nach Mumford, keine Ansätze erkennen, zwischen Haupt- und Nebenstraßen zu unterscheiden. Die Hauptstraßen, die sich im Zentrum kreuzen, fördern die Staubildung auf den dort gelegenen Plätzen ungemein, sodass die Marktnutzung an manchen Tagen unter der Verkehrsbelastung zum Erliegen kommt. Ausweichmöglichkeiten gibt es kaum, da das Gassengefüge abseits der Durchzugsstraßen unüberschaubar ist. Zur Zeit Caesars beispielsweise wird Rom untertags für Fuhrwerke gesperrt. Diese dürfen aufgrund des starken Verkehrsaufkommens nur in der Nacht in die Stadt zum Liefen.

BLICK AUF DIE MUTTERSTADT: Das Forum in Rom ist nicht einfach ein offener Platz, es ist viel mehr ein ganzer Bezirk, eine komplexe Anlage, mit Altären und Tempeln, Gerichtshallen und Rathäuser sowie von Kolonnaden eingefasste freie Plätze. Auf diesen freien Plätzen können Redner zu großen Menschenmengen sprechen, Kaufleute ihren Geschäften nachgehen und militärische Führer ihre Gefangenen zur Schau stellen. *Das Forum Romanum* war der Mittelpunkt des öffentlichen Lebens. Nicht nur in Rom, sondern im ganzen Reich. Natürlich gibt es auch andere Zentren, diese sind jedoch dem Forum Romanum untergeordnet. Proportion und Größe des Forums sollten der Einwohnerzahl der Stadt angepasst sein, damit es, nicht zu weitläufig oder zu eng konzipiert, in seiner Wirkung anmutend in Erscheinung tritt. Ein wesentlicher Unterschied zwischen der griechischen Agora und dem römischen Forum besteht darin, dass die griechische Architektur vor allem die gleichmäßige Form des Baukörpers anstrebt, wogegen die römisch-italienische Konzeption die Ausbildung des einheitlich durchgeformten Freiraums forciert.<sup>56</sup>

Das Straßenbild Roms ist einerseits von dem monumentalen Maßstab und der weiträumigen Ordnung der öffentlichen Einrichtungen geprägt und andererseits von einem kleinteiligen unüberschaubaren Geflecht aus engen, verwinkelten Straßen, die im Schatten der hohen Mietskasernen liegen. Im Gegensatz zum imperialen Ruhm und erhabenen Glanz Roms müssen die Wohnverhältnisse, nach Mumfords und Benevolos Schilderungen, für den Großteil der Bevölkerung katastrophal gewesen sein.<sup>57</sup> Für die römische Kaiserzeit wird die Bevölkerungsdichte auf ca. 80.000 Einwohner pro km<sup>2</sup>, für den Stadtkern sogar wesentlich höher geschätzt.<sup>58</sup> (Zum Vergleich: Margareten ist der am dichtesten besiedelte Wiener Gemeindebezirk und misst 26.196 Personen pro km<sup>2</sup>, Stand 1. Jan. 2011.<sup>59</sup>) Die meisten Menschen leben gegen Ende des 3. Jahrhunderts n. Chr. in den etwa 44.300 Mietshäusern, in meist misslichen Verhältnissen.<sup>60</sup> Die ersten Mietshäuser oder *Insulae* genannt lassen sich bereits zu Beginn des 4. Jahrhunderts v. Chr. nachweisen. Sie entstanden durch Umbau, Aufstockung und Vereinigung von Atriumhäusern. Die auf hohe Bodennutzung bedachte Grundstücksspekulation treibt die Stockwerkzahlen in die Höhe. Zu leichte Konstruktion führen häufig zu Einsturz, unzureichend gesicherte Feuerstellen zu Bränden. Die *Insula* ist wahrscheinlich kein rühmlicher Bautyp, dennoch ist sie beachtenswert, da sie das Straßenbild Roms am meisten prägt und sie bereits konzeptionelle Züge vorwegnimmt, die in der weiteren Geschichte des europäischen Mietshausbaus in Erscheinung treten werden. Die



Wo das älteste Forum, das Forum Romanum, noch nach pragmatischen Überlegungen konzipiert erscheint, weisen die jüngeren Foren bereits einen einheitlich durchgeformten Freiraum von rigider Gesetzmäßigkeit auf.

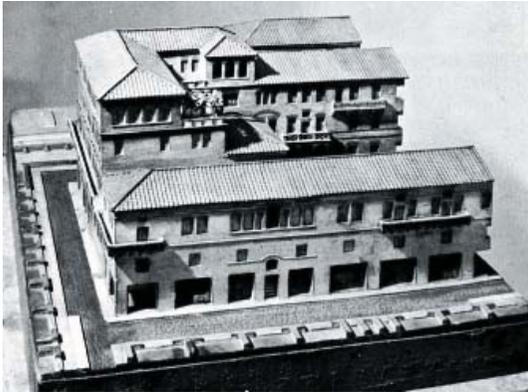
<sup>56</sup> siehe Müller/Vogel 2002, S.219

<sup>57</sup> siehe Benevolo 2000, S.212 f. u. Mumford 1984, ab S.251 (Kapitel: Kloake und Aquädukt)

<sup>58</sup> Müller/Vogel 2002, S.225

<sup>59</sup> <http://de.wikipedia.org/wiki/Margareten>

<sup>60</sup> siehe Benevolo 2000, S.212



Rekonstruktion einer Insula Ostias.

In Palmyra treten Kolonnaden an die Stelle des konzentrierten offenen Marktes.



wesentlichsten Aspekte betreffen die blockartige Erscheinung der Insulae, die Orientierung der Wohnräume und ein beginnendes Öffnen der Erdgeschoßzone zum Straßenraum hin. Wo die Wohnräume der römischen Atriumhäuser, die in der Tradition des griechischen Peristyl-Hauses stehen, auf den Innenhof ausgerichtet sind, liegen die (besseren) Wohnräume der Insula an der Straßenseite. Die Wohnungen der zahlungskräftigen Mieter sind zur Straße situiert, die Nebenräume, Gänge oder Wohnräume der ärmeren Mieter (Einzimmerwohnungen gehören zum Standard) zu den meist sehr klein bemessenen, dunklen Innenhöfen. Während in griechischen Wohnvierteln die Erdgeschoßzone meist fensterlos ausgebildet ist, kommt es im römischen Mietshausbau zur Entwicklung von Typen, bei denen sich das Erdgeschoß teilweise zur Straße hin öffnet und mit Läden, Tavernen und Werkstätten ausgestattet ist. Oft schützten Arkaden Fußgänger und Waren vor der Witterung. (Das Schema und die spekulative Handhabung der Insulae erinnert stark an die Grundstücksspekulation der Gründerzeit.)

BLICK AUF DIE PROVINZ: Eine beachtenswerte Weiterentwicklung des römischen Städtebaus findet man laut Mumford in den Städten Palmyra, Gerasa, Philippiopolis, Antiochia oder Ephesus in Syrien oder Kleinasien, „weil sie Geist und Gestalt der »modernen«, das heißt der Kaufmanns- und Bürokratenstadt noch deutlicher [vorwegnehmen] als die hellenistischen Beispiele...“<sup>61</sup> Die Länge der Hauptstraßen dieser Städte wird häufig durch Kolonnaden hervorgehoben. Mumford schreibt, dass hier offensichtlich Kolonnaden zum ersten Mal an die Stelle des konzentrierten offenen Marktes treten. Die Hauptstraße kann sich auch, wie beispielsweise in Palmyra, zu einem runden Platz erweitern. Ihre Länge wird gewöhnlich durch Torbögen an den Kreuzungen der Hauptstraße unterbrochen.<sup>62</sup>

*Libanios* (314- nach 393) einer der größten Redner in der griechischen Spätantike wusste den Wert der Kolonnaden zu schätzen. In seiner Rede über seine Heimatstadt *Antiochia* berichtet er über 25 Kilometer Kolonnadenstraßen, an denen sich private und öffentliche Bauwerke abwechseln. An einer Stelle seiner wortreichen Rede heißt es: „»Geht man die Straßen entlang, so findet man dort eine Reihe von Privathäusern, zwischen denen hie und da öffentliche Gebäude stehen ... alles in solchen Abständen, dass sie für jedes Viertel erreichbar sind, und immer liegt der Eingang unter Kolonnaden. Was bedeutet das und was ist der Sinn dieser langwierigen Beschreibung. Nun, mir scheint, dass die erfreulichste, ja die ertragreichste Seite des Stadtlebens der gesellschaftliche Umgang der Menschen miteinander sei, und das ist fürwahr eine Stadt, wo man diesen am meisten antrifft. Es ist gut zu reden und besser zuzuhören [...] Diese und zahllose andere Segnungen ergeben sich, wenn der Mensch dem Mitmenschen begegnet. Das Zusammensein von Menschen in anderen Städten, die keine Kolonnaden haben, wird vom schlechten Wetter leicht beeinträchtigt. Angeblich leben sie zwar in der selben Stadt, aber tatsächlich sind sie einander so fern, als lebten sie in verschiedenen Städten ... bei uns [wird] vielmehr die Freundschaft durch dauernden Umgang gefördert und entwickelt sich hier ebenso sehr, wie sie dort abnimmt.«“<sup>63</sup>

Libanios' hinreißender Lobrede entnimmt man, dass er die soziale Funktion der Stadt höher stellt, als die ihrer praktische Notwendigkeit und Nützlichkeit.

<sup>61</sup> Mumford 1984, S.249

<sup>62</sup> siehe ebd., S.248 f.

<sup>63</sup> ebd., S.249 f.



“Der mittelalterliche Plan von St. Gallen zeigt das Nebeneinander der Stadt mit dem Kloster oder dem Herrnsitz als Zentrum und der Handelsniederlassung vor den Stadttoren.” (Raith 1998, S.53)

## Verwinkelte Straßen und unregelmäßige Plätze

Durch den Verfall der römischen Ordnung folgt eine Zeit der Unsicherheit und Orientierungslosigkeit, woraus sich ein zunehmendes Bedürfnis nach Einfriedung, Schutz, Sicherheit, Beständigkeit und Dauerhaftigkeit erklären lässt. Die weitverbreitete annähernd radial-konzentrische Form der frühen mittelalterlichen Städte mit einrahmender Stadtmauer und einer gestalterischen Betonung des Stadtkerns ist wohl der bauliche Ausdruck einer Gesellschaft, die sich in jener unruhigen Zeit nach einer stabilen Mitte, einer klaren Abgrenzung und einer überschaubaren Ordnung sehnt.<sup>64</sup> Mauern, Tore und Verwaltungskern bestimmen die Hauptverkehrswege der Städte. Die Mauer schützt hierbei nicht nur vor dem Einfall feindlicher Mächte, sondern umfasst auch die geistige Grenze des Brauchtums.<sup>65</sup> Die wesentlichen Triebkräfte des Städtebaus bilden, nach Mumford, die zwei einander widersprechenden Faktoren: Schutz und Anziehungskraft.<sup>66</sup> Das Schutzbedürfnis geht einher mit der Tendenz zur Sesshaftigkeit und Beständigkeit. Die kulturelle Dichte und die Verlockungen, die eine Stadt ausstrahlt, wirken auf Kaufleute, Künstler und Reisende, die unweigerlich auch Veränderung mit sich bringen, stark anziehend. Der Stadt- und Siedlungsmorphologe *Erich Raith* (geb. 1954) spricht in diesem Zusammenhang von dem Phänomen des »Austauschs« (Waren-, Informations-, geistiger Umsatz etc.), dem die Tendenz zur permanenten Bewegung und Veränderung innewohnt und der versucht, die schützenden Mauern des Brauchtums zu durchstoßen. Mit einem Verweis auf die Schweizer Stadt *St. Gallen*, schreibt Raith, dass das Charakteristische an der mittelalterlichen europäischen Stadtentwicklung, der Verschmelzungsprozess zwischen der kulturellen Beharrungstendenz der Stadt und der Veränderungstendenz des Handels bzw. Austauschs, darstellt. „In den Gewerbebürgerstädten mit ihren zentralen Marktplätzen“, so Raith, kommt es „zu einer in der Stadtgeschichte einmaligen Kongruenz der Strukturen von Stadt und Austausch.“<sup>67</sup>

Anders als in antiker Kultur hält sich die frühe mittelalterliche Kultur nicht an formale Modelle, die auf theoretisch-schematischen Richtlinien basieren, sondern an pragmatische Entscheidungen, die sich aus dem Zusammenwirken praktischer Notwendigkeiten und lokaler Gegebenheiten ergeben.<sup>68</sup>

Mumford vermerkt hierzu: „Bei organischen Planungen führt eines zum andern. Was als Ausnutzung eines zufälligen Vorteils begonnen haben mag, führt vielleicht zu einem wichtigen Faktor in einem Entwurf, den ein vorher ausgedachter Plan nicht voraussehen konnte und daher wahrscheinlich übersehen oder verworfen hätte. [...] Eine organische Planung geht nicht von einem vorher festgelegten Ziel aus, sondern schreitet von Notwendigkeit zu Notwendigkeit oder von Gelegenheit zu Gelegenheit in einer Reihe von Anpassungen fort, die dann in zunehmendem Maße Zusammenhang und Zweck bekommen; sie schaffen dann einen komplexen, endgültigen Entwurf, der kaum weniger geschlossen ist als ein vorher ausgedachter geometrischer Plan.“<sup>69</sup>

<sup>64</sup> siehe Mumford 1984, S.291 f.

<sup>65</sup> ebd., S.353

<sup>66</sup> ebd., S.291

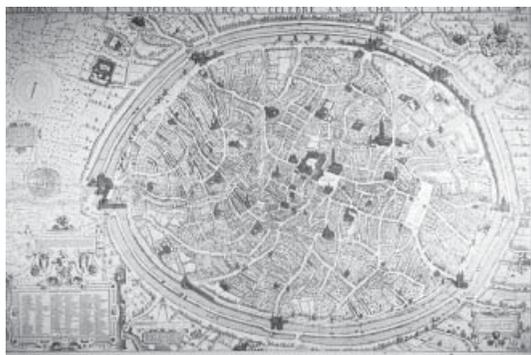
<sup>67</sup> Raith 1998, S.53

<sup>68</sup> siehe Benevolo 2000, S.352

<sup>69</sup> Mumford 1984, S.352

Brügge ist ein Paradebeispiel für eine radialkonzentrische mittelalterliche Stadt mit zentralem Marktplatz.

Unten: Perspektivischer Plan von Brügge aus dem Jahre 1562; Rechts: Detail des perspektivischen Plans mit Marktplatz und Markthalle mit Belfried.





Abfallender Marktplatz in Siena.



Von Arkaden umsäumter Längsplatz (Markt-gasse) in Bern.

Die STRASSEN UND PLÄTZE, die primär für den Fußverkehr und nicht für Fahrzeuge angelegt werden, folgen der Bodengestalt anstatt den Anspruch zu erheben sie zu verändern. Ein Paradebeispiel für eine gelungene topografische Angleichung ist der abfallende Marktplatz in Siena. Viele heute noch erhaltene Unregelmäßigkeiten beruhen auf Flussläufe, Bäume, die später gefällt wurden, alte Grenzraine (grasbewachsene Ackergrenze zwischen zwei Feldern) und vormalige Besitzverhältnisse. Existenzgrundlage vieler Städte ist der Fernverkehr. Die Hauptstraßen folgen meist den alten Fernwegen. In vielen römischen Städten verfällt das geometrische System des *Castrum Romanum* oder wird geomorph abgewandelt.<sup>70</sup>

Das Zentrum der Städte wird von einem oder mehreren öffentlichen Plätzen markiert, die von kommunalen Gebäuden umsäumt werden.<sup>71</sup> Um das Zentrum geomorph-geplanter Städte reiht sich in vielen Fällen ein annähernd radial-konzentrisches Gefüge aus gekrümmten, verwinkelten und unregelmäßigen Straßenringen, die mit der Stadtmauer ihren Rahmen erhalten.<sup>72</sup> Im Vergleich zu islamischen Städten bildete das unregelmäßig verlaufende Straßennetz dennoch ein einheitliches, solidarisches, egalitäres Erschließungssystem, das einen überschaubaren Eindruck eines Stadtteils vermittelt.<sup>73</sup>

Die im Mittelalter entstehenden Plätze übernehmen die Funktion von Agora und Forum, die Platzformen unterscheiden sich jedoch grundlegend. Je nach Gelände, regionaler Tradition und praktischen Bedürfnissen entstehen unterschiedlichste Typen. Straßenmärkte sind schon für frühe Marktsiedlungen typisch und erstrecken sich entlang eines Verkehrsweges, der sich auch zu einem Längsplatz öffnen kann. (Bern oder Freiburg können hier als Beispiele genannt werden.) Zentralplätze sind allseitig orientiert. Die Straßen münden bevorzugt in den Ecken dieser Plätze, wodurch ein Zerschneiden der Platzfläche und -wände vermieden wird. Erst im späten Mittelalter wird die Gestaltung der Freiräume als kommunale Aufgabe wahrgenommen. Mittelalterliche Plätze erhalten entgegen der antiken Ausformulierung keine architektonische Einfassung, die den öffentlichen Raum von den Wohnquartieren ausspart. Die Straßen münden direkt in den Platz ein und ihre Hausreihen setzen sich an den Platzwänden fort.<sup>74</sup>

DAS STRASSEN-BILD: Die antike Vorliebe für großzügige horizontale Gebäude wird von einer Vertikalisierung der Architektur abgelöst.<sup>75</sup> Aus dem Wettbewerb gesellschaftlicher Gruppen etabliert sich eine Vielfalt an Stadtbilder. Klerus, Adel, Bauern, Handwerker und Kaufleute bewohnen oft in geschlossenen Gruppen ganze Gebäude, Straßen oder Viertel. Ihre repräsentativen Gebäude sind von lokalen Traditionen und Baumaterialien geprägt.<sup>76</sup>

Der Typ der Bürgerhäuser entwickelt sich meist aus der Anpassung der Bauernhäuser an die Bedingungen des städtischen Lebensraums.<sup>77</sup> Stadthäuser haben zunächst zwei bis drei Stockwerke und werden in Reihen um Hintergärten gebaut. Manchmal situieren sich ganze Häuserreihen um Innenhöfe mit Privatgärten, die über einen

<sup>70</sup> siehe Müller/Vogel 2002, S.337

<sup>71</sup> ebd., S.345

<sup>72</sup> siehe Mumford 1984, S.353

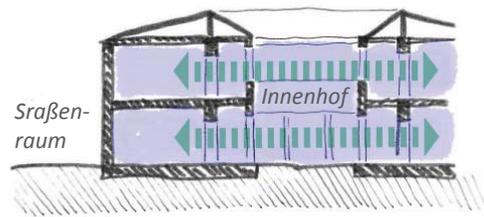
<sup>73</sup> siehe Benevolo 2000, S.352

<sup>74</sup> Müller/Vogel 2002, S.339

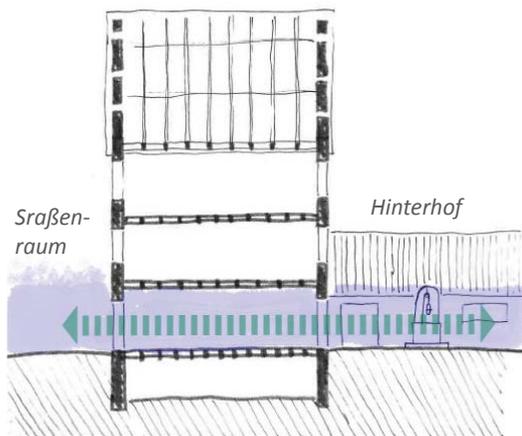
<sup>75</sup> ebd., S.345

<sup>76</sup> ebd., S.329

<sup>77</sup> ebd., S.343



Schematischer Vergleich zwischen einem typischen antiken Atriumhaus (oben) und einem mittelalterlichen Haus. Während das antike Haus eher ein introvertiertes Kommunikationssystem aufweist, öffnet sich das mittelalterliche Haus dem Straßenraum.



bewachten Torweg von der Straße aus erreichbar sind. Landwirtschaftliche Betriebe sind in diese Blöcke eingeflochten. Frei stehende Häuser sind aus Gründen des Witterungsschutzes und der Heizenergieeinsparung eine ausgesprochene Seltenheit.<sup>78</sup>

Im Vergleich zu den glatten und verschlossenen Straßenwänden in den Wohnvierteln der griechischen Polis, öffnen sich die mittelalterlichen Wohngebäude dem Straßenraum.<sup>79</sup> Allgemein ist im Mittelalter der öffentliche vom privaten Raum nicht so abgegrenzt wie in der Antike, da die Innenräume auf den Straßenraum ausgerichtet sind. Die Wirkung des Straßenraumes erfährt besonders an öffentlichen Marktplätzen eine Steigerung. Dort konzentrieren sich die Kommunalbauten, die sich deutlich von den umliegenden Bürgerhäusern abheben. Typisch ist das Nebeneinander oder Gegenüber von Rathaus und Hauptkirche, Dom und Pfalz. Aus dem Zusammenwirken von Geländeform, Platzgröße, Platzwänden, Straßenführung, Volumen und Gruppierung der Großgebäude, insbesondere von Hauptkirche und Rathaus, resultiert schließlich der individuelle Charakter der mittelalterlichen Stadtzentren. Aus der strebsamen Konkurrenz zwischen Handwerkszünften, Kaufmannsgilden, Ackerbürgern, Äbten und Adelsgeschlechtern resultieren irrationale Übersteigerungen der baulichen Repräsentation, besonders in den Vertikalen der Kirch-, Rathaus- und Stadttürme. Eindrucksvolle Stadtbilder sind das Erbe des Wettbewerbs jener Zeit.<sup>80</sup>

Der Großteil mittelalterlichen Lebens spielt sich im Freien ab. Hier handelt der Krämer in offenen Buden und der Handwerker verrichtet sein Tagewerk in seiner zur Straße hin offenen Werkstatt. Zünfte und Gilden errichten Bühnen für die Aufführung von öffentlichen Mysterienspielen. Hier werden öffentliche Botschaften verkündet, Turniere abgehalten, Verbrecher am Galgen, Ketzer am Scheiterhaufen bestraft; Bänkelsänger spielen Moritaten und Balladen und fliegende Händler bieten ihre Waren feil.<sup>81</sup>

Die Vorstellung von einem Verkehrsnetz oder ständigen Wagenverkehr kennt die mittelalterliche Gesellschaft noch nicht. Bei der Anlage von Straßen lässt sich jedoch häufig ein Unterschied zwischen Verkehrsstraßen – meistens für Karren – und kleineren Nebenstraßen erkennen. Im Allgemeinen sind die engen und verwinkelten Straßen aber hauptsächlich als Verbindung für Fußgänger gedacht. Dieses labyrinthartige Gefüge erweist sich zu Zeiten eingeschränkter Verfügbarkeit von Energie zusätzlich als geeigneter Schutz vor den Elementen. Oft werden die Straßen von Arkaden eingefasst, welche einen überdachten Vorbereich vor den Erdgeschoßläden bilden und zwischen den einzelnen Gebäuden und der Straße verbindend wirken. Es darf nicht unterschätzt werden wie, wichtig der Schutz vor Witterung in jener Zeit war, wurden doch Glasfenster erst im 17. Jahrhundert allmählich marktfähig.<sup>82</sup>

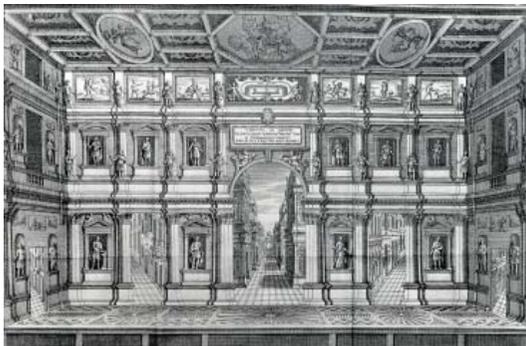
<sup>78</sup> siehe Mumford 1984, S.329

<sup>79</sup> ebd., S.360

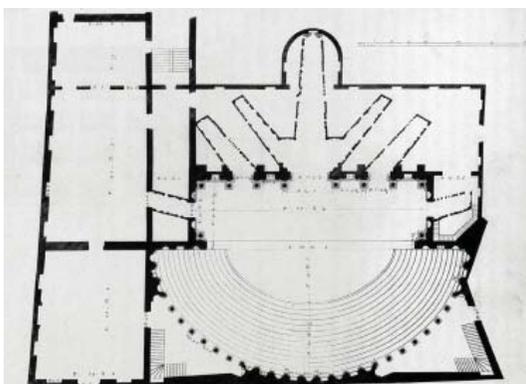
<sup>80</sup> siehe Benevolo 2000, S.352

<sup>81</sup> siehe Mumford 1984, S.358 f.

<sup>82</sup> ebd.



„In Vicenzas Teatro Olimpico spielt die Handlung vor der stilisierten Fassade eines Palastes. Um die Illusion zu stärken, öffnen sich fünf Portale auf Straßen, die von Tempeln und noblen Häusern flankiert sind.“  
(Rudofsky 1995, S.123)



Der Grundriss zeigt den Bühnen- und Zuschauerraum des Theaters und die Straßen, die von der Bühne strahlenförmig auseinandergehen.

## Die Straße als Bühne und die Bühne als Straße

Nachdem die Welle der mittelalterlichen Stadtgründungen langsam ausläuft, kommt es erneut zu einer Verfestigung der Kulturen. Kolonialisierung und die Entwicklung von Funktionssystemen führen zu neuem Aufblühen der europäischen Wirtschaft. Die italienische Renaissance steht paradigmatisch für diesen Wandel in Europa und bringt dies städtebaulich zum Ausdruck. Wir fassen diesen Wandel heute unter dem Begriff der beginnenden Neuzeit zusammen. „Der Städtebau der Renaissance ist im Gegensatz zur pragmatischen Haltung des Mittelalters wissenschaftlich-theoretischer Natur.“<sup>83</sup>

Die neu entdeckte Zentralperspektive verändert die Sehweise der Menschen und trägt zu einer dynamischen Verbindung von Malerei, Architektur, Städtebau und Bühnengestaltung und ihrem Verhältnis zum Landschaftsraum bei. Zu jener Zeit war die Straße selbst das große Welttheater. „Drama und Komödie, spontan oder arrangiert“, werden vom täglichen Leben geliefert. „Nie zuvor waren die Künstler so sehr von der Straße fasziniert wie während der Renaissance.“<sup>84</sup> Ihr Erfindungsreichtum und ihr Können finden in der perspektivischen Gestaltung von Straßen und Plätzen zu ihrem künstlerischen Ausdruck.<sup>85</sup>

1579 wird *Andrea Palladio* (1508-1580) damit beauftragt, ein Theater für *Vincenza* zu bauen: das *Teatro Olimpico*. Es ist das erste Theater seit der Antike nach dem Vorbild *Vitruvs* und steht symbolisch für die Wiedergeburt des Theaterbaus in Europa. Die historische Besonderheit besteht darin, dass ein konstantes Straßenbild als Kulisse dient. In diesem Zusammenhang ist es wieder *Bernard Rudofsky*, der die Straße als Inspirationsquelle für die Bühnenkulisse beschreibt: „Die Gleichstellung der Straße mit dem Theater, und umgekehrt, entspricht in idealer Weise der Vorstellung der Italiener, dass die Straße die beste Bühne ist. Auf der Bühne des *Olimpico* wurde die Straßenszene zu einem sorgfältig komponierten Kunstwerk erhöht.“<sup>86</sup>

„Die Folgen dieses eleganten Aufbruchs tragen wir noch immer. [...] Lange bevor Architekten die Gelegenheit hatten, ihre ehrgeizigen Projekte in die Wirklichkeit umzusetzen, boten sie den Theaterbesuchern eine Vorschau zukünftiger Städte.“<sup>87</sup> „Wenn man die Weltliteratur des Theaters untersucht, kann man nicht umhin, von der dominierenden Rolle der Straße überzeugt zu sein.“<sup>88</sup> Vom griechischen Drama über das mittelalterliche Mysterienspiel bis zum Theater der Barockzeit ist die Straße der bevorzugte Spielplatz des Vollblutdramas. *Sebastiano Serlio*, (1475-ca.1554) der bedeutendste Theoretiker der Renaissance, zählte in einem Aufsatz über das Theater »ein Bordell, ein Gasthaus und eine Kirche« zu den unentbehrlichen Elementen der Straße.<sup>89</sup>

Es verwundert nicht, dass die Straße als Bühnenbild Ende des 18. Jahrhunderts sukzessive von idyllischen Landschaftsmotiven abgelöst wird. Eine Gesellschaft, die ihr Interesse von der künstlerischen Gestaltung der Straße abwendet, wird eben ungen an eine selbst verschuldete Verwahrlosung erinnert.

<sup>83</sup> Müller/Vogel 2002, S.443

<sup>84</sup> Rudofsky 1995, S.122

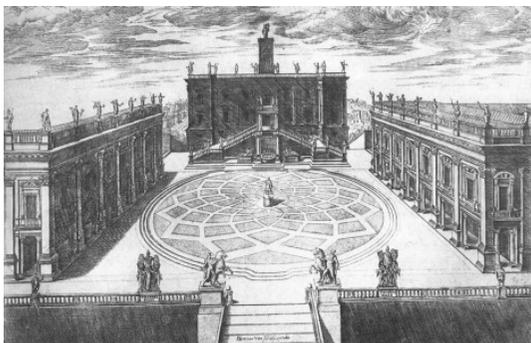
<sup>85</sup> ebd., Rudofsky 1995, S.117-122

<sup>86</sup> ebd., S119

<sup>87</sup> ebd., S.123

<sup>88</sup> ebd.,S.126

<sup>89</sup> ebd.



*Piazza del Campidoglio; Kupferstich von Étienne Dupéroc, 1568; Mit dem Kapitolplatz in Rom entwirft Michelangelo einen sich öffnenden Raum, der gleichermaßen von ein- wie ausströmender Bewegung ist. Auf eine Dominante axial ausgerichtete Plätze erscheinen zuerst auf Architekturbildern in der Frührenaissance, die Einbeziehung in die Planung beginnt in der Hochrenaissance. (dtv-Baukunst 2002, S.439)*

### **Geschlossene Ensembles, ausstrahlende Achsensysteme und die *Place des Vosges***

GESCHLOSSENE ENSEMBLES: Allgemein kann verzeichnet werden, dass sich die Architekten der Renaissance beim Entwerfen von städtischen Plätzen weniger von praktischen Bedürfnissen als von formal-ästhetischen Gesichtspunkten leiten lassen. Während im Mittelalter eine kleinteilige Struktur mit vielen aneinandergereihten Häusern das Straßenbild prägt, bilden sich in der Renaissance nach und nach große Baublöcke aus. Das führt zu Planungen mit wenigen Einzelgebäuden die zueinander im Gleichgewicht stehen. Im Vordergrund steht die Wirkung des geschlossenen geometrischen Stadtensembles.<sup>90</sup>

Eine wesentliche Erkenntnis ist, dass die räumliche Qualität eines Platzes auf dem Verhältnis der Grundflächen zu den begrenzten Flächen oder Körpern beruht, sowie auf ihre Struktur und Anordnung. Über die feingliedrige Struktur des Mittelalters legt sich nun sukzessive die neue Struktur der Renaissance, welche die geschlossene Gleichmäßigkeit des Ganzen anstrebt und den allseitig durchgebildeten Baukörper bevorzugt. Ferner übernimmt die Renaissance auch die mittelalterliche *Arkade* als vereinheitlichendes Element. Das Besondere im Vergleich zu den antiken Kolonnaden ist die Verbindung der *Arkade* mit den Wohnhäusern. Vor allem in *Bologna* wird diese mittelalterliche Tradition auch für Stadtpaläste übernommen. Die Stadtpaläste, deren Öffnung ursprünglich nur zum inneren Arkadenhof üblich war, öffnen sich nun auch an der Straßenfront zur *Arkade*.<sup>91</sup>

Diese bauliche Maßnahme fördert ungemein die Korrelation zwischen Straße und Palästen sowie die Kommunikation zwischen den Palästen. Die Laubengänge (ital. »Portici«) fördern somit die bürgerliche Zusammengehörigkeit und dienen gleichsam als Bühne gesellschaftlichen Treibens, ähnlich ihrem Vorbild der griechischen *Stoa* am griechischen Marktplatz.

AUSSTRAHLENDE ACHSENSYSTEME: Anstelle der zentralisierten geschlossenen Systeme der Renaissance treten im Barock ausstrahlende offene Systeme. „Räume, Gärten, Plätze, Straßen, ja die Städte selbst und die Landschaft gelten nicht mehr als autonome Bereiche, sondern werden mit durchlaufenden Achsen in übergeordneten Systemen verknüpft.“<sup>92</sup>

In Rom und Paris findet dieses Prinzip seine erste Anwendung. Vor allem ist es Paris, das im barocken Straßen- und Städtebau eine Vorreiterrolle einnimmt, und zum Vorbild ganz Europas wird. Die Plätze werden nach der neuen barocken Logik in das System der Straßenachsen miteinbezogen und verlieren oft viel von ihrer räumlichen Geschlossenheit zugunsten der Straßen. Die Steigerung der monumentalen Wechselwirkung aus Repräsentativbauten und langen breit angelegten Prachtstraßen wird zur Maxime. Diese Tendenz bildet den baulichen Ausdruck der neu aufkommenden zentralistischen Herrschaftssysteme, die sich über ganze Ländereien ausbreiten und das demokratische Gemeinwesen der Städte zerstören.<sup>93</sup>

<sup>90</sup> siehe Müller/Vogel 2002, S.441

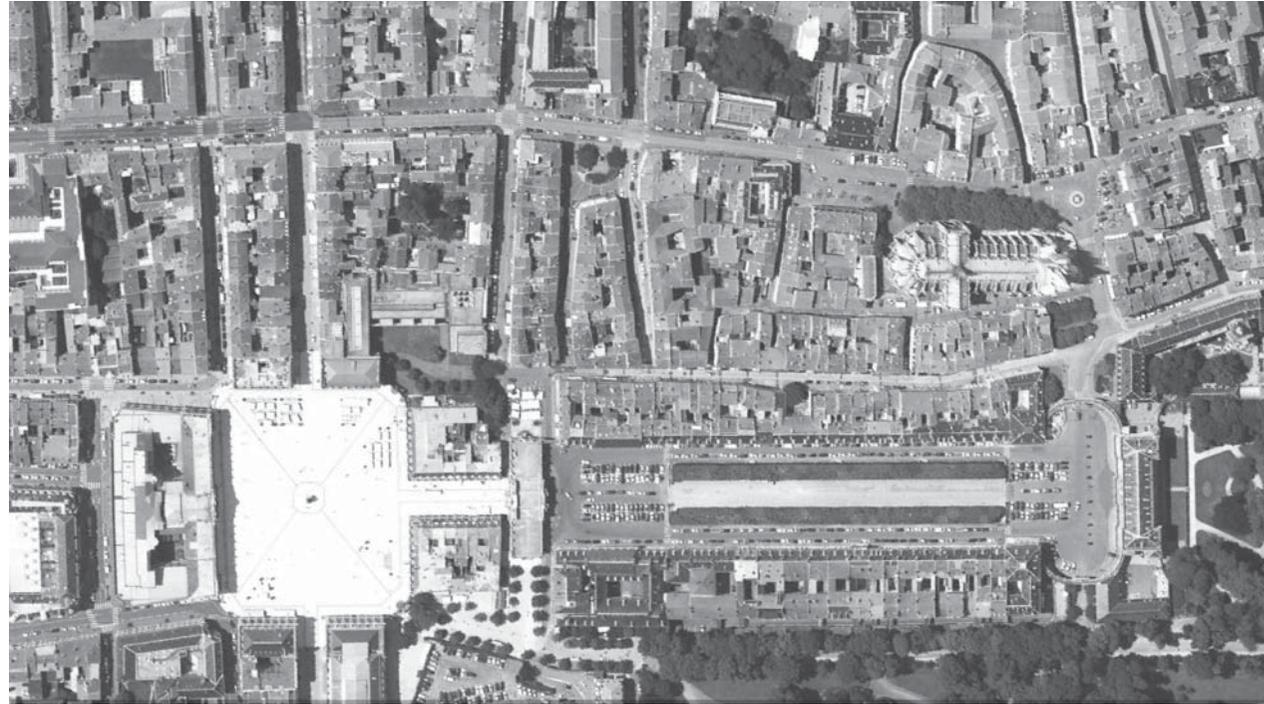
<sup>91</sup> ebd., S.445

<sup>92</sup> ebd.,S.437

<sup>93</sup> siehe Müller/Vogel 2002, S.443



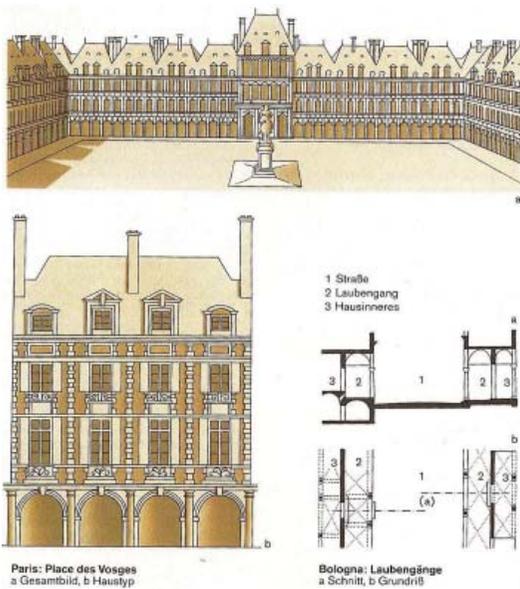
*Axiale Platzfolgen sind ein beliebtes Motiv im barocken Städtebau. Das Satellitenbild von Nancy (Frankreich) zeigt drei Plätze verschiedenen Charakters, die zu einer Platzgruppe verbunden sind und die mittelalterliche mit der neuen Handelsstadt verbinden. Auffällig ist der große Maßstabssprung zwischen der mittelalterlichen Stadtstruktur und der barocken Anlage. Oben: Foto entlang der Hauptachse.*



Diese Entwicklung nimmt bereits die bevorstehende Beschleunigung des 19. Jahrhunderts vorweg. Die übergeordneten Achsen bezwecken nicht nur eine optische Wirkung, sondern dienen auch als freie Schussbahn und dem reibungslosen Transport von Truppen und Gütern. Der Beschaulichkeit eingerahmter Straßenensembles gilt nur noch ein untergeordnetes Interesse. Noch ist die Postkutsche das schnellste Fortbewegungsmittel, doch wir stehen bereits an der Schwelle des Maschinenzeitalters.

DIE PLACE DES VOSGES: Gesellschaftlich betrachtet stehen die Renaissance und später auch das Barock für den Übergang von einer nach Schichten und Ständen organisierten Gesellschaft zu einer nach Funktionssystemen geordneten Wettbewerbsgesellschaft. „Es entwickeln sich Systeme der Geldwirtschaft, der Erziehung, des Rechts, der Politik, der Kunst, der Religion und andere.“<sup>94</sup> Während im Mittelalter das Individuum nur im Einklang mit seiner Gruppe und der hierarchischen Gesamtordnung toleriert wird, ist ab der Renaissance die Verwirklichung persönlicher Begabungen und

<sup>94</sup> Jürgen Mick, 10/2004, <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/Suche%20nach%20urbaner%20Identit%E4t.htm>



Schema des Place des Vosges in Paris

Ziele oft wichtiger als die Bindung an die institutionelle Ordnung.<sup>95</sup> Das Individuum wird nun vom „Teil der Gesellschaft zum Teil-Nehmer an den Gesellschaftssystemen“.<sup>96</sup>

Die *Place des Vosges* in Paris (erbaut 1605 bis 1612) markiert die bauliche Entsprechung dieses Wandels. „Das Revolutionäre des ausgeführten Projekts ... liegt in der [Entwicklung] eines neuen Wohnungs- und Quartiertyps für die Bewohner der Großstadt. Die Gleichheit der äußeren Erscheinung bietet einen anonymen Rahmen ... für die offene, großstädtische Gesellschaft, ohne eine sichtbare ständische Differenzierung und ohne den Zwang einer konkurrierenden Repräsentation.“<sup>97</sup>

Diese Anonymisierung überträgt sich wiederum auf den Menschen. Es ist jetzt nicht mehr möglich, die Position eines Menschen an seiner Kleidung zu erkennen. Das heißt, jeder muss seiner Identität selbst Geltung verleihen. Doch die Menschen sind „nicht spontan in der Lage, mit der neu erworbenen Freiheit umzugehen. Als erste Reaktion auf die Entfremdung [nützen] sie die obsoleten Standeszeichen, die jegliche Bedeutung verloren [haben], als Darstellungsmittel.“<sup>98</sup> Das wiederum führt dazu, dass die Menschen des Barock auf den Marktplätzen Kleider tragen, mit denen sie „Theaterschauspielern Konkurrenz machen können, um sich eine individuelle Identität zu verleihen. Das öffentliche Leben [wird] zum Theater. Wenn niemand..über Zeichen zu identifizieren [ist], kann die Identität zum Spiel werden. Zum Mummenschanz mit Maske.“<sup>99</sup>

### Der Boulevard, das Trottoir und die Passage; der Gründerzeitraster, die Peripherie und das Einfamilienhaus

ALLGEMEINE ENTWICKLUNGEN: „In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts [beginnt] die *Industrielle Revolution* den Verlauf der Geschichte zu verändern, zunächst in England und dann auf der ganzen Welt. Die Bedeutung der industriellen Revolution kann gleichgesetzt werden mit den anderen Wendepunkten der Menschheitsgeschichte – der landwirtschaftlichen Revolution in der Jungsteinzeit und der städtebaulichen Revolution in der Bronzezeit.“<sup>100</sup> Mit dem Übergang zur fossilen Energienutzung werden die räumlich beschränkten Informationsflüsse wie auch die Stoffströme mobilisiert.<sup>101</sup> Aufgrund des technischen Fortschritts und der neu auftretenden Möglichkeiten durch fossile Energienutzung kommt es in den industriellen Ballungszentren zu einem explosionsartigen Bevölkerungszuwachs. In Wien beispielsweise wächst innerhalb des heutigen Gemeindegebiets die Bevölkerungszahl von 1810 (224.548 Personen) bis 1910 (2.083.630 Personen) um das nahezu Zehnfache an.<sup>102</sup>

<sup>95</sup> Müller/Vogel 2002, S.415

<sup>96</sup> Jürgen Mick, 10/2004, ebd.

<sup>97</sup> Müller/Vogel 2002, S.445

<sup>98</sup> Jürgen Mick, 10/2004, ebd.

<sup>99</sup> ebd.

<sup>100</sup> Benevolo 2000, S.781

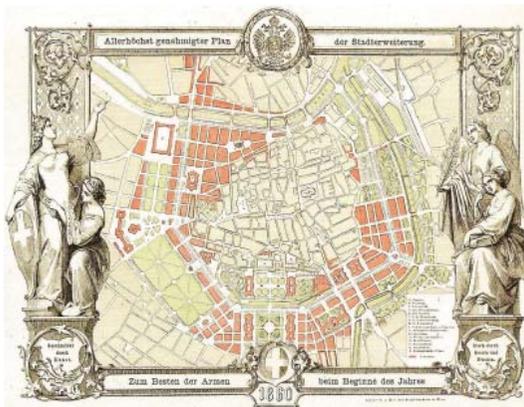
<sup>101</sup> siehe Sieferle 1997, S.174

<sup>102</sup> siehe [http://de.wikipedia.org/wiki/Demografie\\_Wiens](http://de.wikipedia.org/wiki/Demografie_Wiens), Stand 3. August 2011

Zahlreiche naturwissenschaftliche Erkenntnisse gerinnen zu einer Fülle neuer Errungenschaften. Es bricht das Zeitalter der modernen Wissenschaftsentwicklung heran. Die allgemeine Verzückerung an der modernen Technik verdrängt sukzessive das Interesse an den überkommenen Künsten. So wird auch das obsolete Verlangen nach künstlerischer Gestaltung von Straßen- und Platzsystemen, sowie von geschlossenen Stadtensembles und Parkanlagen, allmählich vom „modernen“ Interesse an der Bewegung, der Geschwindigkeit, den Maschinen und den neuen Möglichkeiten die daraus resultieren verdrängt. Auch die alte Neigung zur symbolgeladenen Dekoration von Fassaden gilt nun bald als hoffnungslos rückständig und als heuchlerischer Schein, der über den wahren Wesenskern der Dinge hinwegtäuscht.

Die mit der Industrialisierung einhergehende Beschleunigung des Warenumsatzes befreit die Städte zunächst vom Zwang der Stadtmauer und öffnet sie zur Landschaft. In der Anfangsphase der Industrialisierung beherrschen noch die Ästhetik und die Methoden der Barockzeit den Städtebau. „Besonders in den Residenz- und Hauptstädten erhält sich das System repräsentativer Hauptachsen, geschlossener oder ausstrahlender Plätze und öffentlicher Gebäude als Richtpunkte.“<sup>103</sup> Am Stadtrand jedoch beginnen sich bereits die Städte langsam über das Umland zu ergießen. Fabriken und Wohnsiedlungen verflechten sich zum neuen Bild der Industriestädte. Zwar hat es im Barock auch schon Verknüpfungen zwischen Stadt und Land, mittels großzügig angelegten Achsensystemen gegeben, doch „ihre von Dominanten bestimmte Orientierungskraft“ geht in den, beliebig in die Fläche wachsenden, Industriesiedlungen verloren.<sup>104</sup>

Wettbewerbsplan für die Wiener Ringstraße, 1858



DER BOULEVARD: Das allgemeine Aufbegehren für technischen Fortschritt erreicht vor allem das Verkehrswesen. Errungenschaften wie etwa die Eisenbahn, die Dampfschiffahrt, verbesserte Landstraßen und später auch die elektrische Straßenbahn „ermöglichen eine bis dahin nicht gekannte Mobilität: Sämtliche Güter, selbst sehr schwere, [können] überall hin transportiert werden [...]“<sup>105</sup> Zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit, ist das Reisen über weite Strecke, für alle sozialen Klassen und Schichten leistbar. Das moderne Pendlerwesen nimmt seinen Anfang. Die Städteplaner sind gezwungen, auf die neuen Mobilitätsansprüche zu reagieren. Alte Wehranlagen, deren Schutzfunktion in der modernen Kriegsführung an Bedeutung verliert, werden geschleift und zu breite Boulevards umfunktioniert (frz. »Boulevard« zu dt. »Bollwerk«, leitet sich vom Wall der Befestigungsanlagen ab). Ganze Stadtviertel werden aufgebrochen um den Anforderungen des modernen Verkehrs gerecht zu werden. Vor allem ist es Paris, das in diesem Zusammenhang wieder als Vorbild herangezogen wird. Unter der städtebaulichen Leitung von *Georges-Eugène Baron Haussmann* (1809-1891) wird, beginnend mit 1853, vermutlich von barocken Gartenanlagen inspiriert, ein gewaltiges Geflecht aus sternförmig zusammenlaufenden Boulevards, die sich in zahlreichen Knotenpunkten kreuzen, quer durch den mittelalterlichen Stadtkörper gebrochen. Diese Maßnahme zielt aber nicht nur auf ein rasches Vorankommen des wachsenden Stadtverkehrs ab, sondern soll auch – vor allem nach dem Schock der Revolutionen – dem raschen

<sup>103</sup> Müller/Vogel 2002, S.525

<sup>104</sup> ebd.

<sup>105</sup> Benevolo 2000, S.782



Oben: Auf der Jägerstraße (ab 1862 Praterstraße) hebt sich um 1850 der Fahrbereich vom Fußgängerbereich durch Begrenzungspfosten und einem differenzierten Bodenbelag ab, das Straßenniveau bleibt noch einheitlich. Unten: Um 1900 hebt sich der Fußgängerbereich durch Trottoires bereits baulich von der Fahrbahn ab.



Aufmarschieren von Truppen zweckdienlich sein. Ferner soll sie auch für bessere Durchlüftung und Belichtung des alten, engen, maroden und von Tuberkulose befallen Stadtkörpers garantieren. In Wien können der großzügig angelegte Ringstraßenboulevard mit seinen historistischen Repräsentativbauwerken sowie die Wiener Gürtelstraße mit den Stadtbahnbögen anstelle des alten Linienwalls zum Vermächtnis dieser Zeit gezählt werden.<sup>106</sup>

**DAS TROTTOIR:** Der rasante Bevölkerungszuwachs, das neu aufkommende Konsumbedürfnis und das Pendlerwesen aufgrund der funktionalen Trennung von Arbeiten und Wohnen, führen zu einem bis dahin nicht gekannten Verkehrschaos, dem der alte Stadtkörper trotz Aufbrechen der überkommenen Struktur kaum gewachsen ist. Das Bedürfnis der liberalen Gesellschaften nach Handel und Geschäftigkeit verdrängt sukzessive die anderen Bereiche öffentlichen Lebens vom Straßenbild. Die Straße als Ort des Verweilens, der Naherholung, der bürgerlichen Nahbeziehungen, der zwischenmenschlichen Kommunikation, und nicht zuletzt als Ort der sozialen Überwachung spielt nur noch eine untergeordnete Rolle. All diese essenziellen Funktionen, die der städtischen Straße immer schon innewohnten, die als Grundvoraussetzung für die Herausbildung eines Gemeinwesens auf Basis einer Sprechkultur betrachtet werden müssen, werden schrittweise vom Verkehr überlagert und von der Straße verbannt.

Da Zeit und Muse für verkehrserzieherische Maßnahmen nicht ausreichen und die Zahl an Verkehrsunfällen täglich steigt, werden bauliche Maßnahmen getroffen, um dem Problem Herr zu werden. So entsinnt man sich wieder einmal der Baukünste der alten Römer und beschließt, nach historischem Vorbild, die Fußgänger auf den Bürgersteig zu drängen, um den aus ökonomischer Sicht wichtigeren Fuhrwerken und Personenkutschen freie Vorfahrt zu gewähren. Antike Gehsteige, die die Römer ursprünglich von den Etruskern übernahmen, sind heute noch in den ausgegrabenen Vesuvstädten zu besichtigen.<sup>107</sup>

Die nutzungsneutrale Grundebene der Straße, die die Häuser verbindet und von jedermann unter gleichen Grundvoraussetzungen benutzt werden darf, wird durch den Gehsteig in parallele Bahnen zerteilt. Die Kanalisierung der Straße nimmt ihren Anfang. „Die Erweiterung des privaten Raumes durch die Straße als öffentlicher Schauplatz und Spielraum des städtischen Lebens fällt der Verkehrsfunktion zum Opfer.“<sup>108</sup>

Der wiederentdeckte Gehsteig wird, wie Rudofsky schreibt, zu „einer Zone zweifelhafter Sicherheit“. Die Menschen werden zwischen den Gebäuden auf der einen Seite und der lebensbedrohlichen Straße auf der anderen eingezwängt. „Der Stadtbewohner nimmt dies alles als selbstverständlich hin. Er fühlt sich nicht dadurch erniedrigt, entlang dieses engen Pfades Spießruten laufen zu müssen, da ihm keine Alternative bleibt.“ Es ist immer wieder ein erschütternder Anblick, „ein Moment des wahren Schreckens“<sup>109</sup>, alte und schwache Menschen oder Mütter mit kleinen Kindern, beim hastigen Überqueren von Straßen zu beobachten. Der ungehinderte Verkehrsfluss ist den Städten offenbar wichtiger als ein angemessener Lebensraum für die Stadtbewohner.<sup>110</sup>

<sup>106</sup> siehe Müller/Vogel 2002, 525

<sup>107</sup> siehe Rudofsky 1995, S. 273

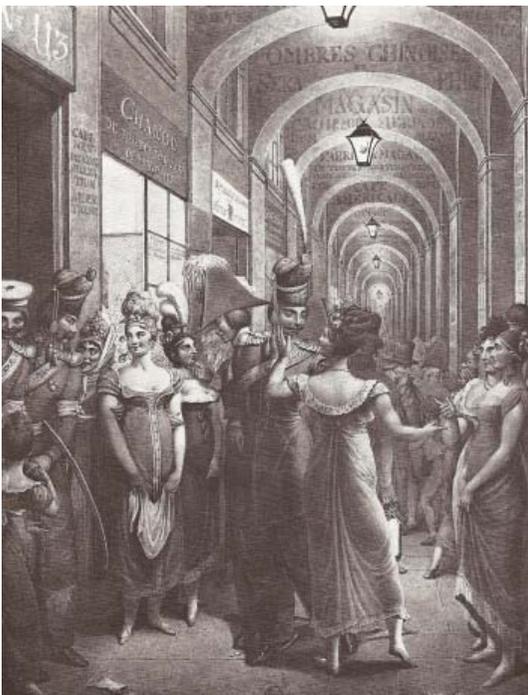
<sup>108</sup> Müller/Vogel, S.529

<sup>109</sup> Rudofsky 1995, S.273

<sup>110</sup> siehe ebd., S.275



Oben: Galeries de Bois; Unten: Galerie im Palais-Royal;  
Diese frühen Passagenräume waren für Adelige und Bettler, Großbürger und Huren, Flaneure und Gaukler, Gauner und Geschäftsinhaber, Aristokraten und Kaufleute gleichermaßen anziehend.



DIE PASSAGE bildet wohl den bedeutendsten Straßenraum im Übergang vom feudalen zum kapitalistischen Zeitalter. Als eine Erfindung der privaten Bauspekulation entsteht sie aus den Wirren der *Französischen Revolution* und avanciert zur wichtigsten gesellschaftlichen Bühne des 19. Jahrhunderts.<sup>111</sup> Politische, soziale und wirtschaftliche Umstrukturierungen schreiben sich in Gestalt und Funktion der Passage nieder. Die Passage bildet den geeigneten Schauplatz für das Zelebrieren neuer Machtverhältnisse einer sich herauskristallisierenden konkurrenzkapitalistischen Gesellschaftsordnung. Das Publikum bildet einen Querschnitt durch alle Gesellschaftsschichten. Im Getümmel der Masse vermischen sich Adelige mit Bettler, Großbürger mit Huren, Flaneure mit Gaukler, Gauner mit Geschäftsinhabern, Aristokraten mit Kaufleuten.<sup>112</sup>

Das Grundmodell der Passage bildet die *Galleries de Bois* (von 1786 bis 1788 erbaut), die der Cousin des Königs Ludwig XVI., der Duc d'Orleans, im Garten des Palais-Royal errichten lässt, um sein ausschweifendes Leben zu finanzieren.<sup>113</sup> Es handelt sich dabei um provisorische Holzbaracken mit Kaufläden und Lokalen, die aus Budgetknappheit anstelle von geplanten Arkadengängen mit Geschäften und Wohnungen für den Adel errichtet werden. Der unerwartete Erfolg dieses illusorischen Orts verschafft dem Palais-Royal, insbesondere der Galeries de Bois großen Ruhm, der weit über die Landesgrenzen hinausreicht. Wer auf sich hält und zur Speerspitze gesellschaftlichen Wandels zählen will muss in dieses Gewühl des ausschweifenden Vergnügens eintauchen. Die Galeries de Bois liefert den Auftakt zu einem europaweiten und später auch weltweiten Wettbewerb um den Bau von repräsentativen Passagenräumen als Ausdruck einer kapitalistischen Elite.<sup>114</sup>

Die traditionelle Passage ist ein öffentlicher überdachter Straßenraum auf meist privatem Grund und steht in der Tradition der antiken *Stoan*, römischen Markthallen und mittelalterlichen *Portici*. Sie besteht aus zwei Reihen von Geschäften, die vom glasüberdachten Passagenraum erschlossen werden. Oft bildet ein repräsentatives Portal in der Form eines römischen Triumphbogens den Eingang. Die inneren Fassaden einer Passage sind zugleich die Außenfassaden der Geschäftslokale. Ihre Säulenordnung wird oft von Palastfassaden übernommen oder folgt der Gliederung von Kathedralen. Das Motiv der Arkade ist ein immer wiederkehrendes Element. Technische Innovationen in der Glas- und Stahlerzeugung leisten einen entscheidenden Beitrag in der Entwicklung von immer größeren und opulenteren Passagenräumen.<sup>115</sup> Das wichtigste Element ist das Schaufenster. Durch Fortschritte in der Glasproduktion löst sich die Fassade sukzessive auf und öffnet sich immer mehr dem überdachten Straßenraum. Die Säulen werden schlanker, bis sie die Wirkung von grazilen Fensterrahmen haben. „Die moderne Auslage ist erfunden.“<sup>116</sup>

<sup>111</sup> siehe Geist 1982, S.7

<sup>112</sup> ebd., S.87 und Palma 2003, S.5; S.34; S.51

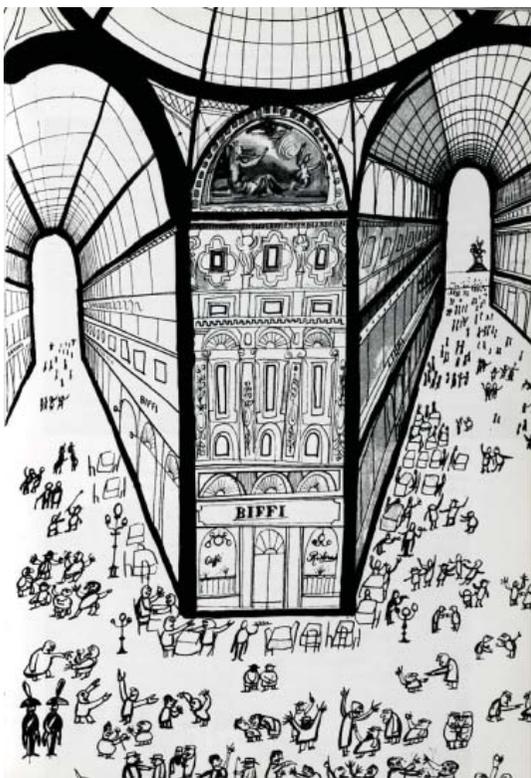
<sup>113</sup> siehe Palma 2002, S.35

<sup>114</sup> siehe Geist 1982, S.88

<sup>115</sup> siehe Palma 2003, S.34

<sup>116</sup> ebd., S.10

„Die Galleria Vittorio Emanuele II in Mailand gilt als das klassische Beispiel der Monumentalen Phase in der Entwicklung der Passage.“ (Raith 1998, S.63)  
 „Für Saul Steinberg, der zehn Jahre seiner Jugend in Mailand verbrachte, war die Galleria Versammlungsplatz, Seminar und Welttheater mit dem Restaurant Biffi als Nabel. Diese Zeichnung von 1949 reflektiert gleichermaßen seine Ausbildung als Architekt wie auch seinen Scharfblick in der Wiedergabe der natürlichen Veranlagung der Italiener. Sein graphischer Bericht über die rhetorische Begabung eines ganzen Volkes erklärt den Bedarf nach einer angemessenen Umgebung besser, als dies viele Bände zur Architekturgeschichte leisten können.“ (Rudofsky 1995, S.88)



Für den Fortbestand einer Passage ist eine hohe Frequenz an zahlungskräftigem Publikum von entscheidender Bedeutung. Eine hohe Fluktuation ist nur dann gegeben, wenn die Passage auch eine wichtige Verkehrsfunktion hat. Sie muss abkürzen, verbinden, erschließen, den Weg erleichtern. Am Besten wird das erreicht, wenn sie zwei Punkte bzw. Straßen verbindet, die aufeinander anziehend wirken. Sie muss in das dichte Stadtgefüge eingeflochten sein, möglichst nah am Zentrum liegen und eine breit gefächerte Nutzungsmischung bieten: Geschäfte, Restaurants, Cafés, Bars, Wohnungen, Clubräume, Bäder, Theater, Bordelle etc.. Obwohl die Passage ein Innenraum ist, bleibt der Charakter eines öffentlichen Straßenraums erhalten.<sup>117</sup> Bezeichnend ist, dass die Passage ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist. Anbetrachts der prekären Verkehrsentwicklung im 19. Jahrhundert bietet die Passage einen geeigneten Zufluchtsort des betörenden Scheins, der es ermöglicht, im Spaziergang, in die hedonistische Welt der Luxuswaren einzutauchen und die Sorgen des Alltags zu vergessen. „Kaufen wird zum Fetischismus, die Ware zum Fetisch.“<sup>118</sup>

Nach der Deutung des deutschen Philosophen und Literaturkritiker *Walter Benjamin* (1892-1940) entscheidet sich in der Passage das Schicksal der ganzen Moderne. „In den Passagen wird die Verzauberung der Welt in ein einziges Interieur [vollzogen], in dem Wohlgefühl-Oberflächen für elegante Menschen, für Kaufkraftbesitzer und für Menschen die nach Souveränität nachfragen ... hergestellt werden. [...] In der Passage verwandelt sich der Kapitalismus in eine Féerie, in ein Märchenspiel, in eine orientalisierende Fantasmagorie und in eine glitzernde Oberfläche aus Glas und Luxus, wo die frohe Botschaft des Konsums an den Menschen sich wendet.“<sup>119</sup>

Etwas abgewandelt tritt die Passage auch als Glaspalast und Bahnhof, später auch als Kaufhaus in Erscheinung. Gemein ist diesen Bautypen eine hohe Spannweite von Stahl-Glas-Konstruktionen und eine ähnliche Funktion: die Befriedigung der Gier nach neuartigen Verlockungen und das in einem witterungsunabhängigen Raum des Komforts.

Dem Glaspalast liegt die Idee zugrunde, alle Reichtümer und Errungenschaften der kapitalistischen Welt an einem Ort zusammenzutragen. Der deutsche Philosoph *Peter Sloterdijk* (geb. 1947) deutet den Erfolg dieses Bautyps anhand der ersten Londoner Weltausstellung 1851 im *Kristallpalast* von *Joseph Paxton* (1803-1865) wie folgt: „Der Kristallpalast ist die Prophezeiung eines Weltzustandes, in dem das ganze Exterieur zum Verschwinden gebracht wäre und alle Welt in Innenraum verwandelt worden ist. Eine Welt, in der man nicht mehr hinausgeht. Eine Welt, in der soviel Innenraumpotenzial geschaffen ist, dass selbst Touristen innerhalb des Palastes reisen. Das ist die Forderung [...] Beim modernen Massentourismus geht es immer darum, dass man innerhalb dieses generalisierten Glaspalastes, von einer Komfortzone in die andere Komfortzone umzieht.“<sup>120</sup> Demnach fungiert das Glashaus wie ein überdimensionaler Bazar, der die Reichtümer der Welt vereint. Während jedoch die Straßenpassage in den öffentlichen Stadtraum eingeflochten und integriert ist, fungiert der Glaspalast als freistehender Solitär im Garten.

<sup>117</sup> ebd., S.12 f. und Geist 1982, S.30 f.

<sup>118</sup> Palma 2003, S.14

<sup>119</sup> Peter Sloterdijk über Walter Benjamin, bei der Rezension Sloterdijks Werk „Der Weltinnenraum des Kapitals“, Donnerstag, 8. 6. 2006, im AK-Bildungszentrum, <http://www.wienerstadtgespraech.at/nachlese/sloterdijk/>

<sup>120</sup> ebd.



*Die Kassenhalle des 1873 eröffneten zweiten Wiener Südbahnhofs dient als Übergangsraum bzw. Passagenraum zwischen dem statischen und dem dynamischen Raum. Durch die Raummöblierung im neoklassizistischen Ringstraßenstil und die großzügig angelegte dreiläufige Treppe wirkt die Kassenhalle wie die Kombination aus erweitertem Straßenraum und Vestibül eines Theaters.*

Bahnhöfe verbinden zwei Orte in einem größeren Maßstab. Hier reicht der Passagenraum von der Bahnhofshalle – die in frühen Bahnhöfen den Charakter einer öffentlichen Prachtstraße hatte – über Bahnsteig und Reisewaggon bis zum Zielbahnhof. Die Bahnhofshalle funktioniert hier als Übergang zwischen dem statischen Raum und dem Geschwindigkeitsraum. Was in der Passage die Schaufenster der Läden sind, sind beim Zugreisen die Fenster des Waggons, an denen die Landschaft wie ein Filmstreifen vorbeizieht.<sup>121</sup>

Das Kaufhaus ist direkter Nachfolger der Passage und auch mitverantwortlich für ihr Ende. Neu ist hier die Zusammenlegung der Läden ohne räumliche Trennung. Zwar öffnet sich der Innenraum nach oben hin, er ist aber nicht mehr öffentlich und hat auch nicht mehr den Anspruch einen Außenraum vorzutauschen.<sup>122</sup>

Einkaufszentren und Supermärkte haben mit einer traditionellen Passage nicht mehr viel zu tun. Gemein ist ihnen lediglich die Idee einer heilen Welt der Verführung und des Konsums; die Idee von einem komfortablen Ort, wo internationale Massenwaren aller Art zusammengetragen werden. Im Umgang mit dem umliegenden Straßenraum unterscheiden sich die neuen Bautypen von der klassischen Passage grundlegend. Während sich die klassische Passage dem umliegenden Straßenraum öffnet, für alle Milieus zugänglich ist und das Umfeld bereichert, verkehrt es sich bei Einkaufszentren und Supermärkten ins Gegenteil. Diese kapseln sich von der städtischen Umgebung ab, grenzen unerwünschtes Publikum aus, verfügen über ein introvertiertes Kommunikationssystem und entziehen der Umgebung die Kaufkraft. Die umliegenden Straßen dienen nur noch als Versorgungskanäle.

DER GRÜNDERZEITRASTER: Eine sehr markante Veränderung im Straßenbild bringt die Überformung und Erweiterung Wiens durch ein Blocksystem auf der Grundlage eines rechteckigen Straßenrasters mit sich. Diese Bebauungsform wird in den neu angelegten Wohn- und Handelsvierteln der Vororte angewandt. In Wien sei hier besonders auf die gründerzeitlichen Stadterweiterungen in Favoriten, Meidling, Ottakring, Hernals etc. hingewiesen, wo diese städtebauliche Ordnung besonders großräumig umgesetzt wurde. Dieses strenge Muster prägte schon die griechischen, römischen und mittelalterlichen Garnisons- und Kolonialstädte und entspricht dem praktischen Rationalismus von Kaufleuten und Kolonisatoren. Zur Straßenfront repräsentieren sich die Gebäude durch eine reine »Fassadenarchitektur«. Die Schaufrent der Gebäude setzt sich aus beliebig kombinierten historistischen Stilfragmenten zusammen.<sup>123</sup>

Die gerasterten Neubauviertel werden seinerzeit wegen ihrer öden Eintönigkeit und aus Mangel an Grünflächen stark kritisiert.<sup>124</sup> Einhergehend mit Mietzinswucher und Grundstücksspekulation entwickelt sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts in vielen Vorstädten unsägliches Wohnelend, das dem Typus der gründerzeitlichen Blockstruktur zugeschrieben wird.

<sup>121</sup> siehe Russo/dérive25 2006, S.15-20

<sup>122</sup> siehe Palma 2003, S.26-29

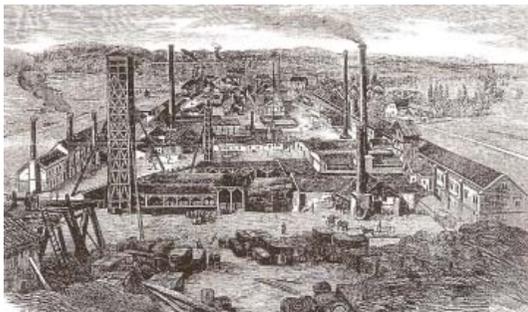
<sup>123</sup> siehe Müller/Vogel 2002, S.525

<sup>124</sup> siehe Camillo Sitte 1909, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen



Der Bauzonenplan aus dem Jahre 1893 sah antrachts des wirtschaftlichen Wachstums auch für weite Gebiete Simmerings einen rigiden Blockraster vor. Nach den zwei Weltkriegen wurde dieses Vorhaben nicht mehr aufgegriffen. Wäre es anders gekommen, hätte die Simmeringer Haide heute anstelle von Obstgärten eine ähnlich dichte Stadtstruktur wie Ottakring oder Favoriten.

Unten: „Rauchende Schloten an der Periphäre um 1870; Chemische Productenfabrik von Wagenmann, Seybel & Comp.“ (Schwarz/Umwelt Stadt 2005, S.284)



Die Geschlossenheit von Plätzen wird nun gänzlich dem Durchzugsverkehr geöffnet. In der neuen Blockrasterstadt sind die Plätze meist nur noch Aussparungen im Straßenraster, die bald vom innerstädtischen Verkehr überschwemmt werden. Der Naherholungswert der Plätze wird stark in Mitleidenschaft gezogen. Die wenigen Parks und zusammenhängenden Grünflächen – einzelne Oasen in der Häuserwüste – sind von der Bevölkerung nur in der geringen Freizeit zu erreichen.<sup>125</sup>

Zu einer ausführlichen Auseinandersetzung mit dem gründerzeitlichen Blocksystem soll es aber erst im zweiten Teil »Der Block« kommen.

DIE PERIFERIE: Während sich das alte barocke Achsensystem mit dem neuen Blocksystem der liberalen Stadt durchdringen und die Wohnviertel in das System des Straßenrasters eingezwängt werden, entfaltet sich die Industrie im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau nach ihren eigenen Gesetzen. Da die industriellen Anlagen ohnehin oft nicht genug Platz im knapp bemessenen Straßenraster haben, weichen viele Betriebe in die Peripherie aus.<sup>126</sup>

Nachdem die Ökonomen den Stadtmagistraten rieten, die öffentlichen Eingriffe in allen Bereichen des sozialen Lebens – auch in dem der Städteplanung und im Bauwesen – einzuschränken, sind den Interessen der Industriellenvereinigung alle Schranken geöffnet. (Das klingt bemerkenswert aktuell.) In der Peripherie gibt es keine im Voraus geplanten Stadterweiterungen mehr, wie etwa in den Städten im Barock oder in der Renaissance. Grünland wird in „Wild-West-Manier“<sup>127</sup> zu Bauland umgewidmet und frei nach privaten Bedürfnissen ohne Rücksicht auf die Umwelt bebaut. Wenn man in der Hochgründerzeit zum Stadtrand hinausspaziert, bietet sich einem ein Bild aus verschiedenartigsten Bauwerken, voneinander unabhängigen Interessen und Initiativen. Luxusbauten, Armenviertel, Fabriken, Lagerhäuser und technische Anlagen liegen ungeordnet und wie zufällig nebeneinander. Mit der Zeit verdichtet sich dieses ungestüme Geflächt zu einem geschlossenen Organismus.<sup>128</sup>

Die traditionellen Planungssysteme mit ihren ästhetischen Zielsetzungen und Rangabstufungen werden von den Wirtschaftsbetreibenden nur noch als veraltet und überflüssig eingestuft.<sup>129</sup> So kommt es, dass die soziale und architektonische Homogenität, die die frühen Städte kennzeichnete, verloren geht. Während sich im Barock noch die sozialen Schichtungen innerhalb eines bürgerlichen Wohnhauses abzeichneten, entsteht in der liberalen Stadt die Tendenz zur räumlichen Segregation, in deren Folge jeweils geschlossene Stadtviertel für die Reichen, die Mittelschichten und die Armen entstehen. Auch die räumlich-soziale Abkapselung unter den Nachbarn gehört zu den gängigen Entwicklungen.<sup>130</sup>

<sup>125</sup> siehe Müller/Vogel 2002, S.531

<sup>126</sup> ebd., S.525

<sup>127</sup> siehe Ruby, Falter 42/09 S.50, erschienen am 14.10.09

<sup>128</sup> siehe Benevolo 2000, S. 802

<sup>129</sup> siehe Müller/Vogel 2002, S. 525

<sup>130</sup> siehe Benevolo 2000, S.802



*Stadtrandsiedlung Leopoldau; nach dem Konzept der ersten Siedlerphase 1919 entstanden ab 1932 425 paarweise zusammengefasste Häuser. Die strukturelle Ausdünnung nimmt in den 1920er- und 1930er-Jahren ihren Anfang. Das Auto soll nach dem 2. Weltkrieg zum entscheidenden Katalysator dieser Tendenz werden.*

DAS EINFAMILIENHAUS: Eine signifikante Entwicklung jener Zeit trifft das frei auf separatem Grundstück stehende Haus. Von Landhaus und Jagdschloss inspiriert, einst den Königen und dem Adel vorbehalten, liegt das frei stehende Einfamilienhaus nunmehr – wenn auch in einer verkleinerten Ausgabe – auch für das reiche und mittlere Bürgertum im Bereich des Erschwinglichen. Die Größe des Abstandes zum nächstliegenden Gebäude wird zum Gradmesser für den sozialen Status.<sup>131</sup> Bald erreicht der Anspruch auf ein eigenes Haus im Grünen auch das Kleinbürgertum und Proletariat. Die englische Gartenstadtbewegung macht das Einfamilienhaus zum Ideal der Wohnform. Kurze Zeit später kommt es auch auf dem europäischen Festland zur Gründung von Gartenbaugesellschaften. Wien erreicht diese Tendenz nach dem Ersten Weltkrieg. Prekäre Lebensverhältnisse in den gründerzeitlichen Zinshäusern und die allgemeine Wohnungsnot nach dem Krieg, führen zur Errichtung notdürftiger Unterkünfte am Rand des Wienerwaldes, wo genügend Bauholz vorhanden ist. Aus diesen Notmaßnahmen entwickelt sich unter tatkräftiger Federführung von *Adolf Loos* (1870 – 1933) die Wiener Siedlerbewegung, die die frei stehende kleine „Villa“ im Grünen auch für das Proletariat als Grundrecht fordert. Die Vorstellung vom eigenen Haus und das damit verbundene Bild eines geglückten Lebens hat sich im Gedächtnis des Volkes so sehr verfestigt, dass heute ganze Industrien ihre Existenz mit der Erfüllung dieses Traums begründen. Gartensiedlungen entwickeln sich – in Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauweise – zum weltweiten Konzept. Der Straße kommt in den dabei entstehenden Siedlungsstrukturen nur noch eine Erschließungsfunktion zu. Sie dient nur noch als Zubringer für die introvertierten privaten Gartenanlagen. Die daraus entstehende Weitläufigkeit und Monofunktionalität kann nur noch mithilfe des Autos kompensiert werden.

Zusammenfassend kann verzeichnet werden: In der liberalen Stadt (Industriestadt des 19. Jahrhunderts) verflochten sich Industrie und Flächensiedlungen zu industriellen Ballungszentren, in denen die Wohnungsqualität immer mehr absinkt.<sup>132</sup> Die unkontrollierten Entwicklungen in der Peripherie sprengen das einst in sich geschlossene Stadtbild und lassen Stadt und Land ineinanderfließen. Die Agrikulturlandschaft verwandelt sich schrittweise in die „Totale Landschaft“.<sup>133</sup>

<sup>131</sup> siehe Benevolo 2000, S. 802

<sup>132</sup> siehe Müller/Vogel 2002, S.525

<sup>133</sup> siehe Sieferle 1997



*Oben: Arnsteingasse um 1900, in Blickrichtung zur Mariahilfer Straße; zwar ist die Straße bereits in Fahrbahn und Gehsteig gegliedert, dennoch ist die Fahrbahn auch für Fußgänger attraktiv zu nutzen. Man bedenke, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Straßen nicht höher war als das Schrittempo von Pferden.*

*Unten: Arnsteingasse heute, selbe Blickrichtung; durch hohes Tempo und parkende Autos ist der Straßenraum für Fußgänger unattraktiv geworden.*



## Die Straße verkommt zur Fahrbahn

Die Straße hat im 19. Jahrhundert nicht nur eine ästhetische Transformation erfahren, sondern auch eine grundlegende Veränderung in ihrer Nutzung. Die Multifunktionalität der Straße verwandelt sich nach und nach in eine Monofunktionalität. Wo Freizeit, Spiel, Erholung, Handel und Verkehr vor Kurzem noch nutzungsneutral beieinanderlagen, verdrängt nun der Verkehr alle anderen Bereiche. Die neuen technischen Verkehrsmittel lassen den Raum schwinden und die Zeit immer mehr in den Vordergrund rücken. Die Zeit wird zum Gradmesser des Erfolgs. Der Schnellere übervorteilt den Langsamen. Und so kommt es, dass eine unsägliche Eile über das Land zieht und auf den städtischen Straßen ein bis dahin nicht gekanntes Verkehrsaufkommen bewältigt werden muss. „Die Menschen [lassen] sich fortan in zwei Kategorien teilen – in diejenigen, die gehen, und in die anderen, die fahren [...] Die traditionelle Gleichheit aller Straßenbenutzer wurde nie wieder hergestellt.“<sup>134</sup>

Zu Zeiten der Pferdefuhrwerke, der Tramway- und Fahrradstadt herrscht anfangs noch eine gewisse Gleichberechtigung aller Straßennutzer, mit der Einführung der »Korridorstraße« (nach dem Schema: Häuserwand, Gehsteig, Parkplatz, Fahrbahn) und der Vollmotorisierung mutiert die Straße jedoch endgültig zu einem reinen Geschwindigkeitsraum. Der motorisierte Individualverkehr erhält die neue Vormachtstellung.

Während sich in den USA bereits in den 1920er Jahre die Mineralölwirtschaft massiv durchsetzte, erreicht Europa diesen Durchbruch, aus politischen Gründen, erst in den 50er Jahre. Unter Umwelthistorikern wird die Mitte des 20. Jahrhunderts als Epochenschwelle bezeichnet, „jenseits deren das Umweltproblem eine neue Dimension gewonnen hat. Dieses Phänomen wird auch »Fünfziger-Jahre-Syndrom« genannt und bildet den Ausgangspunkt der aktuellen Umwälzungen. Erdöl und Erdgas lösen die überkommene Kohlenwirtschaft ab und werden zur neuen Energiebasis. Flüssige Brennstoffe bilden die Grundlage für die Massenmotorisierung.“<sup>135</sup>

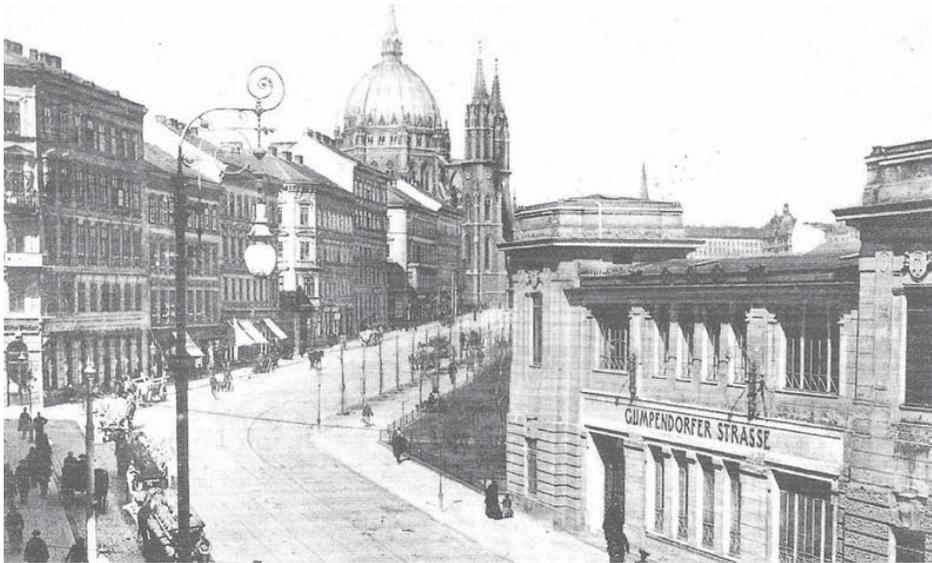
Zwar hat die elektrische Straßenbahn bereits „seit dem späten 19. Jahrhundert eine gewisse Bresche in den urbanen Komplex geschlagen“, mit den neuen S- oder U-Bahnen hingegen wird jetzt eine großräumige funktionale Trennung einzelner Stadtteile möglich. Das Schienennetz ist jedoch zu grobmaschig, um flächendeckend zu wirken. Vor allem im rapide wachsenden suburbanen Transformationsgürtel werden die Lücken zu groß, um für eine adäquate Erschließung zu sorgen. „Der Individualverkehr dagegen macht jeden Punkt in der Landschaft für Wahren, Personen, Abfälle und Lebensweisen erreichbar und lässt grundsätzlich nichts mehr unberührt. Zu Recht wurde daher das Automobil zum wichtigsten Symbol der Transformationsära.“<sup>136</sup> „Das Automobil ermöglichte [...] eine nie da gewesene Expansion des Verkehrswesens. [...] Die Reste lokaler Selbstgenügsamkeit wurden jetzt hinweggesprengt.“<sup>137</sup>

<sup>134</sup> Rudofsky 1995, S.157

<sup>135</sup> siehe Sieferle 1997, S.186 ff.

<sup>136</sup> Sieferle 1997, S.188

<sup>137</sup> ebd., S.187



*Sechshauer Gürtel mit Stadtbahnstation Gumpendorferstraße, 1907 und heutige Situation; Aus einer Guten Wohnadresse ist eine innerstädtische Autobahn geworden, welche die Stadt in zwei Hälften teilt.*

*Südtiroler Platz, 1900 und heute; für das Ideal der autogerechten Stadt mussten nicht nur am Südtiroler Platz viele Bäume ihr Leben lassen. Das Mikroklima hat sich dadurch nicht verbessert.*



Wohnbau Vorganerstraße 158-162, Wien 2, 1959-1962; hier wurde das funktionalistische Ideal des 4. CIAM-Kongresses in die Tat umgesetzt. Die wichtigsten Merkmale sind: rationalistische Montagebauweise, Monofunktionalität, hohe Anzahl an Geschossen, blind ausgeführte Erdgeschoßzonen, weitläufiges Abstandsgrün und Parkplätze. Die Straße dient nur noch als Zubringer.

Das Automobil war bereits 1933 beim 4. CIAM-Kongress (Thema „funktionale Stadt“) der Ansporn für den mobilitätsgerechten – damals automobilitätsgerechten – Städtebau (CIAM: Congrès Internationaux d'Architecture Moderne). Die Forderung einer Differenzierung der Straße nach ihrer Funktion wird als eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung betrachtet.<sup>138</sup>

Dieses städtebauliche Bestreben kommt ab den 1950er Jahren großflächig zum Einsatz. Es entstehen zahlreiche Wohnsiedlungen auf der grünen Wiese (suburbane Transformationszone) bei denen die funktionale Trennung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Verkehr erprobt wird. Nun kommt es zur Ausbildung reiner Wohn- und Gewerbegebiete. Die favorisierten Bautypen sind der vier- bis zehngeschoßige, frei stehende Wohnriegel (oft auch entlang einer geknickten Linie verlaufend) und der punktförmige Wohnturm. Die Unverhältnismäßigkeit zwischen Großwohnsiedlungen und der dürftigen Infrastruktur führt zu sterilen, monofunktionalen Stadtteilen ohne städtisches Leben. Der Flächenverkehr nimmt rapide zu, um den Mangel vor Ort zu kompensieren.<sup>139</sup>

Die durch das Automobil ermöglichte Mobilität führt nun zur endgültigen Auflösung der Städte als geschlossene Siedlungsformen. Die angestrebte Ausdifferenzierung der Straße beginnt sich allmählich in allen Stadtstrukturen durchzusetzen. „Die innerstädtischen Straßen verwandelten sich in reine Trassen des motorisierten Verkehrs und verloren zunehmend ihre ältere Funktion als menschlicher Lebens- und Kommunikationsraum. Der autogerechte Ausbau von Verkehrswegen und Siedlungen führte zu einer ästhetischen Nivellierung und Gleichschaltung von Stadt und Land.“<sup>140</sup>

Die Automobilisierung der Gesellschaft geht einher mit der Tendenz des »modernen« Menschen zur Individualisierung. Der unmaßig ausufernde Stadtrand (*Urban Sprawl*), mit seiner „patchworkartigen Netzstruktur“ ist die „ideale Umsetzung der Stadt auf Basis eines motorisierten Individualverkehrs.“<sup>141</sup>

Kurzum kann gesagt werden, dass die modernen Verkehrsmittel, allen voran das Automobil, die Entwicklung der Stadt so maßgeblich beeinflusst haben wie etwa der Aufzug die Architektur.<sup>142</sup> Zwar hat das Auto die oben genannten Prozesse der räumlich-funktionalen Nutzungstrennung, der sozialen Individualisierung (Abkapselung), und der räumlich-strukturellen Zersiedelung nicht verursacht, aber es hat diese Prozesse wie keine andere Triebkraft beschleunigt und kann ohne Bedenken als Hauptkatalysator dieser gesellschaftlichen Phänomene bezeichnet werden. Kein städtebauliches Planungsinstrumentarium kann sich der Eigendynamik des Automobilisierungsprozesses entziehen. Das Automobil hat mit Erfolg den öffentlichen städtischen Raum okkupiert und verursacht tief greifende Veränderungen im Denken, Fühlen und Handeln des Menschen.

<sup>138</sup> siehe Meinharter/dérive25 2006, S.7

<sup>139</sup> Müller/Vogel 2002, S.562

<sup>140</sup> Sieferle 1997, S. 189

<sup>141</sup> Meinharter/dérive25 2006, S.7

<sup>142</sup> ebd.



Spektakelarchitektur soll die Menschen auf die Straße locken; von oben nach unten: Fuß- und Radwegbrücke am Margaretengürtel von Knippers HelbigKHin-GmbH; Spiellandschaft hinter der Hauptbücherei von Vito Acconci mit Tillner/Willinger; Gürtelspangen im Bereich der Volksoper von der Architektengruppe Heri und Salli

## Gegenwärtige Tendenzen

Was wir heute erleben, ist eine Irritation des Verhältnisses zwischen Bewegungsraum und Kommunikationsraum. Die Kommunikation nimmt im städtischen Raum zunehmend eine nachrangige Bedeutung ein. Es stellt sich eine Verschiebung der Gewichte zugunsten des Bewegungsraums und zum Nachteil des gemeinschaftlichen Aufenthalts- und Kommunikationsraums ein. Noch nie wurden im öffentlichen Raum so viel Körper und Massen bewegt wie heute, und noch nie waren wir so passiv im öffentlichen Raum präsent.

Um unsere Städte wieder zu beleben, kann der Einzug der Eventkultur, verzeichnet werden. Mit aufwendigen öffentlichen Installationen und (Mega-)Events sind die heutigen Städte bemüht, ihre »Einwohner« zurückzugewinnen. Es gilt die Straßen und Plätze attraktiv zu machen, was oft in perspektivlose Unternehmen, wie »Eventstadt«, »Innovationsstandort«, »Expo-Stadt«, »Umweltstadt« oder »Olympiastadt« mündet. All diese „Bemühungen ziehen [jedoch] lediglich die..Forderung nach sich, immer mehr die Schraube der Attraktion anzuziehen, da die Klientel schnell gelangweilt ist. [...] Es handelt sich um aufgesetzte Ersatz-Identitäten, die [wir] – ebenso wie schicke Kleider – nur solange tragen, wie die Mode eben dauert.“<sup>143</sup> Auf diese Weise wird die Stadt einem Wirtschaftsunternehmen gleichgesetzt, das jedoch lediglich für Kunden wirbt, nicht aber für seine Einwohner.

Auch um Wien macht dieser Trend keinen Bogen. Mittels „Installationen im öffentlichen Raum“, so der Architekturkritiker *Christian Kühn* (geb. 1962), ist die Stadt versucht „ein bisschen Leben in den grauen Stadtalltag zu bringen. [...] Drei Projekte sind derzeit in Vorbereitung“ um Wien »spektakelmäßig« aufzurüsten. „Eine Fuß- und Radwegbrücke aus Brettschichtholz am Margaretengürtel von *Knippers HelbigKHing GmbH*, die Überbauung der Stadtbahntrasse hinter der Hauptbücherei mit einer Spiellandschaft von *Vito Acconci* mit *Tillner/Willinger* und sogenannte Gürtelspangen in den Bereichen Thalia Straße und Währinger Straße, für die unter anderem von der Architektengruppe *Heri und Salli* ein Entwurf für den Bereich vor der Volksoper vorliegt.“<sup>144</sup> Allen drei Projekten ist eine auffällig dekorative Erscheinung gemein. Anstatt das Problem an den Wurzeln zu packen, ist man versucht, die bürgerliche Teilnahmslosigkeit am öffentlichen Leben durch kostspielige Spektakel zu kompensieren.

„Bei all dem Streben“, so Mick, „fällt nur selten der Blick auf die Grundbausteine städtischen Lebens. Der Mensch, als physisch-mentales Wesen, der bei der Bewältigung seiner alltäglichen Bedürfnisse seine gebaute Umwelt nutzt, wird dabei den Mühlen des Wirtschaftssystems überlassen, in der verständlicherweise kein Platz ist für seine sozialen Abhängigkeiten und seine Befindlichkeiten. Während die Helfer sich um das »Image« kümmern, geraten die Banalitäten des Lebens in den Schatten. Man wundert sich lediglich, wenn sich das alltägliche Leben vor die »Tore« der Altstadt zurückgezogen hat; in Shopping Malls, Industriegebiete, *Gated Communities* und Wohn-Ghettos. Für die Verantwortlichen bleibt nur das Rätsel zurück, was man als Nächstes in der verbliebenen historischen Kulisse veranstalten soll. [...] Die Stadt lässt sich aber nicht einem Gestaltungskonzept unterwerfen. Sie hält unerbittlich fest an den Menschen und ihre Bedürfnisse.“<sup>145</sup>

<sup>143</sup> Mick 10/2004, <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/Suche%20nach%20urbaner%20identit%E4t.htm>, Stand 28.08.11

<sup>144</sup> Kühn, <http://www.stb.tuwien.ac.at/index.php?id=318>, Stand 28.08.2011

<sup>145</sup> Mick 10/2004, <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/Suche%20nach%20urbaner%20identit%E4t.htm>, Stand 28.08.11



*Oben: »Öffentliche Wohnzimmer« wie das Museumsquartier bilden eine Gegentendenz zum Rückzug in die Privatheit bzw. virtuelle Öffentlichkeit. Dennoch bleibt das MQ eine oasenartige Erscheinung, eine weitere Insel in Form eines geschützten Hinterhofes, umschlossen von einem öffentlichen Straßenraum, der primär dem Autoverkehr vorbehalten ist;*

*Unten: Im Zuge der Bürgerinitiative »Autofreie Stadt« wird für die Aktion »Rasen am Ring« einen Nachmittag lang der Opernring gesperrt. Eine Coup, den es zu würdigen gilt, dennoch leider nur eine temporäre Aktion mit Event-Charakter.  
(siehe <http://www.autofreiestadt.at>)*

Wenn die Bedürfnisse nicht mehr gedeckt werden können, dann setzen sich die Stadtbewohner, sofern sie die Möglichkeit dazu haben, in Bewegung um sich das zu holen, was ihnen vor Ort fehlt. Es scheint dieser Tage bemerkenswert Paradox, dass einerseits eine erfolgreich propagierte Fitness-, Gesundheits-, und Schönheitsbewegung in unser öffentliches Bewusstsein einzugedungen hat, andererseits aber kaum Tendenzen wahrgenommen werden können – und wenn, dann unter heftigen populärpolitischen Einwänden<sup>146</sup> – die direkt am Naherholungspotenzial des Lebensraums Straße ansetzen.

Vor allem aber ist es das Verhältnis zwischen »Öffentlich« und »Privat«, zwischen »Straße« und »Behausung«, das in jüngster Zeit eine Verrückung erfährt, welche die Menschheit so noch nicht kannte. Die Menschen ziehen sich einerseits aus dem öffentlichen Realraum zurück und suchen auf der andern Seite eine nicht stoffliche, virtuelle Ersatzöffentlichkeit über die modernen Medien – allen voran dem Internet. Das bedeutet, dass die direkte, körperliche Teilnahme an der Öffentlichkeit zurückgeht, während sich daheim »Privatheit« und »virtuelle Öffentlichkeit« vermengen. Mit anderen Worten: „Das urbane Gefüge erfährt eine Vermischung von Privatraum und öffentlichen Raum“<sup>147</sup>, von privater und öffentlicher Kommunikation.

Jürgen Mick weist darauf hin, dass sich Urbanität an der althergebrachten Differenz zwischen »öffentlich« und »privat« orientiert und als „genuine Errungenschaft der europäischen Stadt bezeichnet werden kann.“ Er geht damit weiter zu sagen: „Sollte eine Unterscheidung zwischen öffentlicher und privater Kommunikation und Handlung nicht mehr getroffen werden können, hat es keinen Sinn mehr von Städten zu sprechen [...] »Nur in der gelebten (körperlichen) Dichotomie [=Gliederung] von privat/öffentlich kann eine dialogische Demokratie sich speisen.«“<sup>148</sup>

Um auf das Phänomen des zwischenbürgerlichen Abkapslungsprozesses zu reagieren, wäre es im Interesse der bürgerlichen Gemeinschaft und des sozialen Friedens umso wichtiger Impulse zu setzen, um diese Entwicklung zu stoppen. Freilich hat dieser Prozess viele Gesichter (Fernseher, Walkman, Mobiltelefon, Internet, iPod, iPhone) und würde für eine genauere Betrachtung eine eigene Arbeit benötigen. Was die Straße betrifft – und das interessiert uns in diesem Zusammenhang am Meisten – ist es das Automobil, das diesen Abkapslungsprozess fördert, wenn nicht so gar mit der Massenmotorisierung in den 50er Jahren ausgelöst hat. Mit den alten Pferdefuhrwerkern konnte man noch redlich in Kontakt treten, der Autofahrer hingegen sitzt isoliert in einer Kapsel aus Blech und Glas, hört Musik und wünscht sich nichts mehr als möglichst »flüssig« durch den Stadtverkehr zu kommen. Die immanente Gefahr, die vom Automobil ausgeht, drängt den kommunizierenden Menschen soweit an den Straßenrand, dass es nicht verwundert, dass der Straßenraum für den Akt des Verweilens und Kommunizierens gänzlich aufgegeben wird.

Es stimmt also tatsächlich, dass „das einzige gemeinsame Vielfache“, das uns im öffentlichen Straßenraum noch bleibt, der Bedarf an Gütern ist. „Wie Koolhaas richtig feststellt, ist »Shopping« die einzige Tätigkeit, die noch wirklich öffentlich ist.“<sup>149</sup>

<sup>146</sup> siehe Gepp/Falter 1-2/11, S.31 f., erschienen am 12.01.11

<sup>147</sup> Mick 10/2004, ebd.

<sup>148</sup> ebd., Mick nach Georg Frank

<sup>149</sup> ebd., Mick nach Rem Koolhaas



*Interesse an der Öffentlichkeit?*



*Privat oder öffentlich?*

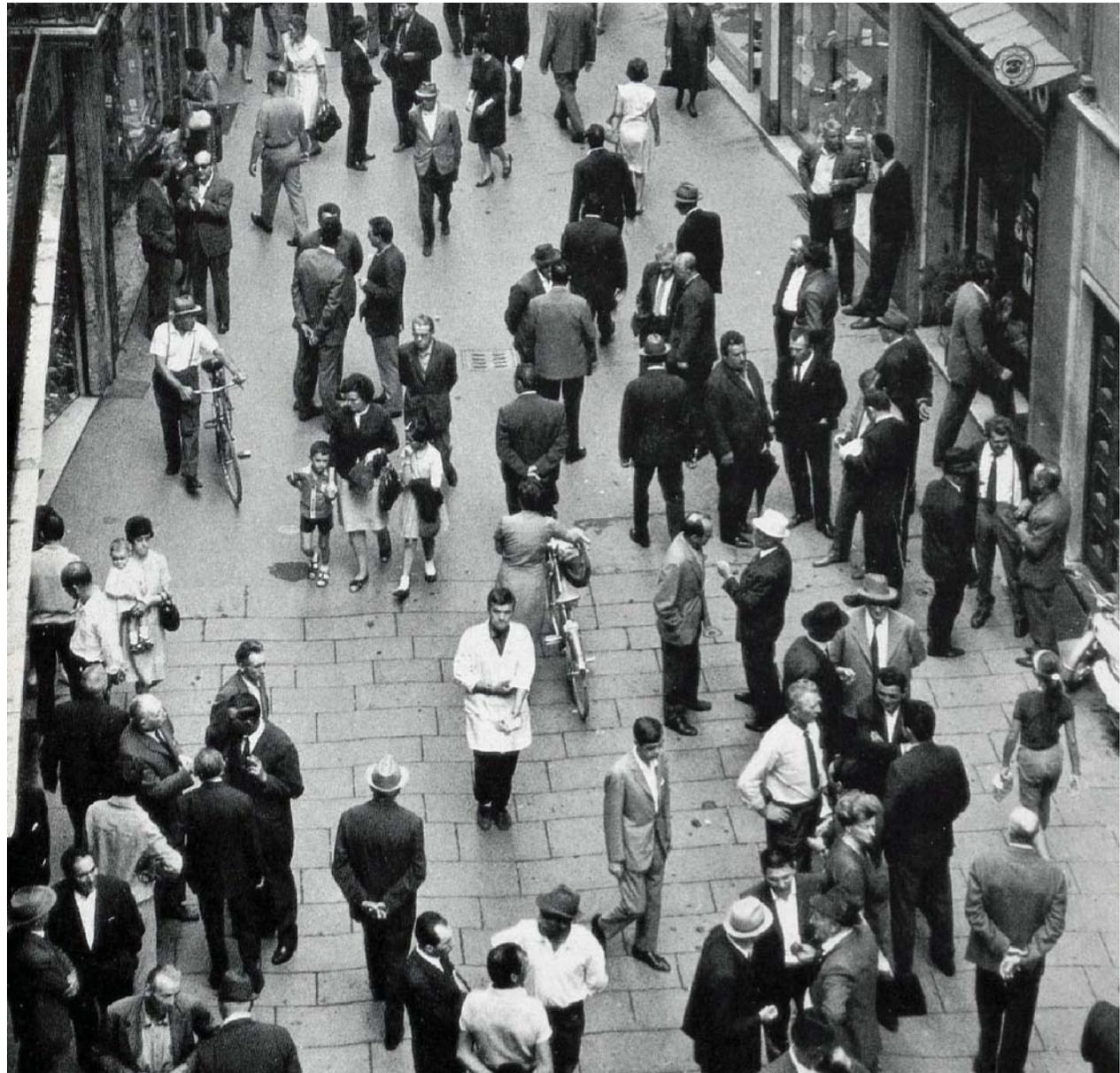
Es scheint demnach sinnvoll, die Hebel der nachhaltigen räumlich-strukturellen Entwicklung an der historisch gewachsenen Stadt anzusetzen und nicht an kostenintensiven, prestigeträchtigen Großsiedlungen am Stadtrand, bei denen allein die infrastrukturelle Erschließung horrenden Summen verschlingt, mit denen ganze Bezirke vitalisiert werden könnten. Innovation und Modernisierung muss endlich auch an der Nutzung der Straßen und am Menschen selbst ansetzen. Dem Menschen muss wieder beigebracht werden, dass die Straße zu mehr geschaffen ist, als für Fortbewegung und Konsum. Die körperliche Präsenz im urbanen Straßenraum ist schließlich das wichtigste Fundament der Gemeinschaft. Die Straße ermöglicht den Stadtbewohnern ein integratives Sehen und gesehen werden. Aber nicht nur im Sinne eines bloßen „Zurschaustellens“, sondern im Sinne eines verantwortungsvollen Umganges miteinander.<sup>150</sup>

Die Frage ist, ob es möglich ist, das Bedürfnis der Selbstdarstellung im Menschen wieder auf die Straße zu verlagern. Ob es möglich ist, das Interesse der Bürger wieder auf die Straße und ihre Nutzungsvielfalt zu lenken, um sie als Schmelztiegel urban-öffentlichen Lebens sowie als Raum für öffentliche Kommunikation zurückzugewinnen. Würde man dies für erstrebenswert halten, dann müsste mit der Demokratisierung und der Reanimierung der Nutzungsneutralität des Straßenraumes begonnen werden.

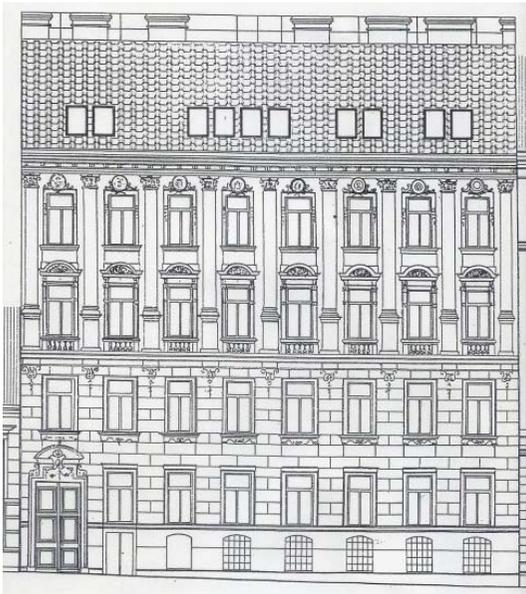
Da die Straße aber nach wie vor erstrangig als Verkehrsraum gehandhabt wird – mit dem Hoheitsrecht bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen, soll im folgenden Teil explizit auf die Verkehrsentwicklung im Falle Wiens eingegangen werden. Vorher folgt aber noch ein Anhang mit einer Erläuterung zum physiognomischen Wandel des Straßenbildes.

<sup>150</sup> ebd.

*Die Straßen der Welt von gestern brauchen keine  
Spektakelarchitektur, hier ist das Leben selbst das  
Spektakel.*



## Anhang: eine ästhetische Betrachtung der Straße



*Dieser Plan einer typischen gründerzeitlichen Fassade veranschaulicht das beliebige Zusammentragen von unterschiedlichsten Stilelementen. So weist sie etwa das Zitat des Bossenwerks (Polsterquadermauerwerk) auf, das als Stilmittel über dem Barock bis zur Frührenaissance zurückreicht und vor allem bei der repräsentativ-wehrhaften Gestaltung der Erdgeschoss-Fassaden von Palästen und Schlössern Anwendung fand. Auch die klassizistische Pilasterordnung mutet etwa die Fassadengestaltung des Palazzo Rucellai von Leon Battista Alberti an, der wiederum angeblich auf die Säulenordnung des römischen Theaters zurückgreift. Die Fensterumrahmungen wirken hingegen wie abgeschwächte Imitate von üppigem barocken Dekor.*

Der Straßencharakter wird durch die Art der Nutzung und der architektonischen Ausformulierung bestimmt. Um einen Einblick in den ästhetischen Wandel, der sich in den letzten zweihundert Jahren in die Physiognomie unserer Straßen eingeschrieben hat zu bekommen, soll diese Arbeit mit einer kurzen Abhandlung über die folgenden zwei Phänomene vervollständigt werden: die „Ästhetische Nivellierung“ und die „Moderne Funktionalisierung“.

ÄSTHETISCHE NIVELLIERUNG: Mit der großräumigen Mobilisierung der Informations-, Material- und Warenströme und der industriellen Massenproduktion, „die große Mengen standardisierter Waren erzeugte, die mit den neuen Verkehrsmitteln flächendeckend verteilt werden konnten“<sup>151</sup>, entwickelte sich eine ästhetische Nivellierung. Zwar gab es schon seit Jahrtausenden Fernhandel, jedoch beschränkte er sich zumeist auf Luxusgüter. „Mit Hilfe von der Eisenbahn konnten nun Massengüter, die auf der Basis von fossiler Energie mit neuen industriellen Verfahren hergestellt wurden, noch in die letzten Winkel des Landes gebracht werden, wo sie allmählich die herkömmlichen Produkte und Verfahren verdrängten.“<sup>152</sup>

So bevölkern standardisierte Formen, Gebrauchsgüter und Produkte – deren Anzahl rapide zunimmt – sämtliche Landesstriche. „Gestalterische Moden, die im nationalen Rahmen und zunehmend auch im internationalen Rahmen Geltung erlangten, materialisierten sich in den Benutzeroberflächen der Waren, die an jedem beliebigen Ort konsumiert werden konnten. Und so verdrängte ein Stoff den anderen, eine Form die andere, und es entstand jene stilistische Uniformität, die man zunehmend für selbstverständlich oder Modern hielt. [...] Die lokale Selbstgenügsamkeit wurde damit aufgelöst. Regionale Traditionen ... wurden obsolet oder in folkloristischen Nischen abgedrängt.“<sup>153</sup>

Diese schwellende Uniformität schlägt sich natürlich wieder auf unsere Straße nieder. Die Stile werden beliebig. Siefertle schreibt hierzu: „Die Geschichte der Architektur wurde zu einem Arsenal, aus dem man mit wachsender Freiheit Stile, später bloße Stilelemente, ja Stilfragmente entnehmen konnte, die um die Jahrhundertwende fast beliebig kombinierbar geworden waren: barocke Tür, gotische Türmchen, Renaissance-Fenster, aber auch funktionales Stahlskelett. Damit ging eine Zerfaserung des Raumes einher, das heißt, das Gefühl dafür verschwand, am rechten Ort das Richtige zu tun. Das Gebäude emanzipierte sich von seiner Umgebung und die Bauteile emanzipierten sich von dem Gebäude.“<sup>154</sup> Als Beispiel ist hier der Ringstraßenhistorismus in Wien zu nennen.

<sup>151</sup> Siefertle 1997, S.175

<sup>152</sup> ebd.

<sup>153</sup> ebd.

<sup>154</sup> ebd., S.183

Aus diesem Verlust an Authentizität und Identität ergeben sich zwei Bewegungen. Einerseits der *Denkmal- und Heimatschutz* und andererseits der *architektonische Funktionalismus*. Beide Bewegungen sind bemüht, diesen Uniformierungsprozess zum Stillstand zu bringen. Der Denkmalschutz ist bemüht schützenswerten Altbestand zu konservieren, um ein künstliches Gefühl von neuer Eindeutigkeit zu erzeugen. Der Funktionalismus hingegen versucht den Uniformierungsprozess mit einer neuen Konstruktionsweise, die auf die Verwirklichung von geometrischen und stofflichen Elementarformen abzielt, hintanzuhalten. Beide Versuche sind zum Scheitern verurteilt, da die Gesetze des Transformierungsprozesses eine Eigendynamik besitzen, der sich kein Funktionssystem entziehen kann. „Die Mobilisierung der Landschaft und der Stadtbilder vollzog sich mit der gleichen Gewalt eines Naturprozesses, wie sie dem Gesamtprozess der Transformation zu eigen ist.“<sup>155</sup>

MODERNE ABSTRAKTION UND FUNKTIONALISIERUNG: Um einen der Wesenskern dieses Transformationsprozesses – der bis heute und wohl über unsere Tage hinaus zu keiner neuen Stabilität geführt hat und führen wird – auf den Nerv zu fühlen, soll an dieser Stelle noch einmal kulturgeschichtlich ausgeholt werden. Da die Tendenz zur baulich-ästhetischen Abstraktion und zur reinen Funktionalisierung, unübersehbare Spuren im Erscheinungsbild der städtischen Straßen hinterlassen hat, erscheint es im Zuge dieser Arbeit angebracht, sich auch mit diesem Phänomen zu beschäftigen.

Aus kultur-philosophischer Sicht hat sich Folgendes ereignet: *Georg Wilhelm Friedrich Hegel* (1770–1831), einer der einflussreichsten deutschen Philosophen des frühen 19. Jahrhunderts, zu seiner Zeit berühmt als der *Vollender der idealistischen Philosophie in Deutschland*, trifft mit seinen Vorlesungen, den essenziellen Wesenszug der industriellen Transformation, nämlich: die allgemeine Abkehr von der Kunst und die Zuwendung zur Technik. Sein Denken erreicht vor allem im Bildungsbürgertum eine breitenwirksame Resonanz. Es gehört quasi zum guten Ton, seinen Vorlesungen beizuwohnen.<sup>156</sup>

Hegels Denken untermauert und geleitet die allgemeine Einhelligkeit im Volk, dass nämlich die Kunst als Lebensinhalt ausgedient hat und nun die moderne Wissenschaft der Brennpunkt unseres Lebens ist. „Wenn es die wesentlichste Aufgabe der Kunst ist“, so Hegel, „Wahrheit sinnlich in Erscheinung zu bringen, die moderne Welt aber eine Möglichkeit gefunden hat, in ihrer Wissenschaft und in ihrer Philosophie diese Wahrheit in ihrer ureigensten unsinnlichen Gestalt zu begreifen, dann ist in diesem höchsten Sinne die Kunst eigentlich überholt. Wir brauchen sie nicht mehr um die Wahrheit zu erkennen, denn wir haben die Wissenschaft um die Wahrheit zu erkennen.“<sup>157</sup>

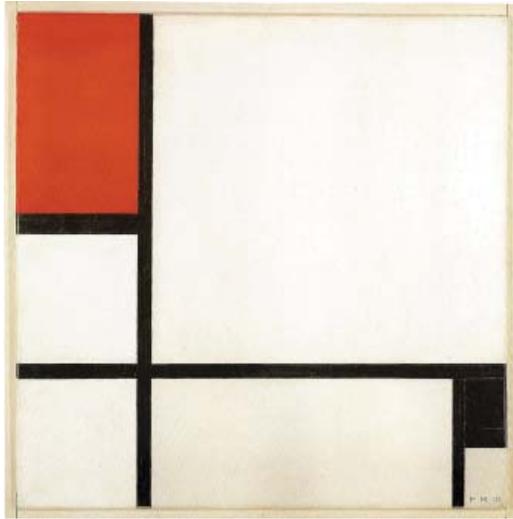
Mit Wahrheit meint Hegel hier jene existenzielle Befindlichkeit, die wir als wahr, real und richtig empfinden. Sei es eine religiös empfundene Wahrheit, die beispielsweise mit einem kunstvoll gemalten Kreuzigungsbild zum Ausdruck gebracht wird oder eine dem Fortschrittsglauben verhaftete Wahrheit, die beispielsweise mit einem *Formel-1-Star*, als Ikone der Automobilindustrie, symbolisiert wird. Hegel möchte damit ausdrücken, dass die überkommene Kunst die Wahrheit nur sinnlich symbolisieren kann. Die moderne Wissenschaft jedoch schafft es, ohne abergläubische Umwege, hinter den Wesenskern der Elemente selbst zu kommen.<sup>158</sup>

<sup>155</sup> ebd., S.185

<sup>156</sup> aus dem Audioband Konrad Paul Liessmanns, Denken und Leben II 1998, biographische Skizze von Hegel

<sup>157</sup> Liessmann 2010, eigener Audiomitschnitt aus Vortrag: Phil. d. mod. Kunst

<sup>158</sup> ebd.



Oben: „Komposition, 1929“ von Piet Mondrian; dieses Werk vertritt die Grundsätze der neo-plastizistischen Bewegung: klare geometrische Formen und Betonung der Materialität. Unten: Haus Wittgenstein, Wien 3, Kundmannngasse; Beispiel einer radikalen Umsetzung der modernistischen Prinzipien.



In diesem Zusammenhang verkündet Hegel, der Kunst absagend: „Der Gedanke und die Reflexion, haben die schöne Kunst beflügelt. Die schönen Tage der griechischen Kunst, wie die goldene Zeit des Mittelalters, sind [jedoch] vorüber. [...] Es hilft nichts, wir beugen das Knie nicht mehr vor einem Bild eines Heiligen. [...] Als Medium der Wahrheit ist die Kunst ein Vergangenes.“<sup>159</sup>

Dieser neue *Kunst-Pessimismus* ist wohl ein wesentlicher Faktor, warum Erzeugnisse nun zusehends auf rein sachliche Notwendigkeit reduziert werden. Dieser Wandel des Blicks schlägt sich auch auf das Erscheinungsbild der Straße nieder. Der Glaube an die sinnliche Wahrheit des symbolgeladenen Dekors wird vom Glauben an die rationalistische Wahrheit wirtschaftlicher Funktionalität verdrängt.

Hegel war nicht der Auslöser dieses geistig-kulturellen Wandels, aber er hat mit seinen Vorlesungen kräftig Wind in diese neue Glaubensrichtung geblasen und die letzten Hürden des Zweifels an der Richtigkeit dieses Handelns beseitigt. „Die Hinwendung zu immer größerer Abstraktion, [wird] als das eigentliche, das Fortschrittliche empfunden. [...] Die Kunst hat aufgehört, ein Inhalt oder ein Maßstab des Lebens zu sein. [...] Wir fassen die Kunst [höchstens] als Bereicherung, aber nicht mehr als Essenz auf.“<sup>160</sup>

In der Moderne gerät die Kunst also zunehmend in Verdacht, „nur eine falsche Harmonie, eine verlogene Ästhetik, eine doppelte Moral, eben nur einen schönen Schein über unmenschliche und ungerechte Verhältnisse zu legen.“<sup>161</sup> In stadttarchitektonischer Hinsicht sind es vor allem die Intellektuellen und Gelehrten, die Künstler und Schriftsteller jener Zeit, die die miserablen Wohnverhältnisse in den Gründerzeitblöcken, die mit ihren „bigott“ dekorierten Fassaden über die wahren Lebensverhältnisse hinwegtäuschen, kritisieren. Damit Kunst aber nicht gänzlich ihre Glaubhaftigkeit verliert, vereinigen „sich die einzelnen neuen Tendenzen innerhalb der Kunst und im Bereich der Technik zu einer einheitlichen Bewegung.“<sup>162</sup>

Die „neo-plastizistische“ Bewegung – zu deren wichtigsten Vertretern die Niederländer *Theo van Doesburg* (1883-1931) und *Piet Mondrian* (1872-1944) zählen – versucht die traditionelle Trennung zwischen der objektiven Arbeitsmethode der Wissenschaft und der subjektiven Arbeitsmethode des Künstlers zu überwinden. Demgemäß schreibt Mondrian in seinem Werk über den Neoklassizismus: „Kunst und Technik sind untrennbar miteinander verbunden und die reine plastische Gestaltung deckt sich immer mit den praktischen Ansprüchen, weil beide um die Herstellung eines Gleichgewichts bemüht sind. Unsere Zeit (die Zukunft!) verlangt nach diesem Gleichgewicht [...]“<sup>163</sup>

Die großen Architekten der Moderne – Walter Gropius (1883-1969), Mies van der Rohe (1886-1969) und Le Corbusier (1887-1965) – nehmen sich diesem neuen Grundsatz an und versuchen die „neuen Methoden in die architektonische und städtebauliche Arbeit einzuführen. [...] So lernten auch die Architekten von baulichen Grundelementen – den Materialien, den Verbreitungsmöglichkeiten usw. – auszugehen und sie entsprechend den jeweiligen – technischen,

<sup>159</sup> ebd.

<sup>160</sup> ebd.

<sup>161</sup> Liessmann 2009, S. 10

<sup>162</sup> Benevolo 2000, S.894

<sup>163</sup> ebd.

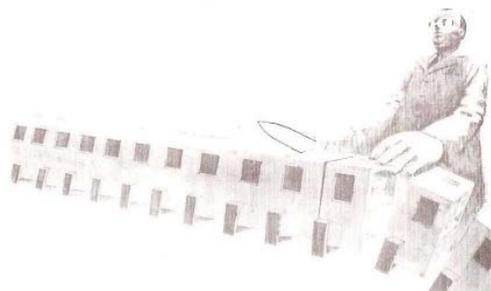


Wohnhausanlage am Rennbahnweg 27, Wien 22; architektonische Funktionalisierung, industriell angefertigte Massenbauteile und logistischer Einsatz von Kränen finden hier zu einem Höhepunkt der Rationalisierung.

ökonomischen, psychologischen etc. – Anforderungen neu zu kombinieren.“<sup>164</sup> Das Ergebnis ist ein beispielloser Funktionalismus, der architektonische Prinzipien nicht in mythischer Vergangenheit sucht, sondern in klaren geometrischen und stofflichen Elementarformen.<sup>165</sup>

Die Idee der standardisierten Massenbauteile sowie die methodische Funktionalisierung von einzelnen Bauelementen findet in der Architektur – in allen Maßstäben – zu ihrer Reife. Es kommt zur Entwicklung einer Bausatzarchitektur, deren Elemente im Katalog bestellt werden können. Industriell angefertigte Massenbauteile kommen vor allem im Wohn-, Gewerbe- und Industriebau zum Einsatz und werden zum Gradmesser der Machbarkeit bzw. der Finanzierbarkeit. Baumeister, die die Mehrzahl an privaten Bauten errichten, halten sich zunehmend an schablonenhafte Vorgaben. Die Anwendbarkeit von Fertigteilsystemen oder etwa die Flüssigkeit der Baustellenabwicklung – beispielsweise nach dem logistischen Einsatz von Kränen berechnet –, entscheiden mehr über die Umsetzung eines Projektes, als soziale oder gestalterische Aspekte. Die »moderne« Architektur, die in einem erfolgreichen Propagandazug sukzessive die Welt bevölkerte und bis heute an idealistischen Grundsätzen kaum eingebüßt hat, kann als ein Produkt des ästhetischen Abstrahierungsprozesses betrachtet werden, der bereits im philosophischen Denken des Vormärz' (Zeit von 1815 – 1848) zu Ende gedacht war.<sup>166</sup>

Das Straßenbild erfährt durch diese funktionalistische Abstrahierung eine viel beklagte Verödung. Monotone Oberflächen, extreme Fluchten, weitläufige Parallelität, unüberschaubare Größenordnungen, Mangel an beruhigten Zonen und ständige Wiederholung von immer denselben Standards lassen den modernen Städter, wie er nur kann, die Flucht ergreifen, um das aufzusuchen, das wir als eine primitive und rückständige Umwelt bezeichnen. Es kommt die Vermutung auf, dass es nicht allein der menschliche Hang zur Nostalgie ist, der unsere Gemüter in den historischen Altstädten so sehr bewegt, sondern vielmehr die beseelende Wirkung der gestalteten Straßen und Plätze sowie die Abwechslung und die Vielfalt der Oberflächenstruktur.



Diese Karikatur einer „Fertigteilhauswurst“ von Jean Veenenbos veranschaulicht die heutigen Tendenzen zur Modul- und Fließbandarchitektur.

<sup>164</sup> ebd., S.914

<sup>165</sup> siehe Sieferle 1997, S.184 ff.

<sup>166</sup> ebd., S.177

## Verkehr und Mobilität

Im Laufe der Geschichte wandelt sich das allgemeine Verständnis für die Straße als multifunktionaler Lebensraum allmählich zur einfältigen Deutung als bloßen Geschwindigkeitsraum. Die Begriffe »Verkehr« und »Mobilität« avancieren zu den wichtigsten Schlagwörtern des Zeitalters der Geschwindigkeit. Ihre Bedeutung wird dabei so abgewandelt, dass sie im Sinne privater Interessen eines Establishments manipulativ eingesetzt werden können. Dieses Kapitel soll veranschaulichen, welchen Bedeutungswandel diese Begriffe erfahren haben.

### Verkehr

Lexikalisch ist der Begriff zum ersten Mal im Jahre 1741 bei *Johann Leonhard Frisch* (1666-1743) verzeichnet, wo geschrieben steht: „»Verkehr gebrauchen einige für Commercium.«“<sup>167</sup> »Verkehr« findet sich im 18. Jahrhundert in den zwei Hauptbedeutungen des lateinischen Wortes *Commercium* wieder. Es bezeichnete einerseits den Handels-, Waren- und kaufmännischen Verkehr und im übertragenen Sinn den Austausch und geselligen Verkehr, also den Umgang zwischen Menschen. Letztere Verwendung bezieht sich nicht nur auf die „vielfältig belegbare Rede von einem Verkehr mit Geistern, mit dem Teufel, mit den Toten oder mit Gott“, sondern auch auf die „verhüllend-metaphorische Wendung“ des »sexuellen« bzw. des »Geschlechtsverkehrs«.<sup>168</sup> Die heute gängigste Bedeutung des Begriffs im Sinne von Verkehrs- und Transportmittel lässt den „Bedeutungshorizont von *commercium* kaum noch erkennen“. Die moderne Bedeutung von »Verkehr« geht zurück auf das „zum Schlagwort gewordenen Diktum Kaiser Wilhelms II. von 1891“ das da lautet: „»Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs.«“<sup>169</sup>

Es lässt sich also sagen, dass der Begriff des Verkehrs einer Trivialisierung unterlief. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts bezog sich das allgemeine Verständnis des »Verkehrs« gleichsam auf die mentale Korrespondenz, den geistig-körperlichen Austausch zwischen zwei oder mehreren fühlenden Wesen als auch auf den Austausch von Mitteln bzw. Sachen zwischen Handelsbetreibenden. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hingegen verlagert sich der Bedeutungsschwerpunkt auf den wirtschaftlichen Austausch von Gütern und Leistungen. *Georg Simmel* (1858-1918) bringt diesen Wandel an einer Stelle in seiner Schrift »*Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung (1908)*« zu Wort: „»Aller Verkehr der Menschen beruht auf [...] [dem] Hin- und Hergehen von Leistung und Gegenleistung, ohne die es keine soziale Balance und Zusammenhalt gibt.«“ Der Begriff »Verkehr« ist zu Beginn des 20. Jahrhunderts primär „an das Bestehen von Tauschverhältnissen und Rechtsformen rückgebunden.“<sup>170</sup> Mit dem Massenphänomen der Vollmotorisierung, einhergehend mit dem Wirtschaftswunder, wird das Automobil zum Sinnbild des sozialen Aufstiegs und zum Symbol der Hin- und Herbewegung von Leistungen par excellence.

<sup>167</sup> Historisches Wörterbuch der Philosophie, Bd. 11, S.703

<sup>168</sup> ebd.

<sup>169</sup> ebd.

<sup>170</sup> ebd. u. ff.

Kurzum lässt sich sagen: Wo »Verkehr« früher den Moment<sup>171</sup> des zwischenmenschlichen oder kaufmännischen (wirtschaftlichen) Austauschs beschrieben hat, wird dieser Begriff heute im Allgemeinen primär mit dem hin und her Bewegen von Objekten, als Ausdruck von Leistung und Wirtschaftlichkeit, in Verbindung gebracht. Demnach beschreibt »Verkehr« nicht mehr eine Bewegung (Moment), sondern bloße Beweglichkeit.

## Mobilität

„Der Begriff der »Mobilität« wurde [ursprünglich] von *Pitirim Alexandrowitsch Sorokin* (1889-1968) Mitte der 1920er Jahre in die Sozialwissenschaft eingeführt.“<sup>172</sup> Er unterscheidet hierbei die »soziale Mobilität« und die »kulturelle Mobilität«. „»Soziale Mobilität« bezeichnet die Bewegung von Individuen oder Kollektiven im sozialen Raum, das heißt zwischen allen nur denkbaren sozialen Positionen, Rangabstufungen und Schichten, »kulturelle Mobilität« die Bewegung von Kulturelementen (Wörter, Ideen, Geräten usw.). Im Mittelpunkt der soziologischen Forschung stand jedoch von Anbeginn nicht die kulturelle, sondern die soziale Mobilität.“<sup>173</sup>

Im Wesentlichen beschreibt der Begriff der »Mobilität« den mit Auf- und Abstieg verbundenen Positionswechsel bzw. Bereichswechsel von Menschen innerhalb einer Gesellschaft. Die Bewegung, die hierbei veranschaulicht wird, bezieht sich primär auf die Fluktuation zwischen unterschiedlich bewerteten sozialen Rängen (Statuslagen), gemessen zumeist an den Berufs-, Einkommens-, Macht-, Prestige- und Schichtverhältnissen. Soziale Mobilität verläuft im „allgemeinen entlang bestimmter, von der Gesellschaft mehr oder weniger vorgegebenen Wege, die sogenannten Mobilitäts-Kanäle. Institutionen wie Familie, Schule und Beruf wirken als »soziale Siebe«.“<sup>174</sup>

Aus dieser Betrachtung resultiert auch die analoge Verwendung von »Mobilität« im Sinne der »geistigen Mobilität«, da sie bei der Bewegung durch die Mobilitäts-Kanäle maßgebend mitentscheidet, wer aufsteigen kann und wer nicht. Der jüngste Trend lässt jedoch erkennen, dass die »moderne« Mobilitätsforschung sich weniger mit sozialen Fragen auseinandersetzt, sondern vielmehr „mit Faktoren wie technische und wirtschaftliche Entwicklung, Urbanisierung und Modernisierung.“<sup>175</sup> Das Interesse an der sozialen und geistigen Bewegung von Menschen innerhalb von gesellschaftlichen Besitzverhältnissen weicht dem Interesse an der Bewegung von Mitteln im Kontext zu real- und finanzwirtschaftlichen Besitzverhältnissen.

Die letzte Bedeutungsverschiebung erhält »Mobilität« im Zuge der Vollmotorisierung – ähnlich wie beim »Verkehr«. Hier beschreibt Mobilität nicht mehr die Bewegung an sich bzw. den Wirkungsmechanismus zwischen zwei Empfängern, sondern nur mehr die Beweglichkeit des Transportmittels im »Mobilitäts-Kanal« der freien Marktwirtschaft. Es ist nicht verwunderlich, dass Werbestrategen der tonangebenden Automobil- und Baugesellschaften den Begriff der

<sup>171</sup> Moment, lat. *mōmentum*, bedeutet: Bewegung, Grund, Einfluss; lat. *mōvere* bedeutet: bewegen, entstehen; siehe <http://de.wikipedia.org/wiki/Moment>

<sup>172</sup> Historisches Wörterbuch der Philosophie, Bd. 6, S.1

<sup>173</sup> ebd.

<sup>174</sup> ebd.

<sup>175</sup> ebd., Bd. 6, S.2

»Mobilität« zu ihrem Gunsten »bedeutungsentfremden«, um ihn fortan für den eigenen Absatz ihrer Produkte (Autos, Straßen, Autobahnen, Tunnel, Brücken etc.) zu missbrauchen. In diesem Zusammenhang sprechen Werbestrategen auch gerne von »wachsender Mobilität«, was den Effekt hat, dass der Begriff in der allgemeinen Deutung eine unanfechtbare Mystik erhält, da es sich bei allem das wächst um eine metaphysische Kraft handelt, die von göttlichem Willen zeugt – gleichsam einem Naturgesetz – und deshalb nicht zu hinterfragen ist. Es kann also verzeichnet werden, dass »Mobilität« letztlich zum bloßen Schlagwort mutiert, um als Vorwand für den Bau von Verkehrsanlagen zu dienen. So kommt es, dass »Mobilität« heute zumeist als »Automobilität« missverstanden wird. Die ursprüngliche Bedeutung von »Mobilität« ist hier nicht mehr zu erkennen.<sup>176</sup>

### Der Mythos vom Mobilitätswachstum

„»Die Bevölkerung wünscht immer mehr Mobilität, wir können ihr diesen Wunsch nicht verweigern, also müssen wir immer mehr Straßen bauen.« »Die moderne arbeitsteilige Gesellschaft verlangt immer größere Mobilität der Arbeitnehmer.« »An weiter wachsenden Mobilitätsbedürfnissen hat sich nichts geändert, zwar nehmen die Arbeitswege nicht mehr zu, doch ist mit steigender Freizeitmobilität zu rechnen.« So und ähnlich klingen“, den Worten des Verkehrswissenschaftlers *Hermann Knoflacher* (geb. 1940) zu Folge, „die Schlachtrufe gegen Natur, gegen Siedlungen, aber auch gegen Bürger, die glauben, vom bekannten »Mobilitätswachstum« genug zu haben.“<sup>177</sup> Er geht weiter zu sagen, dass der Arbeitspendler „die Inkarnation der Immobilität nach traditioneller Definition [ist.] Im Verkehrswesen hingegen ist er die treibende Kraft für immer neue Verkehrswege, neue Investitionen und neue Subventionen.“<sup>178</sup>

Laut Knoflacher kann »Mobilität« nicht wachsen, sie verlagert sich lediglich, je nachdem welche Verkehrsanlagen gebaut werden. Selbst den Terminus der »wachsenden Automobilität« lehnt er ab, da nach seiner Auffassung nur natürliche Systeme wachsen können. Automobilität hingegen werde künstlich erzeugt, indem die Strukturen so verändert werden, dass darauf Automobilität stattfinden kann.<sup>179</sup>

Folgerichtig kann lediglich von einem »Automobilitätsanstieg« die Rede sein, was darauf zurückzuführen ist, dass beginnend mit den 1950er Jahren, die nutzungsneutralen Straßen sukzessive zu Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr umfunktioniert wurden. Die durchschnittliche Zahl von Wegen je Person und Tag (Mobilitätsrate) – das heißt die Zahl der Bewegungen außer Haus zwecks Essenbeschaffung, Ausbildung, Arbeit, soziale Kontakte etc. – hat sich „im Zeitabschnitt der starken Motorisierung [nur unwesentlich verändert.] Wenn man Erhebungen macht, kommen im Schnitt 3 Bewegungen pro Person und Tag heraus.“<sup>180</sup>

„Das heißt, die Zahl der Zwecke nimmt nicht zu. [...] Jede Autofahrt ersetzt einen Fußweg, einen Radweg und eine Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr.“<sup>181</sup> Die »Mobilität« als ein umfassender Begriff bleibt hingegen mehr oder

<sup>176</sup> siehe Knoflacher 2001, 17 ff.

<sup>177</sup> ebd., S.17

<sup>178</sup> ebd., S.18

<sup>179</sup> Knoflacher 2009, eigener Audiomitschnitt aus Vortrag über Verkehr

<sup>180</sup> Knoflacher 2001, S.22

weniger konstant. Das heißt, es besteht „kein direkter Zusammenhang zwischen Motorisierung und Mobilität. „Ein geringfügiger Anstieg der Mobilität dürfte eher darauf zurückzuführen sein, dass sich in dieser Zeit die Familienstruktur erheblich verändert hat.“<sup>182</sup> Der fortschreitende »Individualismus« bewirkt einen stetigen Anstieg der Singlehaushalte. Wo in überkommenen Familienverbänden eine Person für die anderen Familienmitglieder Besorgungen miterledigen konnte, muss der im Singlehaushalt lebende Mensch nicht nur für jede Besorgung selber aufkommen, sondern auch aus Mangel an sozialen Kontakten verstärkt die Wohnung verlassen.<sup>183</sup>

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Mobilität nicht wächst, sondern gemacht wird. Strukturen erzeugen Verhalten und sind das Resultat von politischen Entscheidungen: Viele Autostraßen bewirken viele Autos, gut ausgebaute Radwege bewirkt viele Fahrradfahrer. Mit der »Automobilisierung« verlängern sich lediglich die Wege, die zum erwünschten Ziel führen. Die Anzahl der Wege bleibt hingegen konstant.

### **Mobilität und Straße**

Die Straße ist ein Bewegungsraum. Diese »Bewegung« sollte aber nicht nur als physische »Fort-Bewegung« verstanden werden, sondern auch als geistig-kulturelle »Bewegung«. Im heutigen Verständnis jedoch steht dieses sich »fortbewegen« in erster Linie im Zeichen der Mobilität und beschreibt die Behändigkeit mit der sich Menschen und Güter auf Straßen hin und her bewegen, als Ausdruck von Geschäftigkeit und wirtschaftlicher Stärke. Ein Anstieg der Mobilität beschreibt in diesem Zusammenhang die Beschleunigung von Waren- und Geldflüssen, die den Bewegungsraum zum Geschwindigkeitsraum oder auch »Gewinnraum« machen. »Gewinnraum« deshalb, weil Ökonomen die Straße gerne als »Mobilitäts-Kanal« sehen, in dem sie ihre Produkte möglichst schnell zum Endverbraucher katapultieren. Sie nutzen die Geschwindigkeit, um die Konkurrenz zu übervorteilen. Diejenigen, die die Geschwindigkeit nicht nutzen können, enden als Ruinen in der Landschaft. Das Automobil wird zum Symbolträger dieser Beschleunigung und somit zur Ikone der Mobilität. »Mobilität« funktioniert so nur noch als diffuse Messzahl eines Wirtschaftskalküls.

Deshalb wird Mobilität im Allgemeinen als Automobilität missverstanden. Aufgrund dieses Missverständnisses werden alle anderen sozialen Komponenten der Mobilität, die auf Straßen stattfinden, diffamiert. Etwa die Anforderungen oder Ansprüche anderer Mobilitätsgruppen, wie beispielsweise von körperlich schwachen oder gebrechlichen Menschen (Pensionisten, Kinder, körperlich beeinträchtigte Menschen), von einkommensschwachen Menschen, von Menschen, die alternative Mobilitätsformen bevorzugen oder gerne in einer gesunden Umwelt leben würden etc. Völlig ausgeklammert werden ferner die Bewegungen von Kulturelementen wie Wörter, Ideen, Künste, etc., denen die Straße ebenso als Bewegungsraum dient. „Die räumliche Dominanz des motorisierten Individualverkehrs, seine Eroberung der Straße durch die Durchsetzung einer »Dromokratie« ... blendet andere Formen der Mobilität aus. [...] Das motorisierte Individualfahrzeug hat den Straßenraum entdemokratisiert und die Verfügbarkeit des städtischen Raumes gemäß seinen technischen Anforderungen differenziert.“<sup>184</sup>

<sup>181</sup> Knoflacher 2009, eigener Audiomitschnitt aus Vortrag über Verkehr

<sup>182</sup> Knoflacher 2001, S.22

<sup>183</sup> ebd.

<sup>184</sup> Meinharter/dérive25 2006, S.6

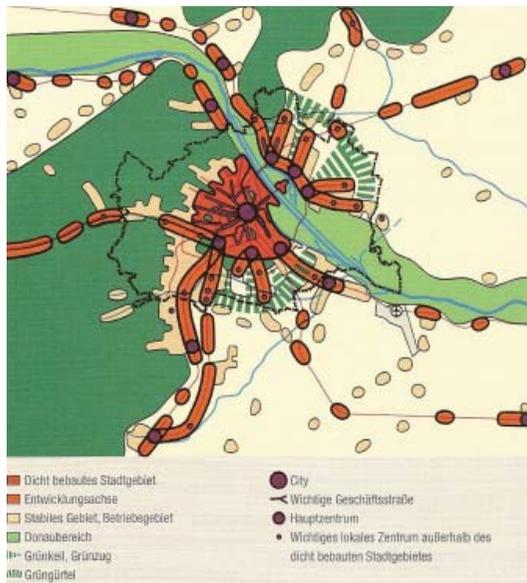
## Zur Verkehrsentwicklung Wiens



Der Schwerpunkt dieses Kapitels liegt im Spannungsfeld zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen, Straßennutzungen und strukturellen Entwicklungen sowie zwischen verkehrspolitischen Maßnahmen und Versäumnissen. Ferner handelt es sich um eine verkehrsgeschichtliche Betrachtung der letzten 150 Jahre in Wien, bei der sich einmal mehr die Frage nach der räumlich-strukturellen, der sozialen sowie der ökologischen Nachhaltigkeit stellt. Der Einfachheit halber werden in diesem Zusammenhang die Begriffe »Mobilität« und »Verkehr« im Sinne des heutigen Konsens verwendet.

### Stadt und Verkehr

„Der zweite Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 1994, folgte wie sein Vorgänger, der STEP 84, dem räumlichen Leitbild von Siedlungsachsen. Die Bebauung sollte nicht als gleichförmiger Ring um die Stadt weiterwachsen, sondern sich in bauliche Entwicklungsachsen und Grünkeile gliedern.“  
(Schneider/Umwelt Stadt 2005, S.78)



„Stadt und Verkehr“, so die Worte des Stadthistorikers *Sándor Békési* (geb. 1962), „greifen so eng ineinander, dass die Geschichte der modernen Stadt ohne die Geschichte der vorherrschenden Mobilitätsform nicht zu schreiben ist.“<sup>185</sup> *Erik Meinharter*, Redakteur von *dérive* (Zeitschrift für Stadtforschung), schreibt hierzu, dass die Stadt als ein Netzwerk aus Bewegungsräumen und dazwischen liegenden »statischen« Elementen zu begreifen ist. Die Stadt ist auf die Bewegung von Menschen und Gütern angewiesen und „verändert sich deren Form, verändert sich auch die Stadt.“<sup>186</sup>

„Mobilität von Menschen und Gütern“, so Meinharter, „verformt die Stadt im gleichen Maße wie die bestehende Stadtstruktur Formen der Mobilität ermöglicht oder ausschließt.“<sup>187</sup>

Vielleicht ist es hilfreich zu erwähnen, dass für die Bewertung von »Mobilität« in der traditionellen Mobilitätsforschung ausschließlich die zurückgelegten Wege außer Haus in Betracht gezogen werden, sei es um den Arbeitsplatz aufzusuchen, Besorgungen zu erledigen oder zwecks Freizeitaktivitäten. Die Anzahl dieser Wege soll sich, nach Knoflacher, selbst im Laufe der starken Motorisierung nur unwesentlich verändert haben. Ihr Durchschnitt liegt, wie bereits angemerkt, in etwa bei 3 Wegen je Person und Tag. Ferner sollen empirische Untersuchungen ergeben haben, dass auch die Zeit die wir dafür aufwenden nahezu unverändert geblieben ist.<sup>188</sup>

„Was sich hingegen in den letzten hundert bis 150 Jahren entscheidend verändert hat, ist die Art und Weise, wie wir diese Strecke überwinden: Wir gehen immer weniger zu Fuß, wir fahren.“ Das klingt im ersten Moment wenig spektakulär, meint *Békési*, hat aber „weitreichende Auswirkungen auf unseren Umgang mit dem städtischen Raum. Die Menschen nutzen nämlich höhere Fahrgeschwindigkeit weniger, um Reisezeit einzusparen, als um ihre Aktivitätsradien auszudehnen. [...] Das bedeutet aber in Summe wesentlich mehr Verkehr, mehr durchfahrene und damit belastete Zwischenräume und schließlich mehr verbrauchte Ressourcen, mehr Materialeinsatz und Energieaufwand für unsere Mobilität.“<sup>189</sup>

<sup>185</sup> Békési/Umwelt Stadt 2005, S.93

<sup>186</sup> Meinharter/dérive 25 2006, S.5

<sup>187</sup> ebd., S.6

<sup>188</sup> siehe Knoflacher 2001, S.22 ff.

<sup>189</sup> Békési/Umwelt Stadt 2005, S.97

*Am Graben konnte der vergleichsweise noch wenig geregelte Straßenverkehr bereits 1900 beachtliche Ausmaße erreichen und für Fußgeher auch durchaus bedrohlich wirken.*



In der Verkehrsentwicklung erweisen sich stadtplanerische Eingriffe in der Entstehung von neuen Stadtstrukturen oft als weniger wirkungsvoll wie politische Entscheidungen. Eine angestrebte Stadtentwicklung entlang radial-konzentrischer Achsen, wie etwa durch das räumliche Entwicklungskonzept von STEP 84 bzw. STEP 94 erarbeitet, zieht „erst Jahre später Modifikationen des Mobilitätsverhaltens und weitere Entwicklungen entlang dieser Achsen nach sich.“<sup>190</sup> Die Einführung der Pendlerpauschale in Österreich oder der km-Pauschale in Deutschland um 1955 hingegen hatte eine ungleich stärkere Auswirkung auf das »Mobilitätsverhalten« der Bevölkerung als planerische Interventionen. Demgegenüber können Aufklärungsprogramme für »nachhaltige Mobilitätsstrukturen« nur kleine Teilerfolge erzielen.<sup>191</sup>

*Petra Schneider*, Historikerin und Mitherausgeberin des Werks »Umwelt Stadt – Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien«, schreibt in einem Essay über »Nachhaltige Stadtplanung«, dass vorausschauende Stadtplanung aufgrund der Eigendynamik von freier Marktwirtschaft und Grundstücksspekulation sukzessive zu einer reinen Investorenplanung verkommt. Letztlich entscheidet ein Netzwerk aus mächtigen Interessengruppen über die räumlich-strukturelle Entwicklung einer Stadt.<sup>192</sup>

Planerisches Unvermögen muss durch das individuelle Flächenverkehrsmittel Automobil kompensiert werden. „Was wirtschaftliche Rationalität räumlich trennt, das muss der Verkehr wieder verbinden, meinte der Wiener Stadtplaner *Wilhelm Kainrath* 1988.“<sup>193</sup> Hier entscheidet einzig die Verfügbarkeit von fossiler Energie über den Fortbestand einer unkontrolliert in die Fläche wachsenden Struktur. Das Auto wird somit zum entscheidenden Akteur in der Entwicklung »moderner« Städte. Gleichzeitig begünstigt es auch noch ein soziales Phänomen: die Individualisierung. Zwar hat das Auto selbst keinen Individualisierungsschub ausgelöst, „es ist jedoch ein probates Mittel, dieser Tendenz Vorschub zu leisten.“<sup>194</sup>

Kurzum: Die Netzstruktur des Straßenraumes ist zu jeder Epoche der bauliche Ausdruck von Transportverhältnissen, bedingt durch technische Möglichkeiten, Verfügbarkeit von Energie und sozialen Beziehungsstrukturen. Dieses Kapitel befasst sich deshalb mit der Wechselwirkung aus Verkehrsmittel und Stadtraum am Beispiel Wiens.

### Vom Gehen zum Fahren

„»Der Satz, daß man in unseren Tagen schneller lebe als sonst, scheint nicht unwahr zu sein; die fieberhafte Tätigkeit, die uns beseelt, macht es uns unmöglich, den gemessenen und ruhigen Eierweibergang jener Transportmittel zu ertragen, welche der kalten phlegmatischen und abgezirkelten Vergangenheit, womit diese monotone Langsamkeit in vollkommenen Einklang stand, genügten; daher will heut zu Tage alles fahren, und das dazu noch schnell und

<sup>190</sup> Meinharter /dérive25 2006, S.6

<sup>191</sup> ebd.

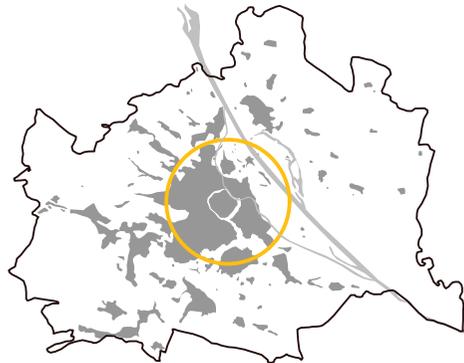
<sup>192</sup> Schneider/Umwelt Stadt 2005, S.78

<sup>193</sup> Békési nach Kainrath/Umwelt Stadt 2005, S.94

<sup>194</sup> Meinharter/dérive25 2006, S.6



1870



1890

Halbstundenzone in der Pferdeomnibusstadt um 1870 und in der Pferdebahnstadt um 1890.

halsbrecherisch fahren.« Mit diesem erstaunlich modern klingenden Worten“, so Békési (Verkehrshistoriker), „sprach ein unter dem Pseudonym *Realis* schreibender Schriftsteller in einem »Curiositäten- und Memorabilienlexikon« bereits im Wiener Vormärz zwei Phänomene in der Geschichte der Fortbewegung an: die Verlagerung vom Gehen zum Fahren und die zunehmende Geschwindigkeit der Verkehrsmittel. Aber schneller wurden, wie Realis schrieb, nicht nur die Verkehrsmittel, sondern auch das Leben selbst.“<sup>195</sup>

Zu Zeiten des Übergangs vom Manufaktur- zum Industriezeitalter (1815-1870) war Wien eine »Pferdeomnibus- und Fußgängerstadt«. Der Omnibus war eine Vorstufe der Massenverkehrsmittel, er folgte bereits vorgelegten Routen und verrechnete die Fahrkarten nach einem einheitlichen Tarifsystem.<sup>196</sup>

Zu jener Zeit breitete sich die Halbstundenzone des Verkehrs bis kurz vor den Wiener Linienwall aus. Ab den 1880er-Jahren begann allmählich die Umstellung von tierischer Zugkraft auf mechanische Zugkraft basierend auf fossiler Energie. Der Alltag in Wien sah hingegen so aus, dass trotz weitverzweigter Omnibus- und Straßenbahnnetze noch um 1900 die meisten Wege zu Fuß zurückgelegt wurden. Schätzungen zufolge wurde nur etwa jede zehnte Ortsveränderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das hatte im überwiegenden Teil wirtschaftliche Gründe, da sich die meisten Arbeiter nur die verbilligten Frühtickets leisten konnten und den kilometerlangen Heimweg nach der Arbeit zu Fuß antreten mussten. Die Jahrzehnte der Gründerzeit stellten die Stadt Wien vor völlig neuartige verkehrstechnische Herausforderungen. Von 1869 bis 1910 verdoppelte sich die Bevölkerung Wiens auf knapp über zwei Millionen Menschen, was eine enorme Mobilisierung der städtischen Gesellschaft zur Folge hatte. Die Benutzerzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel erhöhten sich zeitgleich auf das 25-fache.<sup>197</sup>

Das radial-konzentrische Wachstum der Stadt mit einer dicht bebauten Blockrasterstruktur im Kern der Stadt und vereinzelt Industriestandorten in der Peripherie – meistens entlang der Eisenbahnlinien –, hält bis zum Ende des Ersten Weltkriegs an. In der Zwischenkriegszeit wird der gründerzeitliche Stadtkörper durch die kommunalen Wohnburgen des »Roten Wiens« noch mehr verdichtet. In der Peripherie hingegen machen sich die ersten Tendenzen steigender Flächeninanspruchnahme im Sinne der Siedler- und Gartenstadtbewegung bemerkbar.<sup>198</sup>

Von 1900 bis 1960 erstreckt sich die Phase der »Straßenbahn- und Fahrradstadt«. Zu jener Zeit stand die Eisenbahnfahrt zwar schon in ihrer Hochblüte, aber aus Mangel eines effizienten Schnellbahnsystems in Wien blieb diese Verkehrsform für die Erschließung der Stadt mehr oder minder unerheblich. Lediglich entlang des Linienstranges kam es zu einer räumlichen Trennung der Stadt in Industrie- und Wohngebiete. Für den innerstädtischen Nahverkehr nutzte man jedoch die kommunalisierte Tramway. 1929 hat das Straßenbahnnetz die größte Ausdehnung in seiner Geschichte. Die Halbstundenzone erreicht die Sechskilometermarke. Um 1930 erreichte der öffentliche Kommunalverkehr mit einem geschätzten Drittel aller zurückgelegten Wege bereits jenen historischen Stellenwert, den er heutzutage einnimmt. Der Anteil an mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegen wurde seit Anfang der 1930er-Jahre bis heute nicht mehr wesentlich ausgebaut.<sup>199</sup>

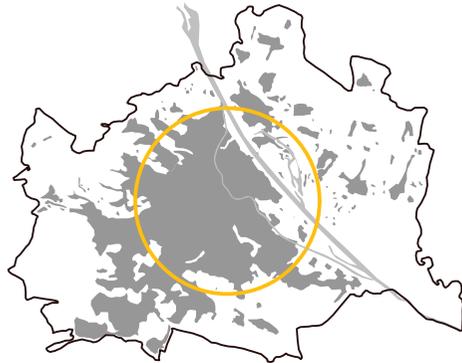
<sup>195</sup> Békési/Umwelt Stadt 2005, S.93

<sup>196</sup> ebd.

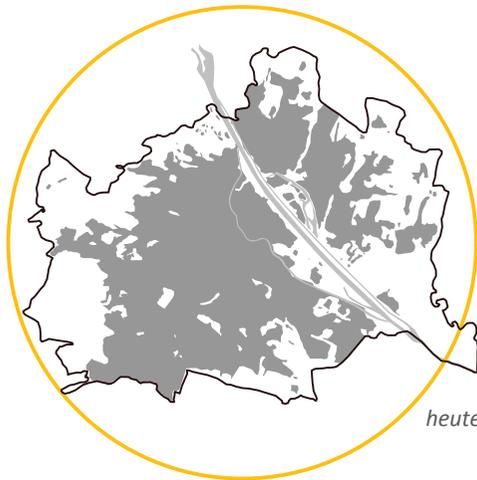
<sup>197</sup> siehe ebd., S.97

<sup>198</sup> siehe ebd., S.96

<sup>199</sup> ebd.



1930



heute

Halbstundenzone in der Straßenbahn- und Fahrradstadt um 1930 und der U-Bahn-, Schnellbahn- und Automobilstadt der Gegenwart.

Das Fahrrad jener Tage war das wichtigste Individualverkehrsmittel, doch es war nicht der ausschlaggebende Impuls, weshalb die Zahl der zu Fuß zurückgelegten Wege Mitte der 1930er-Jahre deutlich schwand. Zwar wurde immer mehr gefahren, aber nicht mit dem Fahrrad oder mit der Straßenbahn, sondern mit dem Auto oder Motorrad. Spätestens seit Anfang der 1970er-Jahre werden mehr Wege in der Stadt mittels privatem Pkw zurückgelegt als zu Fuß. Dementsprechend kam es zu einem kontinuierlichen Anstieg an unliebsamen Folgewirkungen, die mit der »Vollmotorisierung« einhergehen. Die städtische Umwelt verlor vor allem weitgehend ihre Funktion als Erholungs- und Lebensraum. „Die Lärm- und Abgasbelastung nahm zu, die Unfallgefahr stieg, ebenso die Verwendung von Fläche zu Verkehrszwecken.“<sup>200</sup>

### Vom Linien- zum motorisierten Individualverkehr

Der Umgang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Wien ist geradezu lehrhaft dafür, dass geschichtliche Entwicklungen grundsätzlich offen – und damit beeinflussbar – sind. Das Verkehrswesen folgt keineswegs nur der Logik von Sachzwängen oder technisch-wirtschaftlichen Notwendigkeiten, vielmehr wird es von Beschlüssen in der Planungspolitik gelenkt. „Vollmotorisierung oder Rückbau des öffentlichen Verkehrs“, so Sándor Békési, „passieren nicht einfach: Sie werden auch gemacht.“<sup>201</sup>

Ab 1950 sind zwei gegengleiche Entwicklungen zu vermelden. Während die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel einbrach, stieg die Zahl motorisierter Personenfahrzeuge steil an. Die Wiener Verkehrsbetriebe hingegen unternahmen nichts dergleichen um diese Heranbildung umzukehren, im Gegenteil, das Leistungsangebot verschlechterte sich sogar. Beide Tendenzen reagierten miteinander: Schlechteres Angebot bewirkte einen Rückgang der Fahrgäste und die Wiener Verkehrsbetriebe reagierten mit noch weniger Leistung. Ehemalige Fahrgäste der Straßenbahn wechselten zum – sobald es ihre finanzielle Lage erlaubte – ins bequemere Automobil, für das die Strukturen optimiert wurden. So kam es, dass die Wiener Linien in einen „Teufelskreis der Schrumpfungssanierung“<sup>202</sup> gerieten und bis 1970 die Fahrten pro Einwohner und Jahr um etwa ein Drittel abnahmen, nämlich auf einen Stand, der ungefähr der Mitte der 1920er-Jahre entsprach. Der planerische Vorzug, den man einst der Schiene zusprach, wurde von der Straße abgelöst.<sup>203</sup>

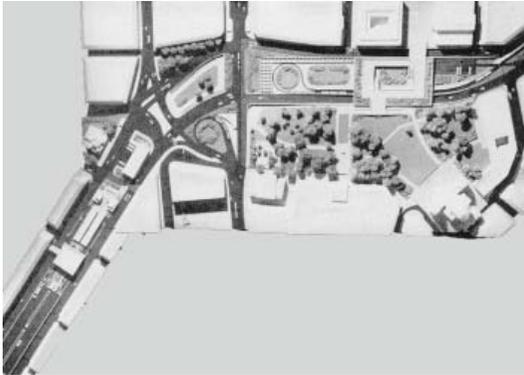
Diese Entwicklung ist wenig verwunderlich, wenn man bedenkt, dass die Lenkung in Richtung Vollmotorisierung aus erster Planungsinstanz stammt. Der Architekt und Stadtplaner *Karl Heinrich Brunner-Lehenstein* (1887-1960) nahm während seiner Amtszeit als Leiter der Wiener Stadtplanung von 1948-1951, klare Haltung für den motorisierten Individualverkehr ein. Viele essenzielle Ideen, die die städteplanerische Mentalität der darauf folgenden Jahrzehnte beeinflussen sollten, stammen aus der Ära Brunner. Beispielsweise der Ausbau der Straßen entlang des Wientals und des Donaukanals zu Schnellstraßen. Brunner sah hier sogar kreuzungsfreie Hochleistungsstraßen vor die, jedoch

<sup>200</sup> ebd., S.98

<sup>201</sup> ebd.

<sup>202</sup> Kurz 1981, Abb. 121, S.53

<sup>203</sup> siehe ebd., S.51 f.



Modellfoto einer geplanten Schnellstraße im Wiental:  
Entwurfsvorschlag, Architekten Georg Lippert und  
Friedrich Woess, 1969

in der Öffentlichkeit auf Ablehnung stießen. Ebenso scheiterte seine Idee, eine „kreuzungsfreie Hochleistungsstraße über Viadukte [...] von der Votivkirche quer durch den 9. und 18. Bezirk zur Höhenstraße oder in Hietzing vor der Gloriette zum Königberg“<sup>204</sup> zu bauen an öffentlicher Missbilligung. Für den öffentlichen Verkehr lieferte er hingegen wenige Beiträge. „Für die Straßenbahn sah Brunner nur Einschränkungen vor, weil sie wegen der zu erwartenden Motorisierung nach amerikanischem Muster an Bedeutung verlieren werde. [Von nachhaltiger Bedeutung war] lediglich der Vorschlag, die Stadtbahn zu verlängern – von Heiligenstadt nach Floridsdorf und von der Gumpendorfer Straße zur Philadelphiabrücke.“<sup>205</sup>

Auch der Architekt *Roland Rainer* (1910-2004), von 1958-1961 zum Wiener Stadtplaner berufen, fasste die »Autogerechte Stadt« als Leitmotiv auf. Unter seinem Mitwirken wurde ein Generalverkehrsplan erstellt, aus dem die spätere „Südost-Tangente, die Verlängerung der Adalbert-Stifter-Straße zum Gürtel und die Nordbrücke als damals dritte Donaubrücke [hervorgingen]. Die Westautobahn wollte Rainer bis zum Karlsplatz führen.“<sup>206</sup> Er beugte sich der allgemeinen Annahme, dass man mit der Vollmotorisierung mit 300.000 bis 400.000 Pkw rechnen müsse. Den Straßenbahnen räumte auch Rainer – dem damaligen Konsens entsprechend – eine geringschätzigste Bedeutung ein. „Fünfzehn Straßenbahnlinien sollten nach Rainer auf Bus-Betrieb umgestellt werden.“<sup>207</sup>

Die Öffentlichkeit wurde fortan vom Leitbild der Vollmotorisierung beherrscht. All planerische Inspiration widmete die Stadt dem privaten Kfz-Verkehr. Folglich hielt die Kapazität der öffentlichen Verkehrsmittel mit der Erweiterung der Stadt in der Nachkriegszeit nicht mehr Schritt. Vor allem in den suburbanen Stadtgebieten wurde aufgrund dieses Versäumnisses das öffentliche Straßenbahn- und Busnetz immer grobmaschiger und somit ineffizienter. Andererseits konnte die extensive Inanspruchnahme von Fläche nur durch das Auto gerechtfertigt werden. So begünstigte der Pkw einen gewaltigen Flächenverschleiß und die daraus resultierende weitläufige Siedlungsstruktur leistete wiederum dem motorisierten Individualverkehr Vorschub.

Verkehrssituation, Karl-Marx-Hof, um 1980



Wien wird heute noch gerne als eine *Tramway-Stadt* kolportiert. Diese Bezeichnung trägt Wien allerdings nicht mit Recht, da der Stellenwert der Straßenbahn im städtischen Verkehr weit hinter seiner historisch-symbolischen Bedeutung liegt. Eigentlich ist Wien hinsichtlich der Netzlänge des öffentlichen Verkehrs seit 1977 eine Autobusstadt und bezüglich der Fahrgastzahl seit 1990 eine U-Bahn-Stadt. Mit der Verkehrspolitik der Nachkriegszeit begann die Abkehr von der Tramway-Stadt. Die Zahl der Linien wurde bis heute halbiert und durch Bus- und U-Bahn-Linien ersetzt. Ein forciertes U-Bahnnetz mit gleichzeitigem Abbau von Straßenbahnlinien verstärkt die räumliche Segregation und Entmischung der Stadt sowie die Ausbildung von kommerziellen Machtzentren unter erheblicher wirtschaftlicher Beeinträchtigung der angrenzenden Viertel. Die zunehmende Bündelung des Verkehrsnetzes auf Kosten der fahrgastfreundlichen Überlagerung mehrerer Linien unterstützt diesen Effekt.<sup>208</sup>

<sup>204</sup> Stimmer/MA 18 2007, S.40

<sup>205</sup> ebd.

<sup>206</sup> ebd., S.49

<sup>207</sup> ebd.

<sup>208</sup> siehe Békési/Umwelt Stadt 2005, S.98 u. S.101

U1-Station Kagran, um 1980



Der Fahrradverkehr erfuhr wohl die stärkste Vernachlässigung. Das einstige Symbol einer Arbeiterschaft wurde einhergehend mit dem Aufstieg des Autos als Sinnbild für aufstrebenden Wohlstand als überkommene Fortbewegungsform verschmäht. Die Radwege mussten häufig dem Flächenanspruch des Autos weichen und wurden bis in die 1970er-Jahre auf einen Tiefststand von elf Kilometer Netzlänge reduziert.<sup>209</sup>

In den letzten drei Jahrzehnten erfuhr die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wieder einen deutlichen Anstieg, nicht zuletzt wegen neuen verkehrspolitischen Maßnahmen. Netzlängen und Fahrleistungen wurden erhöht und attraktivere Verkehrsmittel – U-Bahn, neue Niederflurstraßenbahn oder Niederflur-Autobus – eingeführt. Zur »Verkehrsmusterstadt« ist es aber noch ein langer Weg. Die Tendenz zum Einstellen von Straßenbahnlinien ist immer noch vorhanden und von einer ausgewogenen Nutzungsbalance auf Wiens Straßen kann bei Weitem nicht die Rede sein. Vorwiegend dominieren trotz Parkraumwirtschaft nach wie vor der ruhende und der rollende Autoverkehr den Straßenraum. Dennoch kann vermeldet werden, dass der Benutzeranteil öffentlicher Verkehrsmittel zumindest gehalten werden konnte und die Beförderungszahl der Jahrhundertmitte wieder überschritten hat.<sup>210</sup>

Der »European Green City Index« verzeichnet sogar, dass sich 2006, 68% aller Wiener mit den »Öffis«, zu Fuß oder mit dem Fahrrad durch die Stadt bewegten. Wien liegt in diesem europaweiten Ranking hinter Stockholm, Amsterdam und Kopenhagen an vierter Stelle.<sup>211</sup> Was jedoch oft ausgeklammert wird, ist, dass ein Drittel motorisierter Individualverkehr ungemein höhere Flächenansprüche stellt als alle anderen Fortbewegungsarten zusammen.

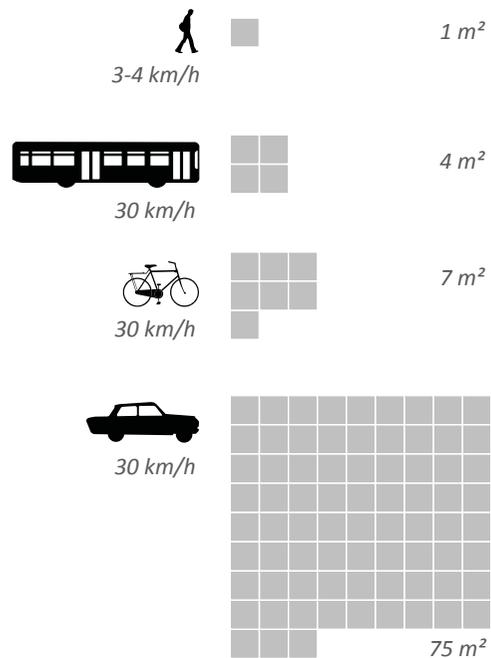
<sup>209</sup> siehe Berger/Perspektiven\_1 2004, S.71

<sup>210</sup> siehe Békési/Umwelt Stadt 2005, S.99 f.

<sup>211</sup> EGCI 2009, S.91

## Verkehr in der Fläche

Flächenanspruch pro Verkehrsträger in Quadratmetern pro Person



Ein Fußgänger benötigt bei normalem Schrittempo etwa einen Quadratmeter Verkehrsfläche. Das Fahrrad benötigt bei einer Geschwindigkeit von dreißig Kilometer pro Stunde rund sieben Quadratmeter, ein zur Hälfte besetzter Bus vier Quadratmeter pro Fahrgast und ein Pkw 75 Quadratmeter Fahrbahnfläche pro Person.

In mancherlei Hinsicht hat sich das Wiener Stadtgefüge in den letzten hundert Jahren kaum verändert. So etwa das Verhältnis zwischen Fahrbahn und Gehsteig, das seit der Zwischenkriegszeit mit etwa zwei zu eins nahezu unverändert blieb. Was am ersten Blick verwundern mag, ist, dass die Verkehrsfläche im Vergleich zu 1900 von 18 auf 14 Prozentanteile des Wiener Stadtgebiets gesunken ist. Das liegt aber an der Eingemeindung spärlich bebauter Gebiete. Die gründerzeitliche Stadtausbauphase hat ein hohes Maß an Straßen- und Verkehrsflächen hinterlassen. In den Bezirken mit der höchsten Dichte (1., 4 bis 9) nimmt die Straßenfläche sogar ein Viertel der Stadtfläche ein. Zu Zeiten ihrer Entstehung wurden die Straßen jedoch völlig anders genutzt, als das heute der Fall ist.<sup>212</sup>

Mit der Zielsetzung der »Autogerechten Stadt« nehmen ruhender und fließender Verkehr zunehmend die Straßenfläche in Anspruch. Es macht allerdings einen großen Unterschied, wer oder was durch die Straßen fährt. „Das Fahrrad benötigt bei einer Geschwindigkeit von dreißig Kilometer pro Stunde rund sieben Quadratmeter, ein zur Hälfte besetzter Bus vier Quadratmeter pro Fahrgast und schließlich ein Pkw nicht weniger als 75 Quadratmeter Fahrbahnfläche pro Person. Der Flächenbedarf für ein und denselben Weg variiert also, je nachdem, ob per Fahrrad, Bus oder Auto zurückgelegt, um das Zehn- bis Zwanzigfache.“<sup>213</sup>

Obwohl der Autoverkehr in Wien lediglich ein schwaches Drittel der Fortbewegung übernimmt, beansprucht er den gesamten Stadtraum. Neben dem rollenden Verkehr ist es vor allem der ruhende Verkehr der massiv Besitz vom Stadtraum ergreift. Da die durchschnittliche Nutzungsdauer des Autos nur etwa eine halbe Stunde pro Tag beträgt, steht es die meiste Zeit ungenutzt herum.<sup>214</sup>

Anbetracht dieser marginalen Nutzungsauslastung ist laut Verkehrsexperten Hermann Knoflacher die Bezeichnung des Autos als »Stehzeug« besser platziert denn jener als »Fahrzeug«. Das Fahr- und Stehzeug hat unsere städtisch-räumliche Befindlichkeit grundlegend verändert. Ohne es zu hinterfragen, gewähren wir ihm das bedingungslose Vorrecht den öffentlichen Raum zu okkupieren, was sich im Erscheinungsbild und der Nutzung des Straßenraumes konstituiert.<sup>215</sup>

Während sich die Straßenfläche pro Einwohner zwischen 1936 und 2000 nur verdoppelt hat, hat sich die Anzahl der Pkws im selben Zeitraum mehr als vervierzigfacht – von 15.353 auf 638.568 angemeldete Pkws. Da der überwiegende Teil privater Autos in der Öffentlichkeit geparkt wird, werden sämtliche Nebenstraßen der Stadt, wo es nur möglich ist, durch eine ein- oder beidseitige Schrägparkordnung bis zur Hälfte durch abgestellte Pkws belegt.<sup>216</sup>

Derzeit sind etwa 657.000 PWKs in Wien zugelassen. Aneinandergereiht ergäbe das laut Berechnungen des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) eine 2760 Kilometer lange Schlange. „Das ist länger als die Distanz vom Wiener Steffl bis zur Duma in Moskau.“<sup>217</sup> Dass der Trend zum Autobesitz wohl nicht abreißen wird, zeigt die prognostizierte Zuwachsrate

<sup>212</sup> siehe Békési/Umwelt Stadt 2005, S.100

<sup>213</sup> ebd.

<sup>214</sup> ebd., S.101

<sup>215</sup> Knoflacher 2003, S.29 ff.

<sup>216</sup> Békési/Umwelt Stadt 2005, S.101

<sup>217</sup> <http://kurier.at/nachrichten/wien/2051514.php>

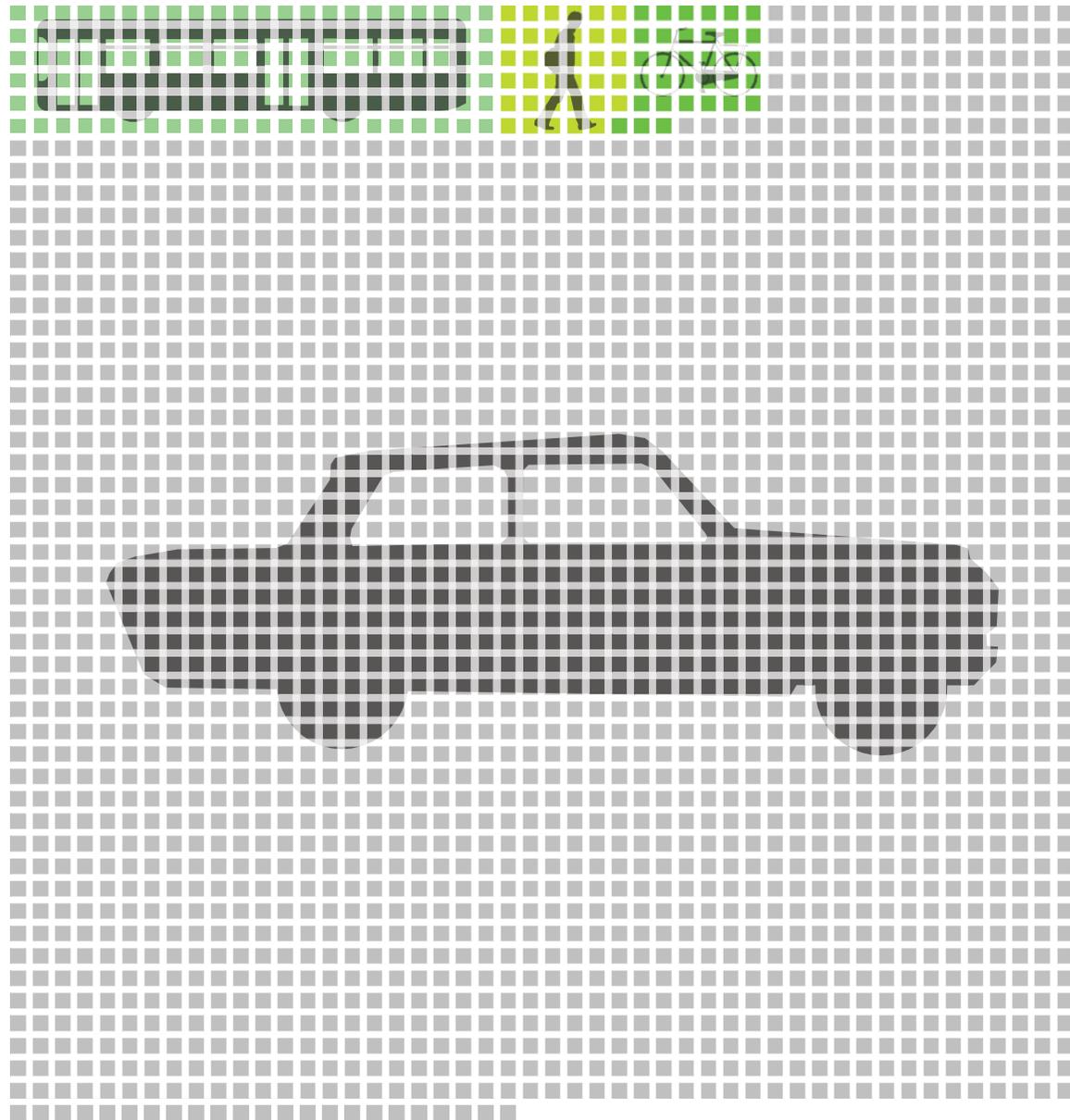
## Modal Split Wien (2000):

33 Personen zu Fuß: 33 m<sup>2</sup>

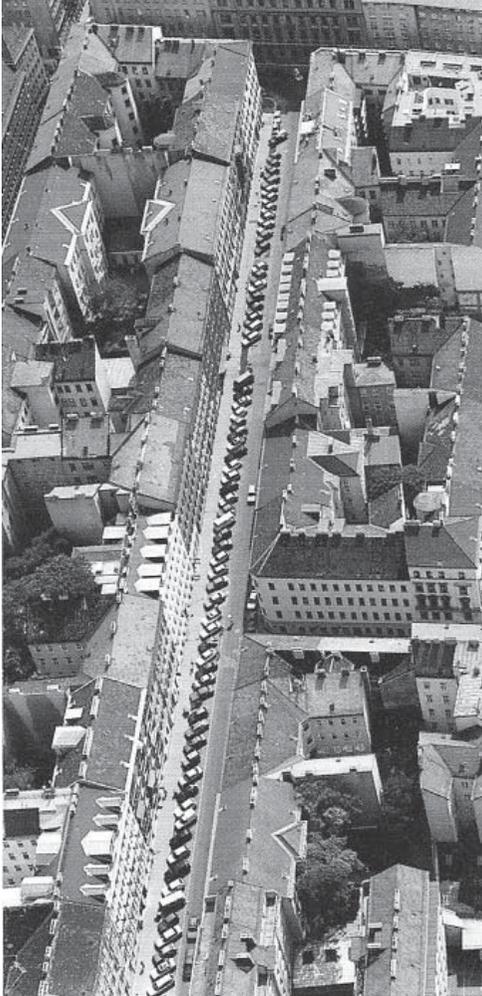
33 Personen ÖPNV (Bus), 30 km/h: 132 m<sup>2</sup>

5 Personen Fahrrad, 30 km/h: 35 m<sup>2</sup>

29 Personen Auto, 30 km/h: 2175 m<sup>2</sup>



*Von hundert Verkehrsteilnehmern wählen 29 Personen das Auto, 5 Personen das Fahrrad, 33 Personen öffentliche Verkehrsmittel und 33 Personen gehen zu Fuß (Angaben variieren je nach Statistik). Bei der Annahme, dass alle Nutzer des öffentlichen Verkehrs den Bus wählen („worst-case“-Szenario) ergibt sich der in der Grafik dargestellte Flächenbedarf pro Verkehrsträger. siehe <http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/daseinsvorsorge/oePNV/modal-split.html>*



*„Parkende Autos beanspruchen heute im dicht verbauten Stadtgebiet rund ein Drittel der Straßenfläche. Sie schränken dadurch neben dem fließenden Verkehr die Nutzungsmöglichkeiten der Straße für andere Straßenteilnehmer und die Bewohner der Stadt erheblich ein.“  
(Békési/Umwelt Stadt 2005, S.101)*

von 7.000 bis 8.000 Autos per Jahr. Angesichts dieser Zahlen wird der politische und wirtschaftliche Einfluss der Autolobby weiterhin ansteigen. Zwar propagiert die Stadtverwaltung in regelmäßigen Abständen einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, in der Praxis hingegen scheinen die Maßnahmen nicht zu greifen. Statt Reduktion erfahren wir einen stetigen Zuwachs. 2005 wurde eine Reduktion von 25% bis zum Jahre 2010 prognostiziert<sup>218</sup>, 2010 mit dem Antritt der Regierungskoalition zwischen Rot und Grün wurde das Ziel verlautbart, den motorisierten Individualverkehr in Wien um rund ein Drittel zu reduzieren.<sup>219</sup> Es werden in regelmäßigen Perioden immer wieder ähnliche Ziele proklamiert, in den entscheidenden Gemeinderats- und Landtagssitzungen wird hingegen beteuert, dass der geforderte Rückbau in der Praxis nicht einlösbar ist.

Das Nutzungsprivileg des Autos „schränkt andere Nutzungsmöglichkeiten ein – unter anderem auch die technischen Möglichkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel.“<sup>220</sup> So hat sich beispielsweise die mittlere Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn, mit etwa 15 (2000) gegenüber zwölf km/h (1910), nur unerheblich erhöht. Grund hierfür sind Staus und eine steigende Zahl an Ampelregelungen, die ebenfalls durch den motorisierten Individualverkehr notwendig wurden. Auch der Mangel an einer konsequenten Bevorrangung der Straßenbahn, wie etwa durch befestigte Gleiskörper, weist sich als äußerst kontraproduktiv in diesem Belangen. Alles in allem fahren wir heute, laut Békési, kaum schneller als vor neunzig Jahre. Einzig die U-Bahn schaffte den Sprung nach vorne. Das hat natürlich auch seinen Preis: Größere Umwelteingriffe benötigen mehr Energie pro Zugkilometer als andere schienengebundene Fahrzeuge – einschließlich des Stationsbetriebs.<sup>221</sup>

### Energie für den Verkehr

Die technischen Errungenschaften des heranbrechenden Maschinenzeitalters fanden besonders bei den Verkehrsmitteln ein breites und lukratives Anwendungsfeld. 1896 wurden in Wien noch neun Zehntel der Netzlänge von Omnibus und Tramway mit Pferdebetrieb abgedeckt, der Rest per Dampfkraft. Zehn Jahre später wurden bereits vierzig Prozent der kommunalen Verkehrsmittel auf Elektrobetrieb umgestellt. Wenige Jahre später folgte bereits die Vollelektrifizierung des schienengebundenen Linienverkehrs. Wien war nun von Pferdekot und für kurze Zeit auch von Rauch befreit und stellte den städtischen Verkehr auf eine neue energetische Basis. Fortan bestimmte fossile Energie statt erneuerbare Solarenergie die strukturelle Weiterentwicklung der Stadt. Strom kam anfangs zur Gänze von kalorischen Kraftwerken in denen Kohle verheizt wurde. Heutzutage wird der überwiegende Stromanteil aus Wärmekraft mit Naturgas gewonnen. Etwa „ein Drittel der in Wien verbrauchten Endenergie [wird] gegenwärtig vom Verkehr konsumiert, davon wiederum der überwiegende Teil in Form von Treibstoffen.“<sup>222</sup>

<sup>218</sup> Psenner/dérive18 2005 S.10

<sup>219</sup> <http://wien.gruene.at/2010/11/12/koalitionspapier>, Stand 24.10.11

<sup>220</sup> Békési/Umwelt Stadt 2005, S.101

<sup>221</sup> siehe ebd.

<sup>222</sup> ebd.



Energieverbrauch pro Person und Verkehrsträger für  
10 Kilometer

Die Daten ergeben sich aus folgenden Angaben:

Radfahrer 2 kwh/100 Kilometer

Fußgänger 6 kwh/100 km

Bahnfahrende ( in Österreich) 9 kwh/100 km

Busfahrende (Öffis) ca. kwh/100 km

Autofahrer 60 kwh/100 km.<sup>a</sup>

1 kcal = 0,001163 kwh<sup>b</sup>

100g Banane 96kcal<sup>c</sup>

1 Banane rund 110g = 105,6kcal (selbst gewogen)

<sup>a</sup> Österreichische Energieagentur/VCÖ, 29.10.2011

<sup>b</sup> <http://www.volker-quaschnig.de/datserv/faktoren/index.php>, 29.10.2011

<sup>c</sup> <http://www.pflegedienstfuehrer.de/ernaehrung/kcal.htm>,

21.10.2011

Im heutigen Umgang mit dem Thema »Nachhaltigkeit« liegt ein großer Widerspruch. Während das Einsparen von Betriebsenergie in Bauwerken zu einem gewinnbringenden Trend geworden ist, scheint in der modernen Verkehrstechnologie der Fortschritt in der Verschwendung begriffen. Eigentlich sollte im Sinne einer effizienten, technisch-fortschrittlichen Technologie, eine Steigerung der Betriebsleistung bei gleichbleibendem Energieaufwand zu erwarten sein. In der Praxis verkehrt es sich allerdings ins Gegenteil. Die Straßenbahn beispielsweise benötigt pro gefahrenen Kilometer im Linienbetrieb das Fünffache an Energie als im Jahr 1910. Auf einen »Beförderungsfall« umgerechnet ist das immer noch der dreifache Energieaufwand. Wir kommen jedoch nicht schneller voran als vor hundert Jahren. Die Straßenbahnen sind heute lediglich größer und komfortabler ausgestattet. Im Vergleich dazu hat die U-Bahn zwar in ihrem Wirkungsraum ein hohes Tempo, ihre Energiebilanz pro beförderte Person ist aber noch ungünstiger. Am schlechtesten schneidet allerdings das Auto ab. „Laut Békési beträgt der Energieaufwand des Pkw pro Platzkilometer – auf einen Beförderungsort bezogen – das Achtfache der Straßenbahn und das Dreifache der U-Bahn. „Seine extrem schlechte energetische Leistung wird heutzutage für mehr als ein Drittel gefahrener Kilometer genutzt und ist für zwei Drittel des Energieverbrauchs im Verkehr verantwortlich.“<sup>223</sup> Historisch betrachtet weist das Automobil die schlechteste Ökobilanz aller Zeiten. Es ist das Verkehrsmittel mit der niedrigsten Effizienz, dem größten Flächenanspruch und Energiebedarf.<sup>224</sup>

### Mit dem Rad in Wien – Zur Geschichte einer unterschätzten Verkehrstechnologie

Die Geschichte des Fahrrades, beschreibt Békési, ist im Falle Wiens – wie zahlreiche historische Belege bestätigen – eine Geschichte der Versäumnisse und Verschmähungen oder mit anderen Worten, eine Geschichte seiner Behinderung. Dabei ist das Radfahren nach dem Gehen die effizienteste Fortbewegungsart im innerstädtischen Verkehr. Es fand bereits 1890 zu seiner technischen Reife und nahm damals schon die Gestalt an, wie wir es heute kennen. Mit dem Fahrrad lässt sich bei gleichem Kraftaufwand und je nach technischer Ausstattung das Zwei- bis Vierfache an Strecke zurücklegen als der Fußgänger. Die relative Reichweite des Fahrrades übertrifft alle anderen Fahrzeuge. Es ist „im Verhältnis zur aufgewandten Energie mehr als hundertmal effizienter als das Automobil.“<sup>225</sup>

Nach Knoflacher stellt das Fahrrad einen einsamen Höhepunkt an energetischer Effizienz bei technischen Verkehrsmitteln dar. Das Fahrrad sei außerdem ein Verkehrsmittel, bei dessen Benutzung der direkte soziale Kontakt mit den anderen Straßenbenutzern nicht unterbrochen wird. „Der Radverkehr macht darüber hinaus friedlich, denn er entlässt die Menschen nicht aus dem sozialen Netz, weil sie immer noch an ihrem Gesicht erkannt werden. Sie sind nicht anonym und nur über eine Nummerntafel erkennbar.“<sup>226</sup>

<sup>223</sup> ebd.

<sup>224</sup> siehe ebd., S.103

<sup>225</sup> ebd., S.116 ff.

<sup>226</sup> Knoflacher 2009, S.28



Fahrradfahrer um 1900



„Das Fahrrad besaß für die Sozialdemokratie bis in die Nachkriegszeit eine wichtige symbolische Funktion, die sich jedoch keineswegs in einer entsprechenden Verkehrspolitik niederschlug“ (Békési/Umwelt Stadt 2005, S.121)

In Kombination mit Straßenbahn und Schnellbahn (später auch U-Bahn), fährt Békési fort, „hätte dieses Individualverkehrsmittel eine nachhaltige urbane Entwicklung ermöglicht – ohne die heutigen Verkehrsprobleme und deren gravierende Auswirkung auf die Umwelt.“<sup>227</sup> Zahlreiche Vorteile bestätigen die Effizienz dieses Fortbewegungsmittels: es ist in der Anschaffung preisgünstig, hat im fließenden als auch im ruhenden Verkehr einen geringen Platzbedarf, benötigt nur eine geringe Herstellungsenergie und ist in seinem Betrieb sehr umweltfreundlich. Darüber hinaus ist das Fahrrad wie kein anderes Fahrzeug für die schnelle Überwindung kurzer Distanzen von einem bis fünf Kilometer geeignet. Diese Entfernungen machen in einer Großstadt die überwiegende Anzahl an Wegen aus.<sup>228</sup>

Das Fahrrad ist aber nicht nur im privaten Gebrauch äußerst kostengünstig und effizient, auch für die öffentliche Hand ist es das billigste Verkehrsmittel, vor allem in Bezug auf Streckenausbau und –erhalt. „Ein Personenkilometer“, wendet Sándor Békési ein, „im Auto oder in Bus und Bahn kostet die Kommune das zehn- bis zwanzigfach. Die Tatsache, dass der Radverkehr trotz dieser Vorteile bis vor Kurzem von der öffentlichen Hand kaum bis gar nicht gefördert wurde, ist eine der unrühmlichsten Besonderheiten der Wiener Verkehrsgeschichte und Stadtplanung.“<sup>229</sup> Für Békési sind die viel gebrachten Begründungen wie hügeliges Terrain, schlechte Witterung und früher auch das Kopfsteinpflaster, die Wien als fahrradtaugliche Stadt diffamieren, nur vordergründige Argumente gegen das Fahrrad, da es nämlich Städte mit ähnlichen Gegebenheiten gibt (z. B. München, Basel, Bern, Zürich etc.), deren verkehrspolitischen Maßnahmen dem Fahrradverkehr während der letzten hundert Jahre durchaus förderlich waren. Demnach sind in Wien die Ursachen der »traditionellen Vernachlässigung« dieser verkehrspolitischen Option..wohl anderswo zu suchen.<sup>230</sup>

DIE 5 PERIODEN DES FAHRRADVERKEHRS IN WIEN: Békési unterteilt den »Wiener Sonderweg« des Fahrradverkehrs in fünf Entwicklungsperioden. Demnach verortet er seine erste »Boomphase« um 1900. In dieser Zeit entwickelte sich das Fahrrad vom Sport- zum Alltagsfahrzeug. Hier beginnen bereits die ersten Versäumnisse seitens der Verkehrspolitik, die sein Potenzial als innerstädtisches Verkehrsmittel nicht erkannte oder schlichtweg ignorierte.<sup>231</sup>

In den 1920er- und 1930er-Jahre stellte sich trotz »restriktiver Radverkehrspolitik« eine zweite Boomphase ein. Eine geeignete Fahrradinfrastruktur konnte jedoch mit dem rapide ansteigenden Fahrradverkehr nicht mithalten – die registrierten Fahrräder schafften es in Wien bis 1937 immerhin auf knapp 140.000 Stück. Den Forderungen zahlreicher Radfahrervereinen nach eigenen Fahrrad-Trottoiren oder Fahrradbanketts, wurde nur vereinzelt nachgegangen, großteils aber wurden ihre Bemühungen außer Acht gelassen. Der Arbeiter-Radfahrer-Bund Österreichs (ARBÖ) empfahl bereits in den 1920er-Jahren das Fahrrad als möglichen Zubringer zu den Verkehrslinien zu nutzen, aber auch diese bis heute verdrängte Option fruchtete nicht in den Köpfen der Politiker.<sup>232</sup>

<sup>227</sup> Békési/Umwelt Stadt 2005, S.117

<sup>228</sup> siehe ebd., S.117 f.

<sup>229</sup> ebd., S.117 f.

<sup>230</sup> ebd., S.120

<sup>231</sup> ebd.

<sup>232</sup> ebd.



1982

- Langfristig geplante Maßnahmen
- Kurz- und mittelfristig geplante Maßnahmen
- Bestand und in Bau befindliche Radwege



2003

- Vorrangig zu schließende Lücken
- Ergänzende Verbindungen (aus Hauptnetz 1994)
- Bestehende Parallelrouten
- Hauptnetz Bestand

Fahrradwegenetz 1982 und 2003

Potenziale wurden erkannt aber politisch nicht umgesetzt, obwohl das dazumal sozialdemokratisch regierte Wien die Möglichkeit dazu gehabt hätte und über die nötigen öffentlichen Gelder verfügte, um den Fahrradverkehr zu fördern. Es wäre damals ein Leichtes gewesen, die Bevölkerung politisch zu motivieren. »Wir bauen sichere Radwege für unsere Arbeiter«, wäre wohl ein geeigneter Slogan dafür gewesen.<sup>233</sup>

Das oft kolportierte Bild der 1920er-Jahre von Wien als »Fahrradstadt«, erweist sich somit als verzerrte historische Darstellung. Zahlreiche historische Fotografien und Auszüge aus Schriften beweisen, dass Fahrräder in Wien niemals die Straßen dominierten. Großstädte wie Berlin oder Hamburg wiesen zur selben Zeit das doppelte Radaufkommen.<sup>234</sup>

Im Laufe der dritten Periode ab 1950 wird das Fahrrad sukzessive aus dem Stadtverkehr verdrängt und wieder zum reinen Freizeitfahrzeug degradiert. Die Gelegenheit, das Fahrrad seinen Potenzialen entsprechend in den Stadtverkehr zu integrieren, schreibt Békési, wäre nach dem Zweiten Weltkrieg vorhanden gewesen. Bis 1950 kann sogar noch ein geringfügiger Ausbau besonders entlang der großen Ausfallstraßen Wiens vermeldet werden. Ab 1950 jedoch beginnt die Wiener Verkehrspolitik, das Fahrrad allmählich aus ihrem Gedächtnis zu drängen. Bis 1955 gab es bereits einen rapiden Anstieg an Verkehrsunfällen, bei denen Radfahrer verunglückten, worauf die 1. Wiener Straßenenquete, als auch einige Fachleute und Fahrradverbände den Ausbau von Radwegen forderten. Die Verkehrspolitik antwortete daraufhin mit Verboten und Gesetzen, welche die Nutzungsfreiheit der Radfahrer einschränkten und ihnen nach und nach ein Negativbild verliehen. Die »verkehrspolitische Weichenstellung jener Zeit«, so Békési erzeugte bei den Planern und Verkehrsteilnehmern ein »fahrradfeindliches Klima [...] dessen Folgen man in der Stadt heute noch verspürt.«<sup>235</sup> Gerne wird das Dogma der angepeilten Vollmotorisierung als Grund für die Verdrängung des Radverkehrs herangezogen. Dass man aber in Wien durch fortwährende Reduktion der Radwege dem Radverkehr seine Grundlage entzog, erklärt sich nicht allein aus dem Konsens der »autogerechten Stadt« und des technophilen Fortschrittsglaubens der Wirtschaftswunderjahre. Westdeutsche Städte haben sich auch der Ideologie der »Vollmotorisierung« verschrieben, schlossen jedoch die Anlage von begleitenden Radwegen durchaus nicht aus. Die Gründe sind wohl anderswo zu suchen.<sup>236</sup>

Die vierte Phase erstreckt sich in etwa von 1970 bis 1980 und kann wohl in dieser Hinsicht als das dunkelste Kapitel der Wiener Planungsgeschichte betrachtet werden. Der ohnehin kümmerliche Rest von 23 Kilometern (1970) wurde, wie weiter oben schon erwähnt, auf den historischen Tiefststand von 11 Kilometern (1977) an Fahrradwegen reduziert.<sup>237</sup>

Ab 1980 gelangt im Zuge eines neu aufkommenden Umweltbewusstseins endlich auch eine neue Wertehaltung in das Land. Das Fahrrad erfährt eine Wiederbelebung als Trendsportart, woraus sich in weiterer Folge, nach Jahrzehnten der Ignoranz, erste Ansätze einer Förderungspolitik entwickeln. Ein Gemeinderatsbeschluss zwecks Förderung des Radverkehrs brachte die Trendwende. Bis zum Jahr 2000 sollten achthundert Kilometer Radverkehrsanlagen und Hunderte von Abstellanlagen gebaut werden. Diese Zielsetzung beförderte den Radverkehr, so Békési, zwar auf einen

<sup>233</sup> Békési/dérive13 2006, S.23

<sup>234</sup> Békési/Umwelt Stadt 2005, S.121

<sup>235</sup> ebd., S.122

<sup>236</sup> siehe ebd.

<sup>237</sup> Berger/Umwelt Stadt 2005, S.124

historisch neuen Stand, dennoch bedeutete es keinen Durchbruch für die Wiener Radverkehrspolitik. Radwegebau erfolgt häufig auf Kosten der Fußgänger, was unabwendbare Konflikte und Unfälle mit sich bringt. Auch wurden wiederum dem kombinierten Berufsverkehr keine Entfaltungsmöglichkeiten eingeräumt. In den Niederflurstraßenbahnen und U-Bahnen wurden keine Abteile für Radfahrer vorgesehen. „Bedauerlich aber bezeichnend“, äußert sich der Experte, dass in den neuen U-Bahn-Garnituren nur am Anfang und Endes des Zuges Fahrräder mitgenommen werden dürfen. Lediglich sechs Stellplätze hat man ihm gegönnt, die aber auch mit Kinderwägen geteilt werden müssen.<sup>238</sup>

DIE HEUTIGE SITUATION: Die Tatsache, dass sich der Wiener Radverkehr in den letzten Jahren verdreifacht hat, zeigt, dass vonseiten der Stadtbewohner grundsätzlich eine Bereitschaft vorhanden wäre, auf das Fahrrad zu steigen, wenn nur die Rahmenbedingungen passen. Lediglich das Winterloch und lang anhaltendes Regenwetter verdrießen die Leute auf das Rad zu steigen – einzelne Regentage und tiefe Temperaturen sind kein Grund. Ferner hat sich erwiesen, wie wenig öffentliche Mittel die effiziente Förderung dieser Fortbewegungsart braucht – in den letzten zwei Jahrzehnten wurde durchschnittlich nicht mehr als 1,5 Millionen Euro jährlich ausgegeben. Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten liegen wir damit allerdings im untersten Bereich.<sup>239</sup>

Dennoch ist die vielfach gepriesene Zahl von 1100 Kilometern an Radwegen in Wien, kritisiert Békési, „eigentlich eine Irreführung der Öffentlichkeit.“<sup>240</sup> Bei näherer Betrachtung zeigt sich nämlich, dass 35 Prozent des Gesamtnetzes bloß verkehrsberuhigte Bereiche wie Donauinsel oder Prater Hauptallee ausmachen, die für die statistische Erhebung des Alltagsverkehrs unerheblich sind. Etwa ein Viertel der Radrouten werden im Mischverkehr geführt. Hierbei handelt es sich großteils um schmale Radstreifen zwischen Autofahrbahn und Parkstreifen. Diese Zone zweifelhafter Sicherheit wird lediglich durch zwei aufgemalte Linien erkenntlich gemacht, die allerdings schnell verblassen, häufig übersehen oder schlicht ignoriert werden. Zehn Prozent der Radwege gehen gegen die Einbahn und lediglich ein Viertel des Netzes besteht aus baulich getrennten Radwegen.<sup>241</sup>

Die Bundeshauptstadt kann sich nicht um die Tatsache drücken, dass sie im Radverkehrsaufkommen deutschsprachiger Städte das Schlusslicht bildet. In Graz, Innsbruck, Salzburg, wird jeder siebende bis fünfte Weg mit dem Rad zurückgelegt, ähnlich verhält es sich in München, Basel oder Bern. In Wien jedoch wird nur für jeden 25. Weg das Fahrrad verwendet. Im Durchschnitt weisen deutsche Städte mit über 500.000 Einwohnern gegenüber Wien das doppelte Radverkehrsaufkommen auf. Zwar hat Wien einen hohen Anteil an öffentlichen Verkehrsmitteln, viele Verkehrsteilnehmer würden jedoch wahrscheinlich auf das Fahrrad umsteigen, wäre Radfahren in der Stadt nicht immer noch so gefährlich. „Die lange Wiener »Tradition«, den Radverkehr zu vernachlässigen, bleibt im Grunde ungebrochen. Radfahren in Massen gab es hier nie.“<sup>242</sup>



*Die Fahrradwege sind in weiten Teilen Wiens noch unzureichend ausgebaut. In vielen Fällen ist man gezwungen, sich im „Schwerverkehr“ durchzuschlagen.*

<sup>238</sup> siehe Békési/Umwelt Stadt 2005, S.120-124; Békési/derStandard, erschienen am 11. Aug. 2009 auf: <http://derstandard.at/1246543654674/Vernachlaessigung-des-Radverkehrs-in-Wien-hat-lange-Tradition>

<sup>239</sup> siehe Békési/Umwelt Stadt 2005, S.123

<sup>240</sup> siehe Békési/derStandard, Quelle wie oben

<sup>241</sup> Berger/Umwelt Stadt 2005, S.124 f.

<sup>242</sup> Békési/Umwelt Stadt 2005, S.123

Die politischen Interventionen im Verkehrswegebau bedienen nach wie vor primär die Interessen von Konzernen und der Automobillobby. In der Bevölkerung lässt sich hingegen schon eine steigende Bereitschaft erkennen, auf umweltfreundliche Verkehrsträger umzusteigen, wenn es die Strukturen zulassen. Bereits im Juli 1981 fordern Radfahrer-Demonstranten ihr Recht auf gleichberechtigte Verkehrsteilnahme (linkes Bild); Critical Mass ist ein Treffen von FahrradfahrerInnen, die sich gelegentlich den Platz auf der Straße nehmen, der ihnen im alltäglichen Verkehr durch jahrelange verfehlte Verkehrs- und Stadtplanung verweigert wird (mittleres Bild, Sommer 2011); der Ausbau des Wientalradwegs ist immerhin auch ein Schritt der Stadt Wien in Richtung nachhaltiger und umweltfreundlicher Verkehrsplanung (linkes Bild). Anbetrachts der allgemeinen Verkehrssituation bleibt es aber ein Tropfen auf dem heißen Stein.



## Zusammenfassung

Die Entwicklung des Straßenraums europäischer Städte ist geprägt vom Aufstieg zentralistischer Herrschaftsformen. Mit der Genese absolutistischer Großmächte steigt der Anspruch auf bessere Straßen und Fortbewegungsmittel, um die Reichtümer der besetzten Ländereien möglichst reibungslos in die Residenzstädte fließen zu lassen. Die abgezielte Selbstgenügsamkeit mittelalterlicher Städte wird durch den erhöhten Personen- und Warenaustausch aufgebrochen. Regionale Burg- oder Klosterstädte entwickeln sich zu Handelsstädten mit überregionaler Bedeutung. Die Beschaulichkeit überkommener Gassenwinkel und geschlossener Platzsituationen wird durch ausstrahlende Achsensysteme durchstoßen. Mit der Industrialisierung schwindet allmählich das althergebrachte künstlerische Interesse an der, auf Wirkung berechneten, Gestaltung des Straßenraums und widmet sich sukzessive der Dynamisierung menschlicher Lebensabläufe durch moderne Technik. Der rigide Blockraster der Gründerzeit entspricht nicht mehr einem Städtebau nach künstlerischen Grundsätzen, sondern einem Städtebau nach den Grundsätzen des Waren- und Immobilienhandels. Die Geschlossenheit von Plätzen wird nun gänzlich dem Durchzugsverkehr geöffnet.

Durch die fossile Energienutzung steigt die Reichweite von neuen Transportsystemen ungemein. Der Personen- und Warenaustausch erfährt eine rapide Beschleunigung. Das Establishment fördert die Entwicklung von Strukturen, die ihrem Machterhalt und -ausbau dienlich sind. Mit dem Schleifen der alten Befestigungsanlagen werden die letzten Hürden des Warenumsatzes beseitigt. Der Straßenraum erfährt allmählich eine Monofunktionalisierung: vom Lebensraum zum reinen Verkehrsraum. Die lokalen Austauschprozesse (zwischenmenschliche Kommunikation, lokaler Handel, Spiele etc.) werden von überregionalen Austauschprozessen (Fernhandel, Fernverkehr, Telekommunikation etc.) überlagert; die menschliche Komponente des Austauschs ausgeschaltet. Die Begriffe »Mobilität« und »Verkehr« verlieren sukzessive ihre Bedeutung im sozialen Kontext an einen rein wirtschaftlichen Zusammenhang. Mit der Funktionalisierung aller Lebensbereiche wird der Straßenraum zum Teil eines überregionalen bzw. global-wirtschaftlichen Funktionssystems. Das private Auto ist in der modernen Stadtentwicklung der entscheidende Katalysator. Die Überlebensfähigkeit und Vormachtstellung von Konzernen, Fach- und Supermärkten ist von der Reichweite des Autoverkehrs abhängig. Folglich werden öffentliche Gelder für den Bau und Erhalt von Strukturen, die diese Hegemonie sichern und fördern, ausgegeben.

Der städtische Straßenraum findet in weiten Teilen Wiens seine Bestimmung als Fahrbahn und Autoparkplatz. Der Stellenwert des Autos liegt höher als der eines menschengerechten Umfelds. „Fahren-Können statt Gehen-Müssen bedeutet für die Stadtbewohner ein Gewinn an Freiheit. [...] Doch damit sind auch neue Verluste und Abhängigkeiten verbunden. Denn die Vielfalt der Raumeignung scheint eher abgenommen zu haben. Mit anderen Worten: Wir fahren zwar heute weiter und bequemer, können aber im Stadtraum weniger unternehmen, weil uns Platz und Ruhe fehlen. Die entscheidende Bruchstelle in dieser Entwicklung liegt in den 1950er-Jahren, als sich die Verkehrspolitik und Stadtplanung von der fußläufigen, Straßenbahn und Rad fahrenden Stadt ab und der »autogerechten« Stadt zuwandten.“<sup>243</sup>

<sup>243</sup> ebd., S.103

der Block



Nach einer historischen Annäherung an den Straßenraum und dessen Nutzung, als Abbild sozialer Aktivitäten unterschiedlicher Gesellschaftsformen, drängt sich eine Betrachtung der Bebauungsformen auf, die im dicht bebauten Stadtgebiet die Straße flankieren und ihre räumliche Geometrie und gestalterische Erscheinung definieren. Mit »Block« ist hier der Häuserblock der traditionellen europäischen Stadt gemeint, bestehend aus einem Gefüge aus Grundstückspartellen mit Randbebauung und Hinterhöfen, das vom Straßenvolumen eingefasst wird. Den Ausgangspunkt der Auseinandersetzung mit dem städtischen Block bildet die aktuelle Debatte über baulich-räumliche und soziale Nachhaltigkeit.

Baulich-räumliche Nachhaltigkeit bedeutet, das Anbieten von architektonischen und städtebaulichen Raumstrukturen, die nicht auf bestimmte Nutzungsarten ausgerichtet sind, sondern auf unterschiedlichste Nutzungsanforderungen flexibel reagieren können, damit eine Ökonomie der Nähe stattfinden kann. Das bedeutet, dass die Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Unterhaltung und Erholung möglichst kurz gehalten werden, um Energie und Ressourcen für den Transport von Menschen und Gütern einzusparen. Soziale Nachhaltigkeit ist eng an die baulich-räumliche Nachhaltigkeit gekoppelt und birgt einerseits die Absicht in sich, geeignete Räume für alle sozialen Gruppierungen und Lebenspraktiken zur Verfügung zu stellen und andererseits, die Bewohner eines Grätzels (Quartier) zwischenmenschlich abzuholen und ihnen den Anreiz zu geben, sich an den öffentlichen Geschehnissen ihres Wohnumfeldes zu beteiligen, um in ihnen ein Gefühl der Zugehörigkeit, Identität und Verantwortung ihrem Grätzel gegenüber zu wecken.

Um dieses Kapitel abzugrenzen, ist der Fokus auf die gründerzeitliche Blockstruktur Wiens gerichtet. Eine Auseinandersetzung mit diesem Stadttypus erscheint sinnvoll, da er etwa 32% des gesamten Wohnungsbestandes in Wien ausmacht. Das sind ca. 280.000 Gründerzeitwohnungen, in denen heute mehr als eine halbe Million Menschen leben – ein Drittel der Gesamtbevölkerung.<sup>1</sup> Gründerzeithäuser zeichnen sich durch beträchtliche Standortvorteile aus, sie haben eine „gute Erschließung durch öffentlichen Verkehr, Nahversorgung und eine ausgebaute technische und soziale Infrastruktur, aber auch eine kleinteilige Durchmischung mit Arbeitsstätten“<sup>2</sup>, so *Gerhard Berger*, Technische Oberamtsrat der Wiener Stadtbaudirektion. Das große Problem der Gründerzeitviertel ist jedoch der Mangel an wohnungsnahen Grün- und Erholungsflächen, was sich negativ auf die Wohn- und Lebensqualität, aber auch auf das ökologische Gleichgewicht der Stadt auswirkt. Vor allem der Straßenraum hat im Laufe der letzten sechzig Jahre stark an Qualität verloren. Früher war der Straßenraum, so Berger, „nicht nur seiner Funktion der Erschließung und der Versorgung mit Licht und Luft gerecht, sondern bot auch Raum für Erholung, Kommunikation und Spiele. Heute sind diese Möglichkeiten weitgehend aus dem Straßenraum verdrängt. Dicht verparkt, erfüllt mit Lärm, Abgasen und Autos, ist aus dem Kommunikationsraum eine Gefahrenzone und Barriere geworden. Die Orientierung der Wohnung zur Straße hin ist zum Nachteil, zur Beeinträchtigung der Wohnqualität geworden.“<sup>3</sup>

Der Mangel an Grün- und Erholungsräumen setzt eine große Welle an Wochenend- und Freizeitpendlern in Bewegung und erzeugt überdies eine starke Tendenz, in das Ruhe und Erholung versprechende Umland zu übersiedeln. (Ein Effekt, der die Anbieter von Fertigteilhaussystemen auch in Zukunft mit ausreichend Kunden versorgen wird.) Die Folgen sind eine fortschreitende Ausdünnung der Siedlungsstruktur und eine zwangsläufige Erhöhung des Kfz-Verkehrs.

<sup>1</sup> siehe Berger/Perspektiven\_7\_8 2005, S.44

<sup>2</sup> ebd., S.45

<sup>3</sup> ebd.



Hinsichtlich der Diskussionen über räumlich-strukturelle Nachhaltigkeit und eine sozialverträgliche Ökonomie der Nähe scheint es plausibler das vorhandene Potenzial der Blockrandbebauung aufzuspüren und im Verband der traditionellen europäischen Stadt weiterzuentwickeln, als dem Trend einer äußerst kostspieligen synthetischen Stadtgenese auf der grünen Wiese Folge zu leisten. Demnach sollte die Diskussion über eine nachhaltige Stadtplanung in der dicht bebauten Blockstruktur Wiens stattfinden.

### Typologische Aspekte der Blockstruktur Wiens

Die Form des städtischen Blocks wurde im architektonischen Diskurs von 1945 bis in die späten 1970er-Jahre aufgrund des städtebaulichen Leitbildes der gegliederten und aufgelockerten Stadt der Moderne vernachlässigt und gewann erst in den 1980er-Jahren wieder sukzessive an Bedeutung. In der Nachkriegszeit setzte sich auch in Wien das fordistische Prinzip durch. Technische Strukturen auf hohem rationalistischen Niveau, wirtschaftliche Funktionswerte und Kosten-Nutzen-Analysen standen im Kern des Interesses. Begleitet war dieses Bestreben von der Idee der »Demokratisierung« der Wohntypologien. Entgegen dem Elend der Wohnmisere der Hochgründerzeit sollten alle Menschen trotz sozialer Ungleichheiten gleichermaßen mit Licht, Luft und Freiraum versorgt werden. Das konzeptionelle Ergebnis dieses Leitmotivs in Kombination mit der funktionalistischen Logik des Fordismus wurde in der Wiederaufbauphase im großen Rahmen angewandt. Aufgrund der großen Wohnungsnot in der Nachkriegszeit vereinten sich diese Tendenzen primär in der Schaffung von standardisierten, funktionalistischen Wohnungstypen, die in einer rigorosen frei stehenden Zeilenbebauung gestapelt wurden. So entstanden monotone und funktional entmischte Stadtrand siedlungen, die nur noch dem Zweck des Wohnens dienten. Der Philosoph *Maximilian Piperek* (1906-1993) beschreibt die Monotonie gar als „ermüdende Gleichförmigkeit, trostlose Eintönigkeit [und] schädlichstes psychisches Umweltgift der Zivilisation.“<sup>4</sup>

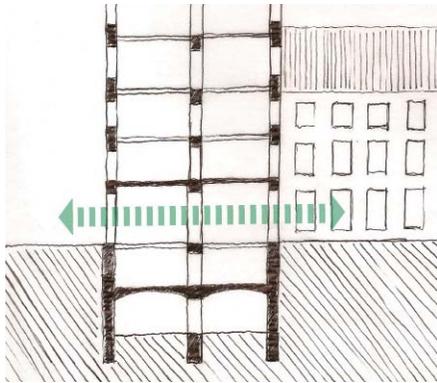
Die Architektur sollte jedoch in der Lage sein, die Lebensmuster und -bedürfnisse einer mannigfachen Gesellschaft aufzugreifen und sanft zu unterstützen, und zwar unter Berücksichtigung von Humanität und Repräsentationsbedürfnis. Das heißt, die städtebauliche Erscheinungsform muss auch ein gewisses Maß an freier Entwicklung durch »Bottom-Up-Prozesse« zulassen, um so den Stadtbewohnern die Möglichkeit zu bieten, aktiv an der Gestaltung ihres Lebensraums teilzunehmen. Wird dies versäumt, kommt es zur Entfremdung der Menschen, die Identifikation mit dem Wohnumfeld wird beeinträchtigt oder ganz verhindert.<sup>5</sup>

Die räumliche Nutzungsoffenheit des gründerzeitlichen Blocktyps scheint besser in der Lage zu sein, mit diesen Ansprüche umzugehen als die monofunktionalen Siedlungsformen am Stadtrand. Anbetrachts dessen, lohnt es sich die typologischen Aspekte der Blockrandbebauung genauer zu betrachten.



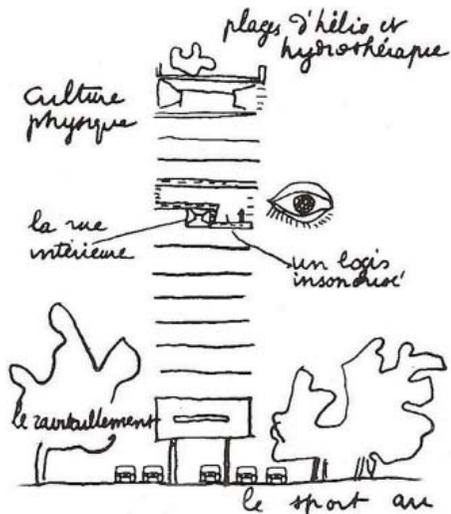
<sup>4</sup> Frei 1991, S.15

<sup>5</sup> siehe ebd.



Oben: Variante eines Gründerzeithauses bei dem die Erdgeschoßzone als raumübergreifendes Bindeglied zwischen Innenraum und Außenraum fungiert.

Unten: Querschnitt eines Gebäudes der „Ville Radieuse“ von Le Corbusier: durch das Abheben des Gebäudes vom Boden, wird das Erdgeschoß in seiner traditionellen Nutzung aufgelöst, der gewonnene Freiraum dient nunmehr als Parkraum.



Die Form der traditionellen europäischen Stadt – wie sie bereits im antiken Rom zu finden war - dominierte bis Anfang des 20. Jahrhunderts sämtliche von westlich orientierten Gesellschaften geprägte Städte Europas, Nord- und Südamerikas, Australiens und in Teilen Afrikas und Asiens. Typologisch wird diese Form als Blockstruktur bezeichnet. Ihr typisches Element ist der mehrgeschoßige Baublock, bestehend aus einer Randverbauung mit Hinterhöfen. Die Außenfassaden zweier gegenüberliegender Baublöcke bilden den Straßenraum. Der Block und die Straße bedingen einander also gegenseitig.<sup>6</sup>

Die Straße ist hier nicht als Fläche zu betrachten, sondern als dreidimensionaler Raum, quasi als Zimmer im Freien. Die Fassaden der flankierenden Baublöcke dienen sowohl als Außenansichten der Blöcke sowie als Innenansichten der Straßen. Straßenwände müssen aber nicht zwingend aus Mauern bestehen, sondern können auch aus Baumreihen, die etwa einen Park begrenzen, bestehen. Das heißt, dass Aussparungen in Form von Parks oder Plätzen innerhalb der Blockstruktur als eine Variante des Blocktyps zu sehen sind.

Ein wesentliches Element der Blockrandbebauung bildet die Erdgeschoßzone. Sie fungiert als raumübergreifendes Bindeglied zwischen Innenraum und Außenraum. Mit anderen Worten: Der Erdgeschoßraum ist bei entsprechender Ausführung erweiterter Straßenraum und der Straßenraum erweiterter Erdgeschoßraum. Er bildet die Schnittstelle sozialer Aktivitäten zwischen einer städtischen Öffentlichkeit und einer differenzierten Halböffentlichkeit oder Privatheit. Dabei ist festzuhalten, dass die Erdgeschoßzone nicht nur die Räumlichkeiten auf Straßenniveau miteinbezieht, sondern auch darunter- sowie darüber liegende Räume umfasst. So wie der konventionelle Marktplatz eine Schnittstelle zwischen Stadt und Land markiert, markiert das Erdgeschoß die Schnittstelle zwischen Grätzel und Haus, zwischen Stadtgemeinschaft und Hausgemeinschaft. Wie alle Schnittstellen hat auch das Erdgeschoß die Eigenschaft einen Ort der Vielfalt darzustellen sowie verbindend und funktionsübergreifend zu wirken.

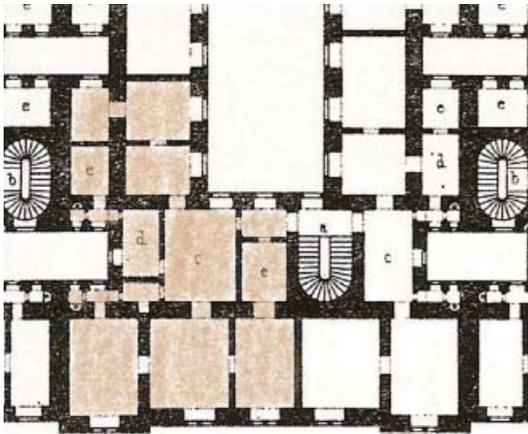
In traditionellen islamischen oder chinesischen Städten beschreibt Renate Banik-Schweitzer, funktioniert die Straße nur als Verkehrsweg, in den traditionellen europäischen Städten hingegen fungiert sie auch als Kommunikationsraum. Das heißt, die Straße dient hier nicht nur als Fortbewegungsraum, sondern unter Einbeziehung der Erdgeschoßzone der Baublöcke auch als Produktionsraum, Konsumraum, »face-to-face-Kommunikations«- und Freizeitraum.<sup>7</sup> Ein wesentlicher Unterschied besteht auch in der städtischen Straßenstruktur. Während etwa den traditionellen islamischen Städten ein hierarchisches, baumähnliches Wegesystem eingeschrieben ist, das die direkte Verbindung zwischen einzelnen Stadtteilen verhindert, wird die traditionelle europäische Stadt über ein zusammenhängendes, neutrales und strukturell offenes Straßennetz erschlossen, das eine kontinuierliche Kommunikation in alle Richtungen erlaubt.<sup>8</sup>

Auch die Ausformulierung der Erdgeschoßzone ist zwischen den besagten Kulturräumen grundverschieden. Wo sich etwa in traditionellen islamischen oder chinesischen Stadtstrukturen die Straßenfront eher verschlossen hält, öffnet sich in der traditionellen europäischen Stadt die Erdgeschoßzone zur Straße hin. Auch wenn die Erdgeschoßzone keine Hauseingänge, Geschäfte oder Läden aufweist, ist die Fassade auf Straßenniveau nicht hermetisch abgeriegelt. Sie wird

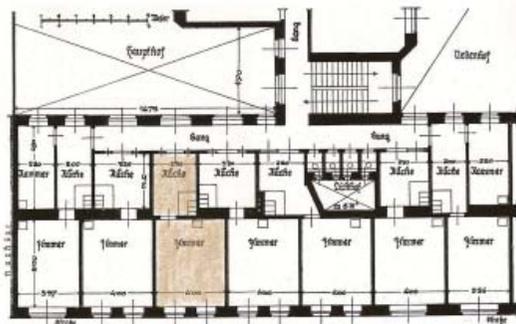
<sup>6</sup> siehe Banik-Schweitzer 2003, S.11

<sup>7</sup> siehe ebd., S.11

<sup>8</sup> siehe ebd., S.139



Oben: Beispiel einer Gründerzeitwohnung des Großbürgertums (Heinrich-Hof, 1861-1862, Obergeschoß);  
Unten: typische Bassenwohnung in einem Massenmietshaus mit indirekt belichteter Gangküche und gemeinsamen Toiletten am Gang.



von Fensteröffnungen durchbrochen und ermöglicht zwischen den Hausbewohnern im Inneren und den Fußgängern auf der Straße eine gewisse Kommunikation über Blickbeziehungen, was das Gefühl von Sicherheit verstärkt.<sup>9</sup>

Die traditionelle europäische Stadt zeichnet sich also durch Kleinteiligkeit und Flexibilität gegenüber sich wandelnden gesellschaftlichen Nutzungsansprüchen aus. Der Innenraum wie auch der öffentliche Straßenraum ist multifunktional, vorwiegend fußläufig und fördert direkte persönliche Kontakte. Der amerikanische Stadthistoriker *Marco Cenzatti* nennt diese Eigenschaften als wichtigste Voraussetzung für das Entstehen von »Industrial Districts«. So wie der Ökonom *Alfred Marshall* (1842-1924) bereits im 19. Jahrhundert erkannte, dass diese »Industrial Districts« die innovativen Produktionskerne der Stadtwirtschaft sind. Es kann also betont werden, dass die Blockstruktur der traditionellen europäischen Stadt am Besten den Anforderungen einer liberal-egalitären, konkurrenzkapitalistisch organisierten Gesellschaft entspricht.<sup>10</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg haben Humanisten, Künstler, Intellektuelle und Architekten die städtebauliche Blockstruktur der Gründerzeit für die soziale Misere der Gründerzeit verantwortlich gemacht. Die Folge daraus war das bereits erwähnte Konzept der aufgelockerten Stadt, das nach 1945 besonders in europäischen Städten angewandt wurde. Es muss allerdings betont werden, dass primär nicht der Haustyp der Gründerzeit für das Wohnelend verantwortlich war, sondern die knapp bemessenen Wohnungstypen und dahinter stehende ökonomische Kalkulationen. „Klagen über das bürgerliche Mietwohnhaus“, so Banik-Schweitzer, „sind so gut wie inexistent, die Kritik an der proletarischen Variante füllt hingegen ganze Bibliotheken.“<sup>11</sup> Der Aufbau des Straßentrakts bzw. des »Leittyps«, wie *Erich Raith* ihn nennt<sup>12</sup>, ist im bürgerlichen wie auch im proletarischen Mietwohnbau vom Prinzip her identisch, die Wohnungstypen hingegen sind grundverschieden. Die Kritik hat grundsätzlich ihre Berechtigung, doch oft wurde der Haustyp mit dem Wohnungstyp verwechselt.<sup>13</sup>

Prinzipiell lässt der Gründerzeitbau aufgrund seiner offenen Baustruktur viel mehr Nutzungsmöglichkeiten zu, als die auf wenige Lebensmodelle zugeschnittenen standardisierten Wohntypen der Nachkriegsjahre, die bis heute als ideelle Grundlage der Wohnbauindustrie dienen. In den Köpfen der Investoren herrscht wohl noch das idealisierte fordistische Lebensmodell der patriarchischen Kleinfamilie einer Industriegesellschaft vor; mit Vater, Mutter und zwei Kindern als kleinste soziale Einheit. Die Realität einer schnelllebigen, höchst differenzierten und sich äußerst dynamisch entwickelnden Dienstleistungsgesellschaft hat hingegen den Anspruch auf mannigfache Lebensmodelle, auf die der gründerzeitliche Haustyp flexibler und nutzungsneutraler reagieren kann, als moderne Wohnhaustypen mit einem nutzungsstarr funktionalistischen Raumprogramm. „Jede halbwegs gut erhaltene »Mietskaserne«,“ meint Banik-Schweitzer, „kann mit geringeren Mitteln als für einen Neubau nötig in ein bürgerliches Wohnhaus mit allen positiven Qualitäten wie ökologisch vorteilhaften Baustoffen, Parkettböden, hohen Wohnräumen, Querdurchlüftung etc. umgebaut werden.“<sup>14</sup>

<sup>9</sup> ebd.

<sup>10</sup> Banik-Schweitzer 2003, nach Marco Cenzatti und Alfred Marshall, S.11

<sup>11</sup> ebd. S.141

<sup>12</sup> Raith 1998, S.103

<sup>13</sup> siehe Banik-Schweitzer 2003, S.140 f.

<sup>14</sup> ebd., S.141

*Marco Polo beschreibt eine Brücke, Stein für Stein.*

*»Aber welcher davon ist der Stein, der die Brücke trägt?«  
fragt Kublai Khan.*

*»Die Brücke wird nicht von diesem oder jenem Stein getra-  
gen«, antwortet Marco, »sondern von der Linie des Bogens,  
den sie bilden.«*

*Kublai Khan bleibt eine Weile stumm und denkt nach.  
Dann fügt er hinzu: »Warum sprichst du dann von den  
Steinen? Für mich zählt nur der Bogen.«*

*Und Marco: »Ohne die Steine gibt es keinen Bogen.«*

*(Italo Calvino, 2009, S.91)*



## Zur Entwicklung des Wiener Blocks

Folgender Teil beinhaltet eine Auseinandersetzung mit der Wiener Blockstruktur, insbesondere der Interaktion zwischen Erdgeschoßraum und Straßenraum, mit der Absicht, die Auswirkungen des kulturellen Entwicklungsprozesses auf den gesellschaftlichen Umgang mit der baulichen Struktur darzustellen. Das Hauptaugenmerk ist auf das Blocksystem der Gründerzeit gerichtet. In einer kurzen Abhandlung soll aber auch auf die präindustrielle Blockstruktur eingegangen werden. Die Frage, die dieses Kapitel begleitet ist, wie mit der gründerzeitlichen Blockstruktur Wiens umgegangen werden muss, damit ein breites und dichtes Angebot unterschiedlichster Raumfunktionen untergebracht werden kann, das die heterogenen Lebensbedürfnisse einer sich ständig neu ausdifferenzierenden postfordistischen Gesellschaft aufnimmt und fördert.

### Präindustrielle Entwicklung

Jede Siedlungs- oder Stadtform wird von der Landschaft, über die sie sich ausbreitet, vordefiniert. Die morphologische Ausgangssituation Wiens reicht von einer tief gelegenen Aulandschaft an der Donau, terrassenartig ansteigend bis zu den Hängen des Wienerwalds. Der Wienfluss, so wie größere und kleinere Bachläufe, haben das Gelände zerfurcht. Das Grundstraßennetz zieht diese stark gegliederte Naturlandschaft nach und bildet das Fundament der Stadtentwicklung.<sup>15</sup>

Im 11. Jahrhundert hielt sich Wien innerhalb der Grenzen des vormaligen römischen Forts und füllte diese erst allmählich aus. Als um 1150 Wien Residenzstadt wurde, war das der Anstoß für rege Bautätigkeiten. Es wurde eine neue Stadtmauer errichtet und der Stephansdom rückte ins Stadtzentrum. Hier zeichnete sich bereits in etwa der Stadtgrundriss ab, den Wien bis 1857 behalten sollte.<sup>16</sup> Bis 1230 war der Raum innerhalb der neuen Stadtmauer bereits vollständig ausgefüllt und die Kärntnerstraße, die wichtigste Handelsstraße nach Italien angelegt. Bis ins 13. Jahrhundert waren die meisten Bürgerhäuser ebenerdig, später einstöckig und an den Hauptstraßen drei- bis viergeschoßig. Die Häuser wiesen zumeist drei bis vier Fensterachsen auf und waren giebelständig. Als Beispiel einer erhaltenen gotischen Häuserreihe kann die Nagelgasse im ersten Bezirk genannt werden.<sup>17</sup>

Ab dem 16. Jahrhundert gesellten sich – mit dem Aufkommen von zentralistischen Herrschaftssystemen – immer mehr Adelspaläste zu den bürgerlichen Wohnhäusern. Oft wurden zwei bis drei der alten schmalen Grundstücke zusammengelegt und neu überbaut. Immer mehr Giebelhäuser mit Satteldächern wurden durch traufständige, höhere Fronthäuser mit Innenhöfen und Walmdächern ersetzt.

Im 17. Jahrhundert setzte sich die Manier der großen Stadtpaläste des Adels durch. Analog dazu entstanden zahlreiche Wohnhäuser des wohlhabenden Bürgertums, das versuchte, die großen Paläste und Stadtpalais des Adels zu imitieren.<sup>18</sup> Mit dem Herausbilden Österreichs zur zentralen Großmacht wurde eine dynamische Altstadtumwandlung in Gang

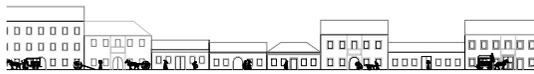
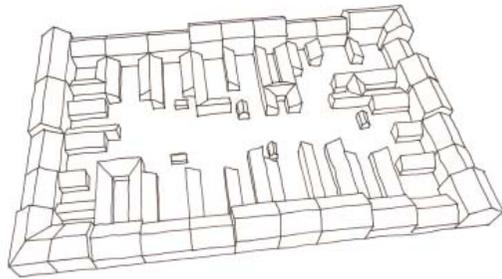


Schematische Straßenfronten im historischen Wien:  
a Mittelalter, b Frühbarock, c Hochbarock

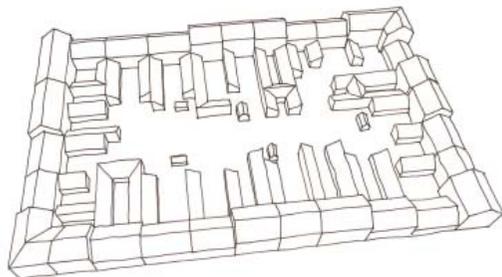
<sup>15</sup> siehe Frei 1991, S.68

<sup>16</sup> siehe Eigner, Schneider/Umwelt Stadt 2005, S.26

<sup>17</sup> siehe Frei 1991, S.68 ff.



um 1800



um 1850

*Morphologische Entwicklung in den Wiener Vorstädten*

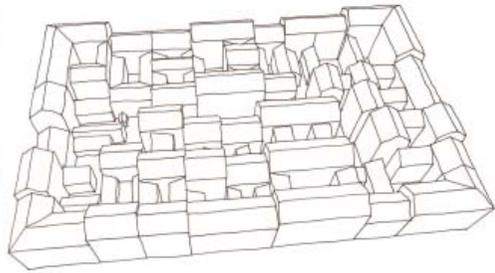
gesetzt. Der Ausbau von Verwaltungstab und Hofstaat verdrängte das Bürgertum und die Kleingewerbetreibenden in die Vorstädte. Nach der osmanischen Bedrohung fiel die Entwicklung der Vorstädte anfangs nur sehr mäßig aus. Zwischen dem Glacis und dem 1704 errichteten Linienwall befanden sich um 1780 etwa 3800 Vorstadthäuser, teilweise planmäßig angelegte Baublöcke mit beinahe quadratischen Grundflächen. Beispiele dafür sind die Gebiete Josefstadt und Lichtental. Die Grundtypen waren das Vorstadthaus und das bäuerliche Gehöft. Diese bestanden aus einem Straßentrakt – meist sechs Fensterachsen breit und ein bis zwei Geschoße hoch – aus einer Eingangstorhalle in der Mitte und einem tiefen Hofraum, gesäumt von schmalen, vorwiegend ebenerdigen Werkstätten, Stallungen oder Kleinstwohnungen. Diese Höfe entwickelten sich später zu den für Wien typischen Pawlatschenhäusern mit Hoftrakten und Laubengangerschließung. Die erste formale Bauordnung geht auf das Jahr 1728 zurück. Ab 1769 tritt eine eigene Stadtverschönerungs-Kommission in Kraft, die den Bauherren die Fassadengestaltung vorschreibt.<sup>19</sup>

**Soziale und technische Revolution**

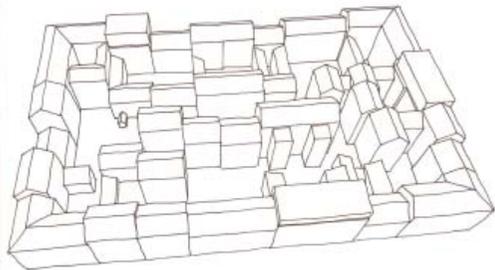
Infolge der regen Bautätigkeiten eines aufsteigenden liberalkapitalistischen Bürgertums drohte die Gefahr einer unkontrollierten Überformung der Stadt. Als Präventivmaßnahme wurden in der Manufakturzeit des Vormärz neue Bauordnungen und Konsensbestimmungen (1829, 1836) verabschiedet, um zumindest den schlimmsten städtebaulichen bzw. humanitären Vergehen vorzubeugen. Daraus ergaben sich Verordnungen, dass etwa Neubauten höchstens fünfgeschoßig sein durften, feuersicher einzudecken waren und die Straßen mindestens 9,5 Meter breit sein mussten.<sup>20</sup> Versuche wie der vom Gemeinderat beschlossene Bauzonenplan, der die funktionelle Grobgliederung des Stadtgebiets und eine abnehmende Stufung der zulässigen Gebäudehöhen vom Zentrum nach außen vorsah oder der Generalsanierungsplan fanden in der Praxis nur wenig Anwendung.<sup>21</sup>

1850 wurde die innere Stadt mit 34 Vorstädten zu einem einheitlichen Gemeindegebiet vereint. In dieser Zeit dominierten noch einfache biedermeierliche Wohn- und Mietshäuser das Straßenbild der kontinuierlich wachsenden Vorstädte. Die Einwohnerzahl von Altstadt, Vorstädten und noch nicht eingemeindeten Vororten stieg von 400.000 (1840) auf über zwei Millionen (1910). Diese Zeitspanne markiert die Industrialisierung der Monarchie und die „uneingeschränkte Entfaltung liberalkapitalistischer Ziele.“<sup>22</sup> Vierzig bis fünfzig Prozent der Erwerbstätigen waren im Produktionssektor beschäftigt. Es herrschte jedoch nicht das typische Bild der Industriestadt mit riesigen Fabrikhallen und rauchenden Schloten vor, vielmehr spielte sich die großstädtische Industrie in kleinbetrieblich organisierten Gewerbe- und Industrievierteln ab (»Industrial Districts«). Das Schottenfeld beispielsweise, erst ab 1780 parzelliert, wurde bereits um

<sup>18</sup> ebd., S.70  
<sup>19</sup> ebd., S.71 ff.  
<sup>20</sup> ebd., S.72  
<sup>21</sup> ebd., S.74  
<sup>22</sup> ebd., S.73



um 1900



heute

1800 zum Herzstück der Textilmanufaktur. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts breitete sich das Textilgewerbe über den 7. Bezirk aus und machte Wien neben Paris, London, Berlin und New York zu einem der Hauptzentren der internationalen Bekleidungsindustrie. Eine Vielzahl an Kleinbetrieben fügte sich nahezu unscheinbar in das städtische Gefüge ein. Die bauliche Form der traditionellen europäischen Stadt war für diese Art der Produktionsorganisation gut geeignet.<sup>23 24</sup>

Während sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Bautätigkeiten auf die spärlichen Restflächen innerhalb des Linienwalls konzentrierten, verlagerte sich das Baugeschehen in der zweiten Hälfte auf die dem Linienwall vorgelagerten Vororte. Der alte Baubestand wurde durch rege Bautätigkeiten sowohl innerhalb als auch außerhalb des Gürtels in einem bis dahin nicht gekannten Ausmaß überformt. Behördliche Hürden wurden aus dem Weg geräumt, um Bauland möglichst schnell und rationalistisch zu verwerten. Nicht weniger als drei Viertel des vor 1840 vorhandenen Bestands an Wohnhäusern wurden in der Innenstadt und den Vorstädten abgerissen und mit einer wesentlich höheren Dichte neu aufgebaut. Nach internationalem Trend wurden Regulierungspläne entwickelt, die sich auf eine schachbrettartige Aufschließung der Erweiterungsgebiete ohne Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse des Terrains beschränkten. Der neue Blockraster setzte sich rigide über topografische Gegebenheiten hinweg; Straßen die dem Geländeverlauf folgten wurden begradigt, das grobmaschige Straßensystem der überkommenen Vororte mit einem orthogonalen Straßenraster aufgefüllt und stark verdichtet. Das Ziel war die Schaffung möglichst vieler Parzellen bei sparsamster Ausweisung von Grünflächen. Der Börsenkrach von 1873 hatte eine erhöhte Bauspekulation zur Folge und leitete die Hochgründerzeit ein. Aus dieser Phase der größten Verdichtung geht die charakteristische Blockstruktur der Gründerzeit hervor, die bis Ende des 20. Jahrhunderts mehr als die Hälfte aller Wiener Wohnungen beinhalten sollte. Der signifikante Wandel zeichnete sich in der Fassaden- und Grundrissgestaltung der Gründerzeitwohnhäuser ab. Der hohe Bedarf an Wohnungen und die gewinnkapitalistische Geisteshaltung bildeten den Antrieb für den Bau des modernen Massenmiethauses, dem charakteristischen Element der Gründerzeit. So entstanden weitläufige Viertel aus einheitlichen Miethäusern und Kleinstwohnungen. Typische Gebiete dieser Reißbrett-Regulierung liegen unter anderem in Ottakring, Hernals und Favoriten.<sup>25</sup>

Der 1704 errichtete Wiener Linienwall (heutiger Gürtel), der aus Angst vor weiteren Vorstößen der Osmanen errichtet wurde, spielte in der stadtmorphologischen Entwicklung des 18. und 19. Jahrhunderts eine nicht unwesentliche Rolle. Ohne den Linienwall, der als Steuergrenze diente und eine Erhöhung der Attraktivität der zentrumsnahen Vorstädte als vornehme Wohngegend bewirkte, wäre im Bereich der heutigen Gemeindebezirke innerhalb des Gürtels vermutlich keine so hohe Verbauungsdichte entstanden. Gleichzeitig band die städtische Zollgrenze die Arbeitskräfte und Gewerbebetriebe der Vororte, die von der Kaufkraft im Zentrum lebten, an sich. Das heißt, die Steuergrenze – die erst um 1900 vollständig (bis auf wenige Restbestände) geschleift wurde – gekoppelt mit dem erhöhten Druck einer prosperierenden Wirtschaft, bildeten einen entscheidenden Faktor der relativ hohen Bebauungsdichte der Wiener Blockstruktur.<sup>26</sup>

<sup>23</sup> siehe Banik-Schweitzer 2003, S.138

<sup>24</sup> siehe Eigner, Schneider/Umwelt Stadt 2005, S.39

<sup>25</sup> siehe Frei 1991, S.73 f.

<sup>26</sup> siehe Petrovic 1998, S.18 u. S.49



Oben: „Vorschlag zur Definition des Leittyps und einer Systematik der Varianten. Zusammenstellung einiger gründerzeitlicher Haustypen.“ (Raith 1998, S.103)

Unten: „Architektonische Neuinterpretation struktureller Offenheit: Wohnhaus Wien 12, Grieshofgasse 12, Planung: Helmut Wimmer, 1993-1996“ (Raith 1998, S.107)



Laut der 1843 verhängten Bauordnung mussten alle neu angetragenen Straßen nur noch fünf Klafter – das entspricht 9,5 Meter – breit sein. Die Bauordnung von 1966 sah geradlinige Straßen mit geringem Gefälle und wenigstens acht Klafter – 15,17 Meter – vor. In der Spätgründerzeit erlaubte die Wiener Bauordnung (WBO) gar eine Bebauungsdichte von 85 Prozent des Grundstücks. Erst die Nivellierung der WBO von 1923 setzte den maximalen Verbaungsgrad auf 60 Prozent herab. Aus diesen behördlichen Richtlinien resultiert jene Bausubstanz, die heute den Straßenraum des dicht bebauten Wiener Stadtgebiets prägt. Die durchschnittliche Straßenbreite liegt bei etwa 15 Metern, im zweiten Bezirk sogar darunter bei etwa 11 Metern. In Relation dazu liegt die durchschnittliche Gebäudehöhe bei vier bis fünf Geschoßen, das entspricht etwa einer Höhe von 21 Metern und darüber, woraus sich ergibt, dass die Straßenbereiche äußerst gering bemessen ist. In Berlin ist die Straßenbreite mit üblichen 30 bis 35 Metern im Durchschnitt zwei- bis dreimal so breit. Daraus ergibt sich in Wien eine relativ schwache Lichtversorgung der unteren Geschoße. Hofseitig ist die Situation vielerorts durch minimale Bemessung der Licht- und Luftschächte noch prekärer. Aus gegebener Tatsache wurde nach 1868 das Bewohnen der unteren Stockwerke erst ab einem bestimmten Niveau erlaubt.<sup>27</sup>

#### Die Gestaltung des Blocks

Der gründerzeitliche Block weist zwei Fassadensysteme auf: die Straßenseite und die Hofseite. Die Straßenseite ist ein eigenständiges, von der Funktion der dahinterliegenden Räume losgelöstes Element, das mit dem Straßenraum mehr gemein hat als mit dem Gebäude, dem sie anhaftet. Die „gestalterische Erhöhung der Blockecken“, wie es Raith ausdrückt, „entspricht der Syntax des Systems und dem leichten Bedeutungsüberhang der Eckparzellen.“<sup>28</sup> Fensteranordnung und Dekor werden vom Magistrat vorgeschrieben und müssen sich dem allgemeinen Straßenbild unterordnen. Ihre historisch motivierte Fassadenästhetik, die Anleihe auf das bürgerliche Repräsentationsbedürfnis nimmt, wirkt beliebig und weist einen Grad an gestalterischer Offenheit wie die dahinterliegende räumliche Nutzungsanordnung auf. Das Herauslesen von Funktion und Rangabstufung eines Gebäudes ist anhand der Fassadengestaltung nicht mehr möglich. Die Hofseite unterliegt entgegen der Straßenseite keinen gestalterischen Ansprüchen und fällt dementsprechend karg aus. Anhand der Fassaden lässt sich also eine für Wien typische und heute wieder geschätzte Planungsambivalenz herauslesen. Während die Straßenseite des gründerzeitlichen Blocks übergeordneten raumplanerischen Richtlinien Folge leisten muss, ist zur Hofseite hin ein bis zu einem gewissen Maß offener Nutzungs- und Gestaltungsspielraum gegeben. Diese strukturelle Offenheit ermöglicht ein heterogenes Stadtgefüge mit einer gewissen planerischen Freiheit. Zu Zeiten von äußerst dynamisch fluktuierenden Nutzungsansprüchen erachten Städteplaner und Architekten die baulich-räumliche Aufgeschlossenheit des gründerzeitlichen Blocks gegenüber dem funktionsentmischten, nutzungs determinierten, frei stehenden Wohnriegel – wie es nach 1945 propagiert wurde – als die nachhaltigere, effizientere und sozial verträglichere städtische Form.<sup>29</sup>

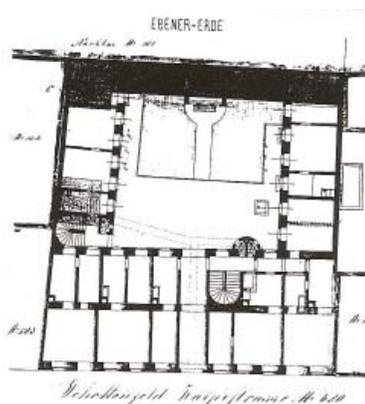
<sup>27</sup> siehe Psenner/dérive18 2005, S.8

<sup>28</sup> Raith 1998, S.107

<sup>29</sup> siehe ebd., S.107 f.



*Im Rahmen der kurzen Nacht der Stadterneuerung bringt eine Studentengruppe („Grüne Bauten“) den Nachweis, dass die alten Zinskasernen durch ihre einfache Grundstruktur und durch ihre großzügige Raumhöhe über wesentlich höhere Nutzungspotenziale verfügen als aktuelle Neubauten. Mittels Projektionen wurden die innerhalb der baulichen Struktur ablaufenden Lebensprozesse sichtbar gemacht. (siehe Smetana/Perspektiven 7\_8/2005, S.64)*



*Grundrissplan vom Erdgeschoß des 1824 erbauten Hauses Kaiserstraße 52, Wien 7, nach einem Plan aus dem Jahre 1861.*

Bezeichnend ist auch die räumliche Offenheit der Gebäudegrundrisse. Laut Raith ist „die konstruktive Primärstruktur [Straßenwand, kaminführende Mittelwand, Hofwand] in ihrer einfachen linearen Konfiguration schon strukturell offen.“<sup>30</sup>

Hinsichtlich der heutigen Diskussion über die traditionelle Stadt als geeignetes Habitat einer modernen großstädtischen Gesellschaft wird immer wieder das Argument der zu hohen Dichte eingeworfen. Allerdings ist die oft proklamierte hohe Geschosßflächendichte aufgrund der relativ hohen Räume niedriger als angenommen. Auch weist die Belegungsdichte der Wohnungen innerhalb der gründerzeitlichen Stadtgebiete große lokale Schwankungen auf. Prinzipiell ist eine hohe Ausnutzung der Parzellenfläche zu verzeichnen, nicht aber der umbauten Kubatur. Die Kritik sollte demnach nicht auf eine zu hohe Dichte an Wohnungen abzielen, sondern vielmehr auf einen Mangel an nutzbaren Freiräumen.<sup>31</sup> Hier soll besonders auf die einseitige Nutzung des Straßenraums als reinen Verkehrsraum hingewiesen werden.

### Das Miethaus

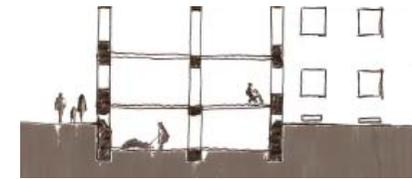
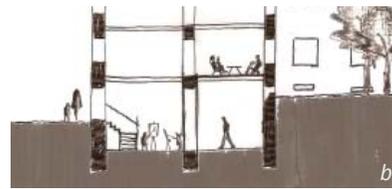
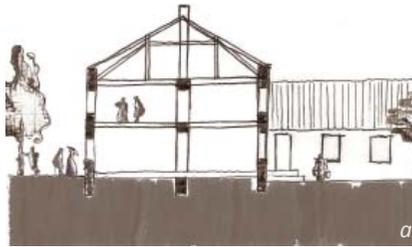
Das gründerzeitliche Miethaus steht anfangs noch in der Tradition des Vorstadthauses und des bäuerlichen Gehöfts, allerdings mit einer größeren Maßstäblichkeit (größere Tür- und Fensteröffnungen, höhere Räume, größere Anzahl an Stockwerken etc.). Die Historikerin *Konstanze Mittendorfer* (geb. 1957) beschreibt in ihrem Werk »Biedermeier oder das Glück im Haus« minutiös die bauliche Entwicklung eines typischen Vorstadthauses (Kaiserstraße 52, im 7. Bezirk, erbaut 1924) in der Zeitspanne zwischen etwa 1820 bis 1860. Sie schildert einen zweistöckigen Straßentrakt mit einer mittig liegenden Durchfahrt (Korridor), einem großzügigen Hof, einem kleinen Gartenhaus und hölzernen Schupfen und dokumentiert die bauliche Auffüllung des Hofes mit Wohnungen und Werkstätten. Die Schupfen werden abgerissen und durch zwei massive dreigeschoßige Seitenflügel ersetzt. Diese Verdichtungstendenz soll in der Gründerzeit – aufgrund des hohen Wohnungsbedarfs – bekanntlich noch gesteigert werden. Viele der traditionellen Vorstadthäuser werden aufgestockt, ihre Höfe baulich verdichtet oder sie werden geschleift und durch neue massivere Miethäuser ersetzt. Dabei entstehen zahlreiche Varianten von Miethäusern mit unterschiedlichsten Hofkonfigurationen. Ausgehend vom Straßentrakt, gibt es Varianten mit einem Seitenflügel oder zwei Seitenflügeln, mit einem Hoftrakt bzw. zwei oder mehreren Hoftrakten hintereinander etc.<sup>32</sup> Wo das Vorstadthaus zu Vorgründerzeiten eher noch als Wohn- und Wirtschaftshof gedacht wurde, das häufig mit einem Gemüsegarten und Stallungen ausgestattet war, verschiebt sich in der Gründerzeit die Nutzung immer mehr auf die Wohnfunktion.

Auch die Beschaffenheit des Erdgeschoßes erfährt einen Wandel. In einem typischen Vorstadthaus aus der Biedermeierzeit (1815-1848), wie beispielsweise die Kaiserstraße 52, befindet sich das Erdgeschoß auf Straßenniveau. Die Räume im Erdgeschoß sind teilweise von der Straße aus zu betreten bzw. über den Hof oder die hofseitig liegenden Laubengänge. „Es dürfte sich dabei“, so Mittendorfer, „um beheizbare Verkaufs- und Werkstatt Räume gehandelt haben, die mit Kammern“ und oft sogar mit Küchen „verbunden sind, sodass sie gleichzeitig auch bewohnt werden

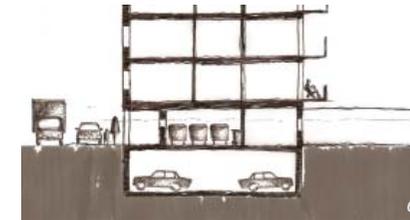
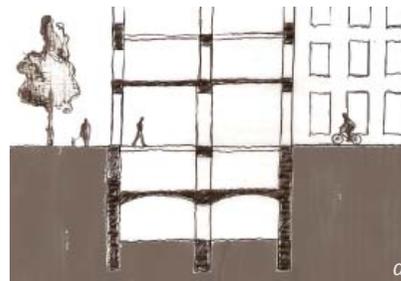
<sup>30</sup> ebd., S.106

<sup>31</sup> siehe ebd., S.108

<sup>32</sup> siehe ebd., S. 103



Unterschiedliche Erdgeschoßvarianten:  
*a* typisches Vorstadthaus (Biedermeierzeit) mit Erdgeschoß auf Straßenniveau; *b* Mietshaus aus der Gründerzeit mit gut belichtetem Souterrain; *c* Mietshaus (Gründerzeit) mit schlecht belichtetem Kohlekeller; *d* Mietshaus (Gründerzeit) mit großzügigem Parterre; *e* Genossenschaftsbau (heute), niedrige Erdgeschoßzone mit Müll- und Lagerräumen und Garageneinfahrt.



konnten.<sup>33</sup> In der Gründerzeit hingegen entwickeln sich zahlreiche Erdgeschoßvarianten. An Geschäftsstraßen und in Produktionsvierteln bleibt die Erdgeschoßsituation meistens der Tradition des klassischen Vorstadthauses mit Mischnutzung verhaftet. In den überwiegenden Wohnvierteln hebt sich das Erdgeschoß häufig vom Straßenniveau ab und wird zum Hochparterre, in dem hauptsächlich gewohnt wird. Auch machen die knapp bemessenen Hinterhöfe vieler Miethäuser mit reiner Wohnfunktion, den Einbau einer klassischen Toreinfahrt überflüssig. In solchen Fällen führt vom Eingangsbereich direkt eine Treppe ins Hochparterre. Die Toreinfahrt wird zum Hauseingang.

Das Fußbodenniveau des Hochparterres schwankt je nach Situierung des Kellers von wenigen Dezimetern bis etwa zwei Meter über dem Straßenniveau. Die Varianten des Kellers reichen dabei vom dunklen Kohlekeller mit kleinen Lüftungsöffnungen bis zum gut belichteten Souterrain, das etwa ein halbes Geschoß über das Straßenniveau ragt und als Werkstatt, Atelier aber auch als Wohnraum genutzt werden kann. Aus Mittendorfers Schrift geht hervor, dass die Vorstadthäuser in der Biedermeierzeit noch nicht standardmäßig mit Kellerräumen ausgestattet waren. „Mit der zunehmenden Verbauung der Höfe mit profitträchtigen Wohntrakten mussten die für jede Wohnung vorgeschriebenen Brennholzanlagen in die Keller verlagert werden, sodass man die Seitenflügel wie bei unserem Beispiel in der Kaiserstraße schon unterkellert konzipierte.“<sup>34</sup> In der Gründerzeit wird die Unterkellerung zum Standard.

<sup>33</sup> Mittendorfer 1991, S.136

<sup>34</sup> ebd., S.137



Der Wiener Beamte Karl Blaschke fertigte zahlreiche Bilder mit Motiven aus dem „alten“ Wien an, das er in jener Zeit verschwinden sah, um 1900 (siehe Békési/ Umwelt Stadt 2005, S.574)



„Alt-Wien“ muss weichen. Zinshäuser (Hintergrund) ersetzen den Dorfcharakter der ehemaligen Vorstädte.

## Anonymisierung

Zusammen mit dem rasanten Bevölkerungsanstieg, der Entwicklung von städtischen Massenverkehrssystemen, der ästhetischen Nivellierung überkommener Strukturen und der Rationalisierung der Haus- und Wohnungstypen findet sich in jener Zeit der potenzierten gesellschaftlichen Dynamisierung und Differenzierung die Genese eines bis heute wirksamen Anonymisierungs- und Abkapselungsprozesses, der später durch das private Kfz eine zusätzliche Beschleunigung erfahren sollte. Wolf-Dieter Frei schreibt hierzu passend: „In den harmonischen – oder doch wenigstens heute von uns als harmonisch empfundenen – alten Stadt- und Dorfbildern artikulieren sich zwar eindeutige Herrschaftsstrukturen, aber darüber hinaus sind diese auch Abbilder eines Konsens, einer Übereinstimmung mit der Gemeinschaft. Die Herrschaft basierte zwar auf Unterdrückung und Ausbeutung, aber die »Unterdrückten« erfuhren innerhalb ihrer Gemeinschaft auch das Gefühl von Geborgenheit, das der ebenfalls ausgebeutete und unterdrückte Industriearbeiter des 19. Jahrhunderts bereits verloren hatte.“<sup>35</sup>

Hier beginnt sich die Problematik der Entfremdung zum Wohnort herauszukristallisieren. Aus dem Verlust von Identität und Geborgenheit resultiert eine Gleichgültigkeit gegenüber der eigenen direkten Umgebung. Das Vorstellungsbild von der Umwelt wandelt sich zu einem Bild der Sehnsucht nach einer idealisierten fiktiven Ersatzwelt.

## Verlust der lokalen Identität

Die Vorstellung von der eigenen Umwelt beinhaltet die Komponenten »Identität«, »Struktur« und »Bedeutung«. „Die Identität ist eine Qualität“, so Wolf-Dieter Frei, „die den einen Gegenstand vom anderen unterscheidet.“<sup>36</sup> Ferner schreibt er, dass die Ablesbarkeit und die Einprägsamkeit die Grundbedingung der guten Orientierung und der Identifikation in einer komplexen städtischen Umwelt sind. Die »Struktur« beschreibt das räumliche Verhältnis zwischen jedem einzelnen Gegenstand und dem Betrachter. Als letzte Komponente steht der »Identität« und »Struktur« der Umgebung die der »Bedeutung« (Vorstellungsbild) gegenüber. Diese obliegt dem subjektiven Empfinden, das ein Gegenstand auf den jeweiligen Betrachter auslöst, und könnte auch mit dem Begriff des »Kulturellen Blicks« umschrieben werden.<sup>37</sup>

Mit der Rationalisierung, Uniformierung und kühlen Modernisierung der bebauten Umwelt stellt sich im Stadtbewohner ein Gefühl von Identitätsverlust, struktureller Langeweile, symbolischer Instabilität und der kulturellen Orientierungslosigkeit ein.

Diese Tendenz bietet eine Angriffsfläche für ideologische Gegenprogramme. So bildete beispielsweise der Surrealismus eine Opposition zur Tendenz der modernistischen und fordistischen Rationalisierung, da seine Mitglieder den Verdacht einer Unterdrückung der wahren inneren Impulse des Lebens hegten und eine Verkümmern befürchteten.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> Frei 1991, S.41

<sup>36</sup> ebd., S.30

<sup>37</sup> siehe ebd.

<sup>38</sup> siehe Russo/dérive42 2011, S.51

Zeitzeugen zufolge manifestierte sich aufgrund der rapiden Bautätigkeiten der Gründerzeit ein breites Wehklagen über den unwiederbringlichen Verlust des alten, vertrauten und beschaulichen Wiens. „Während die Leitartikel die Verschönerungen im neuen Wien loben, bedauert man gleichzeitig im Lokalteil den Abriss alter Häuser.“<sup>39</sup> Eine Welle der Nostalgie brach über die Stadt. Das kleine aber traditionsreiche Bürgerhaus, holprige Gassenwinkel und alte Hinterhöfe wurden zum Leitmotiv zahlreicher Illustrationen jener Zeit. So schrieb auch der Buchhändler und Chronist *Franz Gräffer* in einer seiner zahlreichen Hausgeschichten der 1840er-Jahre: „»Denn die neuen [...] Häuser! wir mögen sie nicht; sie sind uns, möchte ich sagen, nicht legitim genug; wir können sie nicht leiden. [...] Nie werden wir uns mit ihnen befreunden! Die kahlen, flachen, monotonen Dinger, ohne Höfe, ohne Räume, ohne Licht und Luft; mit ihrer egoistischen Enge, und ihrer filzigen, zinseträgrischen Öconomie. Die ganz gemütliche Wohnlichkeit, die ganze heimische Magie, die ganze alterliche Romantik sind dahin, dahin! Noch einmal: Wehe, Wehe, und noch verschiedene Wehe!« (In: Kleine Wiener Memoiren, 1845)<sup>40</sup>

Es ist wohl allen Zeiten gemein, dass all jene, die an den großräumigen strukturellen Überformungsprozessen einer Stadt profitieren, von Fortschritt, Modernität, Schönheit und dem Lauf der Zeit sprechen werden, während jene Modernisierungsverlierer, die in den neuen künstlich generierten Strukturen ihren Alltag bestreiten müssen, eine seelische Entfremdung ihres gewohnten Umfelds beklagen und der Nostalgie verfallen.

Vielen Berichten zufolge herrschte in jener Zeit der skrupellosen Grundstücksspekulation ein unbeschreibliches Wohnelend. Bettgeher und überbelegte Kleinstwohnungen ohne Fenster, die lediglich mit Lüftungsöffnungen zu dunklen Schächten ausgestattet waren, waren keine Seltenheit. Die drei Volkskrankheiten: Arbeitslosigkeit, Tuberkulose und Alkohol, boten zahlreichen Künstlern und Schriftstellern eine Angriffsfläche für künstlerische Kritik an der gründerzeitlichen Blockraster-Stadt. Wie weiter oben schon erwähnt, sollte diese Welle an Kritik bei der Suche nach neuen, modernen Stadtformen in den 1920er- und 30er-Jahren eine entscheidende Rolle spielen.



Otto Wagner entwickelte in Opposition zum Gartenstadt-Konzept ein System, das unbegrenztes Wachstum ermöglichte.

#### Generalsanierungsplan

Aufgrund des rapiden Wachstums Wiens und der Eingemeindung der Vororte (1890), wird 1892 ein internationaler Wettbewerb für einen Generalsanierungsplan ausgeschrieben. Die beiden ersten Preise gehen an den Kölner Architekten *Josef Stübben* (1845-1936) und an den Wiener Architekten *Otto Wagner* (1841-1918). Der Schwerpunkt liegt auf der sozialen und ökonomischen Modernisierung der Stadtstruktur, dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Entwicklung sanitärer und sozialhygienischer Einrichtungen und der Flächenregulierung. Wagner stellt dem – der zeitgenössischen Planungstheorie und -praxis verhafteten – Satellitenmodell, das bereits auf funktionaler und sozialer Segregation und Hierarchisierung beruhte, ein modulares Wachstum gegenüber. Sein Vorschlag beinhaltet aus dem Zentrum ausstrahlende Radialstraßen und konzentrische Ringstraßen. In den definierten Hauptknotenpunkten verdichten sich öffentliche Einrichtungen. In diesem Konzept ist jede neue Einheit selbst großstädtisch und verfügt über

<sup>39</sup> Békési/Umwelt Stadt 2005, S.582

<sup>40</sup> Békési nach *Gräffer*/ebd., S.581

die Ausstattungen und Eigenschaften einer Großstadt. Diese sollten jedem Bewohner unabhängig von Klassengrenzen zugänglich sein. Wagner behält den Blockraster, der grundsätzlich funktional und liberal-egalitär ist.<sup>41 42</sup>

Mit dem Fall der Monarchie und dem Verlust der Versorgungsgebiete wurde dem Bauboom, den Großplanungen und dem Bevölkerungswachstum ein jähes Ende gesetzt.<sup>43</sup>

### **Zwischenkriegszeit und Wiederaufbau**

Mietschutzgesetz, Gesundheitsbewegung und humanitäre Sozialbewegungen setzten dem spekulativen Miethausbau ein rasches Ende. Die soziale Wohnbaupolitik wird zur treibenden wirtschaftlichen Kraft der sozialdemokratischen Gemeindeverwaltung und zum signifikantesten Baustein des städtebaulichen Geschehens in der Zwischenkriegszeit. Wie bereits erwähnt, wird der in der Spätgründerzeit erlaubte Verbauungsgrad von 85 Prozent der Grundstückfläche in der ersten Bauphase nach 1923 auf 60 Prozent herabgesetzt. Die städtebauliche Struktur der Blockrandbebauung der Gründerzeit wird zunächst beibehalten. Auf Basis einer sozial gestaffelten Wohnbausteuer entstehen innerhalb eines Jahrzehntes etwa 65.000 Wohnungen mit wesentlich besseren Wohnstandards; teils in Form von Gartensiedlungen, doch großteils in Form von Gemeindebauanlagen oder monumentalen »Superblöcken«. Eine freie Gliederung der Fassaden mittels vorspringender Balkone, Erker, Loggien oder besonders gestalteten Ecksituationen bewirkt eine Auflockerung des Straßenraums.<sup>44</sup>

Der »Superblock«, schreibt Renate Banik-Schweitzer, nimmt – ähnlich wie Otto Wagners Stadtbahn – einen neuen Größenmaßstab an, ohne die ältere städtebauliche Maßstäblichkeit zu zerstören. Der Innenhof des traditionellen Baublocks ist allerdings verschwunden, er ist weder zur Gänze privat noch komplett abgeschlossen. Auf diese Weise kann je nach Anordnung des Baukörpers die Hoffassade zur Straßenfassade werden bzw. der Innenhof zum öffentlichen Straßenraum. Auf diese Weise realisierte der Wiener Gemeindebau ein unerfülltes Konzept des spanischen Städteplaners *Ildefons Cerdá* (1815-1876), der diese Art der Invertierung schon für den 1859 beschlossenen Stadterweiterungsplan für Barcelona vorsah.<sup>45</sup>

Vereinfacht gesagt veränderte das »Rote Wien« den Wohnungstyp und den Gebäudetyp, nicht aber den Stadttyp. Zwar spielt der »Superblock« ein geschicktes Spiel mit unterschiedlichen Maßstäben und dem Wechsel zwischen Innen und Außen, dennoch fügt er sich dem traditionellen Stadtgefüge und bleibt der »Korridorstraße« – wie Le Corbusier sie nannte – zugewandt. In diesem Sinne ist nach Banik-Schweitzer der Karl-Marx-Hof keine »Rote Festung«, da er sich an der Nahtstelle – der Erdgeschoßzone – über Tore, Türen, Fenster und straßenorientierte Geschäfte dem öffentlichen Straßenraum hin öffnet.<sup>46</sup>

<sup>41</sup> siehe Banik-Schweitzer 2003, S.12

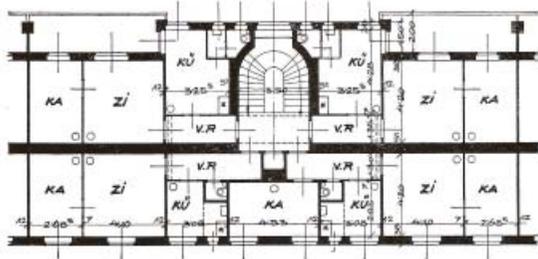
<sup>42</sup> siehe AZW, a\_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert 2006, S.44

<sup>43</sup> siehe Frei 1991, S.74 f.

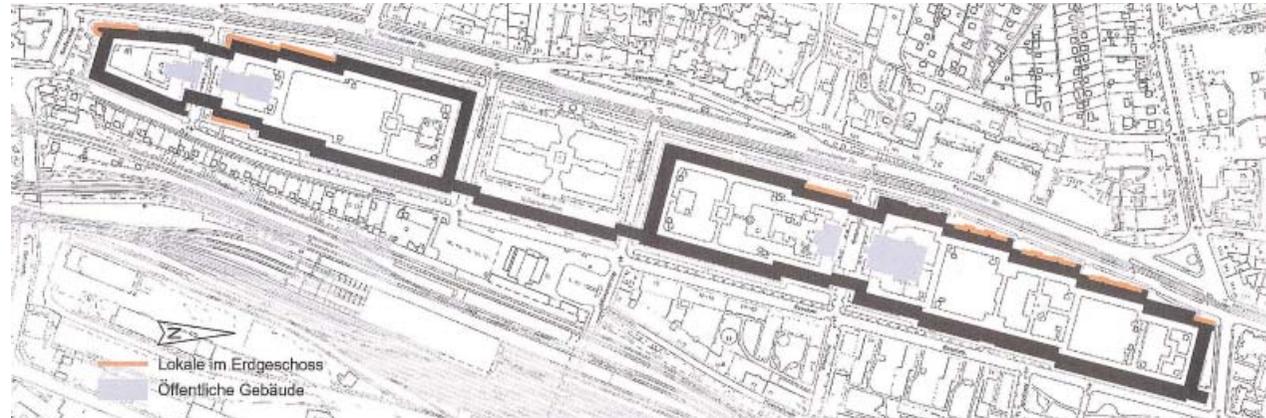
<sup>44</sup> ebd., S.75 f.

<sup>45</sup> siehe Banik-Schweitzer 2003, S.15

<sup>46</sup> ebd., S.142 f.



Oben: typische „Zimmer-Küche-Kabinett“-Wohnungen im Karl-Marx-Hof; Rechts: Lageplan Karl-Marx-Hof, orange markiert die Erdgeschoßzonen.



Die bauliche Form des Gemeindebaus gibt Auskunft über die sozial-ökonomischen Entwicklungen jener Zeit (es folgt eine Schlussfolgerung des Autors): In der Zwischenkriegszeit beginnt in Europa der vorerst schleichende Übergang zum Fordismus (zunächst ohne Massenmotorisierung), mit der paternalistischen Kleinfamilie (Arbeiterfamilie) als kleinste soziale Einheit. Folglich werden standardisierte Wohnungstypen erzeugt, die auf dieses Lebensmodell räumlich abgestimmt sind und in den neuen Sozialbauten kombiniert und gestapelt werden. Die räumlich-strukturelle Nutzungsflexibilität, wie sie der gründerzeitliche Block aufweist, ist im Gemeindebau nicht mehr gegeben. Was auffällt ist, dass im Vergleich zu den gründerzeitlichen Blöcken, die Gemeindebauten verhältnismäßig wenige Erdgeschoßlokale aufweisen.<sup>47</sup> Das liegt vermutlich daran, dass moderne öffentliche Verkehrsmittel, wie die elektrische Straßenbahn und die Stadtbahn, eine großräumige Trennung von Wohnen und Arbeiten ermöglichen, worauf sich der Bedarf an Erdgeschoßlokalen auf die Nahversorgung mit Lebens- und Arzneimitteln und den wichtigsten sozialen Dienstleistungen beschränkt. Räumlichkeiten für Werkstätten bzw. kleine Industriebetriebe sind nicht mehr in dem Maß vorgesehen wie in den gründerzeitlichen Blöcken. Großteils liegt das Erdgeschoß ca. 0,5 bis 2 Meter über dem Geländeniveau, die darunter liegenden Keller werden über kleine Öffnungen eher belüftet als belichtet. Die straßenseitigen wie auch hofseitigen Wohnungen können von Passanten nicht eingesehen werden.<sup>48</sup>

Die Nutzung der Höfe erfährt ebenfalls eine Veränderung. Wo der gründerzeitliche Block zur Hofseite hin ein gewisses Maß an Nutzungs- und Gestaltungsspielraum freilässt, ist die Freiraumnutzung in den Gartenhöfen der Gemeindebauten weitgehend vorbestimmt. Nach Zeiten der Grundstücksspekulation scheint diese Vorbestimmung als plausible Maßnahme. Der Hof erfährt wieder eine Aufwertung. Wo in der Gründerzeit die Aufenthaltsräume der *besseren* Wohnungen auf die Straßenseite ausgerichtet waren und die billigeren Wohnungen zu den oft engen und dunklen Hinterhöfen (viele Kleinstwohnungen waren sogar nur mit einem Gangfenster ausgestattet), macht sich in der Zwischenkriegszeit Tendenz bemerkbar, die sich vom Straßenraum ab- und dem Hofraum zuwendet.

<sup>47</sup> siehe Haubenberger 2005, Räumliche Entwicklung und Bestandsaufnahme des Erdgeschoßes

<sup>48</sup> siehe ebd., S.45 f. u. S.53

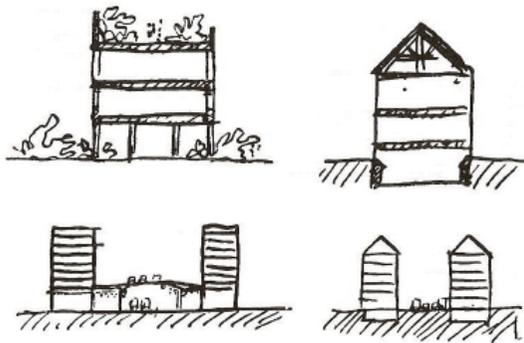
Im Siedlungsbau nach dem Zweiten Weltkrieg wirken noch die Architekturelemente der Zwischenkriegszeit nach. Glattflächige quaderförmige Baukörper tragen noch dreißig bis vierzig Grad geneigte Satteldächer, sie weisen einfache Details wie etwa kleine Vordächer, versprosselte Fenster oder knappe Dachüberstände. Die Blockkonfiguration wird noch teilweise in den Entwurf aufgenommen, wobei aber bereits die einzelnen Baukörper in Zeilen, meistens mit Nord-Südorientierung, konzipiert werden.<sup>49</sup>

### Fordistische Entwicklung

In den 1960er-Jahren beginnen, die bereits in der Zwischenkriegszeit von CIAM erarbeiteten Grundsätze eines neuen fordistischen und funktionalistisch-differenzierten Stadtmodells zu wirken. Der neue Stadttyp ist nach dem britischen Architekten *Colin Rowe* (1920-1999) die Inversion des traditionellen europäischen Stadttypus. Der Straßenraum wird nicht mehr als Volumen aufgefasst; die Fassaden der Blockbebauung nicht mehr als Begrenzungsflächen. In der fordistischen Stadt dominiert die frei stehende Zeilenbebauung als Volumen, der umgebene Raum bleibt offen und ungestaltet. Die Straße ist nicht mehr an die Zeilenbebauung gebunden und fungiert nur noch als Verkehrsfläche. „Im Grunde genommen,“ bemerkt Banik-Schweizer, „gibt es in der fordistischen Stadt keinen Städtebau im Sinne eines dem Einzelgebäude übergeordneten Regelsystems sondern nur den übergeordneten architektonischen Entwurf.“<sup>50</sup>

Nun beginnt auch für Wien die Montagebau-Ära. Während ein Teil der Bautätigkeiten das Auffüllen von Bombenbreschen in der historisch gewachsenen Stadtstruktur forciert, konzentriert sich der überwiegende Teil der Investitionen auf den Bau von monofunktionalen Wohnsiedlungen und einigen Industrieparks in Stadtrandgebieten. Das fordistische Modell der aufgelockerten und autogerechten Stadt setzt sich auch in Wien durch. In den dicht bebauten gründerzeitlichen Stadtgebieten zeichnet sich eine schleichende »Fordisierung« ab. Sanierungsinvestitionen bleiben dort auf das Notwendigste beschränkt.<sup>51</sup>

Der hohe Rationalisierungsgrad ermöglicht erstmals industrielles Bauen. Die prominentesten Architekten richten ihr Augenmerk auf die Entwicklung von Standardtypen und neuen Bautechnologien. Aus dieser Tendenz ergibt sich eine architektonische Umwälzung, die bis heute anhält. Der Kultursoziologe *Manfred Russo* erklärt, dass die auf Expansion angelegte fordistische Wirtschaft auch auf die Stadt übertragen wurde. Billige, von der öffentlichen Hand geförderte Grundstücke am Stadtrand wurden mit neuesten Technologien schnell bebaut.<sup>52</sup> Russo schreibt: „Der Fordismus war das erste technisch-ökonomische Programm, das eine Planung im großen Stil zu ermöglichen versprach. Es war wohl auch die zeitgleiche Übernahme der Macht durch die Technik, der Technokratie, die vom Prinzip keineswegs auf Demokratie angewiesen ist.“<sup>53</sup>



*Le Corbusiers erarbeiteter Grundsatz, das Haus über den Boden zu erheben und das konventionelle Dach durch eine Terrasse mit einem Garten zu ersetzen. Die von dem Gebäude eingenommene Fläche kann zweifach zurückgewonnen werden: als Grünraum und Verkehrsfläche. (siehe Benevolo 2000, S.921)*

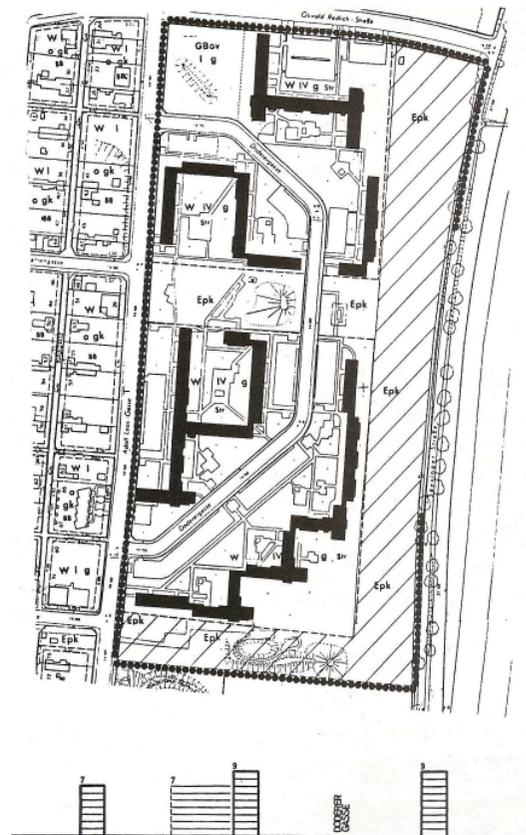
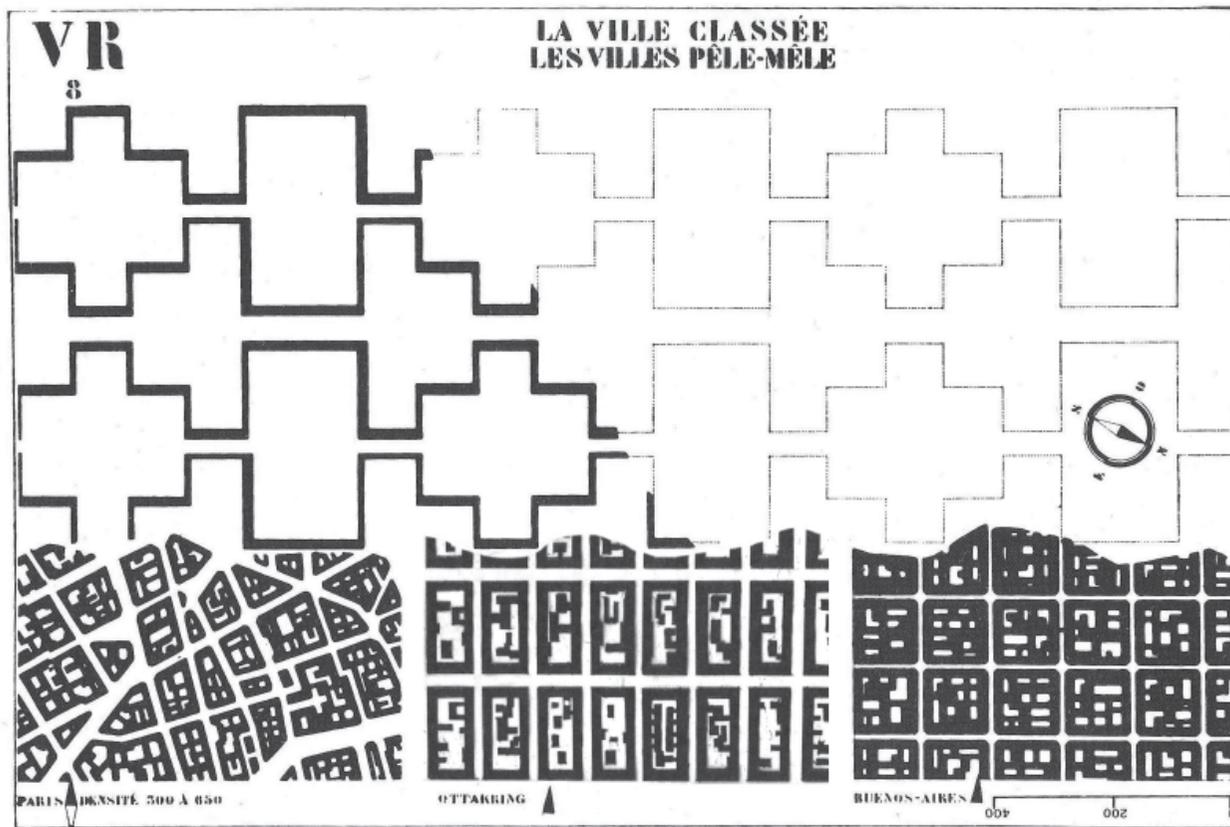
<sup>49</sup> siehe Frei 1991, S.76 f.

<sup>50</sup> Banik-Schweitzer 2003, S.142

<sup>51</sup> siehe ebd., S.143

<sup>52</sup> siehe Russo/dérive39 2010, S.45 f.

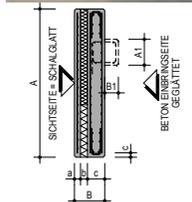
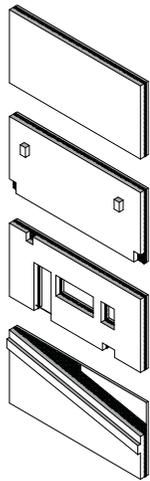
<sup>53</sup> ebd., S.46



Oben links: die Struktur der von Le Corbusiers entworfenen „Ville Radieus“ im Vergleich zur Struktur von Paris, „Ottakring“ und Buenos Aires. Die städtebaulichen Ideologien der „Moderne“ fanden ab den 1950er-Jahren, wenn auch in einer abgeschwächten Form, in hohem Maße zu ihrer baulichen Entsprechung. Die bauliche Struktur der Großfeldsiedlung aus den 1970er-Jahren lässt deutlich Analogien zur „Ville Radieus“ erkennen (rechts oben und unten).



## TYPENBLATT SW-PLATTE



B min = 0,24 m	= Aufbau: 6+6+12 (a+b+c)
B max = 0,42 m	= Aufbau: 8+14+20 (a+b+c)
B1 min = 0,12 m	A max = 3,90 m
B1 max = 0,30 m	A1 min = 0,12 m
	A1 max = 0,70 m
Länge:	max 17,00 m
Gewicht:	max 40,0 t
Betongüte:	C 30/37 bis C 50/60
Betondeckung:	c = 2,5 cm bis 5,0 cm

- Alle Kanten sind 1 cm abgefast
- Sondermaße nur auf Anfrage
- Konsolausbildungen nur auf Abzugsseite

- Betongüte: >= C 30/37 bzw. je nach statischer Erfordernis
- Sandwichplatten werden als Fassadengestaltung in allen Bereichen eingesetzt, wo auch Wärmedämmung und Sichtbetonqualität eine Rolle spielen. Die einzelnen Schichtstärken sind je nach Anforderung frei wählbar. Die Platten werden untereinander mittels Verstiftung verbunden und an den Stützen oder dgl. mit Halfenschienen befestigt. Dabei wird die Sichtseite der Platte durch die Befestigung nicht unterbrochen, die zweite Schalenseite ist glatt verrieben
- Für die optimale Gestaltung ist die Verwendung von Schein-Trennfugen, Matrizen und eingefärbtem Beton möglich. Tür- Fenster und andere Aussparungen werden nach Wunsch ausgeführt

*Vorgefertigte Massenbauteile, „Schablonenarchitektur“ und rationalistischer Montagebau bilden die baulichen Kerngrößen der territorialen Transformation Wiens (und der restlichen Welt); Oben: Sandwichplatten-System der Firma Oberndorfer.*

Das Hauptmerkmal des Fordismus ist die Koppelung von Massenproduktion und Massenkonsum. Das Privatauto – wichtigstes Produkt der fordistischen Ökonomie – gewinnt sukzessive an Bedeutung. Der Zwang der räumlichen Nähe von Wohnen, Arbeiten und Versorgung wird nun endgültig aufgebrochen.

Die vorherrschenden Bauformen jener Zeit sind nach Banik-Schweitzer, die mehrgeschoßige Wohnsiedlung in offener Bauweise, die Konzernzentrale und das Einkaufszentrum oder wie sie es kritisch ausdrückt: „Monofunktionale Inseln, die durch Fahrwege miteinander verbunden und nicht mehr zu Fuß, sondern vorwiegend mit dem Auto, dem typischen Produkt des Fordismus, erreichbar waren.“<sup>54</sup>

Der fordistische Lebensstil beginnt vereinzelt auch das gründerzeitliche Stadtgebiet zu überformen. Die als »Gemischtes Baugebiet« gewidmeten Stadtviertel werden zugunsten reiner Wohnfunktion entmischt. Supermärkte beginnen Einzelhandelsgeschäfte zu verdrängen, wodurch der Autoverkehr rapide angekurbelt wird. Zwar verzichten im Berufsverkehr viele auf das Auto, doch mit dem Aufstieg des Autos werden Strukturen geschaffen, die ausschließlich für das Auto konzipiert sind, sodass viele Menschen von ihm abhängig gemacht werden. Das Auto wird benötigt um das Wochenendhaus im Umland zu erreichen, dort werden auch Shoppingcenters errichtet, die ohne das Auto nicht erreichbar sind und außerdem die Kaufkraft aus dem gründerzeitlichen Gebiet entziehen. Die Struktur der Gründerzeitstadt kann sich diesen neuen Lebensgewohnheiten und Konsumbedürfnissen nicht problemlos anpassen.<sup>55</sup>

Während der Straßenraum im dicht bebauten Blocksystem aufgrund des erhöhten privaten Kfz-Verkehrs für andere Straßennutzer zusehends unattraktiv wird, steigt hingegen für Autofahrer der Anreiz, die »Konsumoasen« am Stadtrand aufzusuchen. Mit einem konzentrierten Mehrangebot an unterschiedlichsten Produkten und gratis Parkplätzen werben die Supermärkte und Shoppingcenters am Stadtrand einer Vielzahl an Einzelhandelsgeschäften mit Citylage die Kundschaft ab. Um unter dem erhöhten Konkurrenzdruck zu bestehen, schreibt Raith, sind die City-Kaufleute gezwungen zusammenzurücken und Werbegemeinschaften zu bilden (man denke hier an die Wiener Einkaufstraßen). „Ein auffälliger Aspekt ist“, so Raith, „dass Stadtzentren, besonders innerstädtische Fußgängerzonen, dabei immer stärker Strukturen von Einkaufszentren annehmen, während im Gegenzug die Einkaufszentren »auf der grünen Wiese« mit traditionellen »städtischen« Bildern etikettiert werden und entsprechend oft »...-City« heißen.“<sup>56</sup>

Abseits der Einkaufstraßen bzw. der Innenstadt nimmt die Entwicklung von Erdgeschoßlokalen andere Züge an. Dort verschwindet, laut der Stadtforscherin Angelika Psenner (geb. 1967), das Schaufenster bzw. das aktiv genutzte Fenster in Passantenhöhe nach und nach aus dem Blickfeld. Zu den städtebaulichen Gegebenheiten der Wiener Blockstruktur – enge Straßenschluchten, hohe und dichte Bebauung, ungünstige Belichtungssituationen – verstärken nun ruhender und bewegter Kfz-Verkehr die ohnehin ungünstige Ausgangssituation der Erdgeschoßnutzung. Diese Entwicklung erfährt zusätzlich eine Steigerung durch den marktwirtschaftlichen Faktor des Kleinhandelssterbens. „Die Leerstände der Erdgeschoßlokale in Rand- und Nebenlage“, so Psenner, „werden heute auf 5.000 geschätzt. Dabei sind zwei Drittel dieser Lokale nicht wirklich frei verfügbar, da sie einer Subnutzung dienen (zumeist als Lager) oder aufgrund von Miet- oder Erbstreitigkeiten nicht benutzbar sind.“<sup>57</sup>

<sup>54</sup> Banik-Schweitzer 2003, S.13

<sup>55</sup> siehe ebd., S.144

<sup>56</sup> Raith 1998, S.61

<sup>57</sup> Psenner/dérive18 2005, S.9

## Wiener Stadterneuerung und postfordistische Trendwende

Mitte der 1970er-Jahre widmet sich das städtebauliche Interesse wieder der gründerzeitlichen Blockstruktur. „Das 1974 beschlossene Stadterneuerungsgesetz war ... ein Signal für die Stadt, sich mit der Stadterneuerung stärker zu befassen“, so Gerhard Berger. „Dieses Gesetz war aber vom Gedanken der Flächenassanierung durch Abbruch und Neubau stark geprägt.“<sup>58</sup> Der im »Assanierungsgebiet Ottakring« entwickelten Vorgangsweise der »sanften Stadterneuerung« ist es zu verdanken, dass ein Umdenken von der Flächenassanierung zur Weiterentwicklung der vorhandenen Stadtstruktur stattfindet. Der STEP 84 räumt schließlich der »sanften Stadterneuerung« gegenüber der Stadterweiterung Priorität ein. Das Paradigma liegt nun nicht mehr bei der autogerechten, funktionsentmischten Stadt, sondern bei der Weiterentwicklung der gründerzeitlich geprägten, funktional durchmischten Stadt. Sinnvolle Ent- und Verdichtung der gründerzeitlichen Blockstruktur soll sich zum Grundsatz entwickeln. Der Stadthistoriker Gottfried Pirhofer hält hierzu fest, dass „die Reflexion der Mängel, der Qualitäten und der Potenziale der historischen, dicht bebauten Stadt und die Zielsetzungen einer sozial und ökologisch orientierten Verbesserung“<sup>59</sup>, die Grundlagen für das neue *Wiener Modell* der *Sanften Stadterneuerung* schaffen. Renate Banik-Schweitzer zeigt diesbezüglich auf, dass das Wiener Gemeindegebiet, das die Strukturen der traditionellen und besonders der gründerzeitlichen Stadt aufweist, so groß ist, „dass sich jede Restrukturierungsplanung mit den spezifischen Vor- und Nachteilen dieser Stadtform auseinandersetzen muss, wenn sie vorhandene Qualität nutzen und nicht unwiederbringlich zerstören will.“<sup>60</sup>

### »Industrial Park«

Mit dem gesellschaftlichen Strukturwandel hin zur postfordistischen Dienstleistungsgesellschaft etabliert sich eine neue Wirtschaftsform, die aus einem Netzwerk aus kleinen, innovativen Produktions- und Dienstleistungsbetrieben besteht. Banik-Schweitzer bezeichnet die Anhäufung solcher Betriebe innerhalb eines Blocks als »Industrial Park« und verweist auf *Marco Cenzatti*, der im »Industrial Park« eine Fortsetzung des »Industrial District« des 19. Jahrhunderts sieht.<sup>61</sup> Der »Industrial Park« ist ein Komplex aus unterschiedlichen, miteinander kooperierenden, Kleinbetrieben, die sich im offenen Gefüge der gründerzeitlichen Blockbebauung, insbesondere den Hinterhöfen, individuell entfalten können. Die bauliche Form des »Industrial Parks« ist ähnlich der des Universitätscampus. Die innovative Kraft dieser Betriebe liegt im intensiven interaktiven Austausch untereinander und in der Möglichkeit der »face-to-face«-Kommunikation. Sie können aufgrund ihrer Flexibilität und geringen Größe mit der Adaptierung vorhandener Bauformen auskommen; und zwar besser mit den Bauformen der traditionellen europäischen, als mit jenen der fordistischen Stadt. Dazu heißt es in der Zeitschrift *Die Zeit*: »... anders als es die Explosion der Informationstechnik erwarten ließ, braucht die Wirtschaft die

<sup>58</sup> Berger/Berger/Perspektiven\_7\_8 2005, S.12

<sup>59</sup> Pirhofer/Pläne für Wien 2007, S.77

<sup>60</sup> Banik-Schweitzer 2003, S.137

<sup>61</sup> siehe Banik-Schweitzer nach Cenzatti 2003, S.14

räumliche Nähe und den *human touch*, um im Konkurrenzkampf die Tuchfühlung nicht zu verlieren.«<sup>62</sup> Die Mehrheit der Europäer lebt hingegen, so Banik-Schweitzer, in „Resträumen, die weder Stadt noch Land sind. Diese Gebilde haben nicht die kritische Masse, um es zu einer positiven Leistungsbilanz zu bringen.“<sup>63</sup> Zwar mögen Großstadtbewohner heute allzu große Nähe nicht schätzen, die modernen, innovativen Wirtschaftsformen verlangen jedoch mehr denn je danach. Der Typ der fordistischen Stadt kann jene modernen Wirtschaftsformen schwer aufnehmen, die traditionelle kleinteilige, flexible Blockrandbebauung jedoch umso besser.<sup>64</sup>

#### Das Erbe der autogerechten Stadt

Ein großes Problem stellen die Versäumnisse der Wiener Verkehrsplanung, die drei Jahrzehnte lang die *autogerechte Stadt* forcierte, für das gründerzeitliche Blocksystem dar. Der STEP 84 kritisierte unter anderem das radial-konzentrische Wachstum Wiens, dessen Weiterentwicklung im 20. Jahrhundert immer mehr auf der Ausbreitung des Autoverkehrs beruhte und setzte dem ein Konzept mit Siedlungsachsen entlang der wichtigsten Bahnlinien mit dazwischenliegenden Grünkeilen entgegen. Auf der einen Seite wurde argumentiert, dass dank des motorisierten Individualverkehrs jene Lücken geschlossen werden konnten, die beim radial-konzentrischen Wachstum ab einer gewissen Größenordnung auftreten. Umgekehrt ist jedoch festzuhalten, dass diese kausale Abhängigkeit des kreisförmigen Stadtwachstums vom Autoverkehr, ohne dem politischen Konsens der *autogerechten Stadt* in diesem Ausmaß nicht zustande gekommen wäre. Die Ausrichtung auf den Autoverkehr, die erst mit den 1980er-Jahren eine Trendwende erfuhr, ist trotz angestrebter Gegenmaßnahmen nach wie vor problematisch. Zwar weht in ökologisch gesinnten Kreisen ein kräftiger Wind in Richtung alternativer Verkehrssysteme, ein Großteil der Gesellschaft ist dennoch dem Auto verhaftet. Für die gründerzeitliche Stadtstruktur stellt der Autoverkehr in vielen Stadtteilen eine unzumutbare Belastung der städtischen Umwelt dar. Zu bedenken ist auch, dass nur ein Teil der Bevölkerung einen guten Zugang zum Autoverkehr hat. Kinder, Jugendliche, alte Menschen und einkommensschwache Gruppen sind der Dominanz des Autoverkehrs ausgeliefert.<sup>65</sup>

#### Das Erdgeschoß

Da die gründerzeitlichen Straßen heute vornehmlich für den privaten KFZ-Verkehr vorgesehen sind, erfährt die ohnehin schlechte Ausgangssituation in vielen Gründerzeitvierteln – knapp bemessene Straßenbreiten, sehr dichte Bebauung – eine zusätzliche qualitative Verschlechterung. Die Konsequenzen daraus sind viele leer stehende Wohnungen und Straßenlokale. Angelika Psenner meint, dass Wien eine Bewegung »nach oben« vollzieht. „Dabei wird“, so Psenner, „das Erdgeschoß in seiner ursprünglichen Nutzungsstruktur aufgelöst und die auf diese Weise verlorene Kubatur auf das

<sup>62</sup> Champions-League der Bürgermeister, Die Zeit, Nr.24, 5. Juni 2003, S.32

<sup>63</sup> Banik-Schweitzer 2003, S.14-17

<sup>64</sup> siehe ebd., S.17

<sup>65</sup> Pirhofer/Pläne für Wien 2007, S.75



Wien verschließt sich.

Dach verdrängt.“<sup>66</sup> Es lässt sich auch beobachten, fährt Psenner fort, „dass das Parterre der Wohnhäuser zunehmend ausgehöhlt wird: Bestehende Häuser bekommen »Löcher« in Form von Zufahrten oder sie werden zu uneinsichtigen »Höhlen« versiegelt.“<sup>67</sup> Psenner macht in ihren Studien über die »Wahrnehmung im urbanen öffentlichen Raum«<sup>68</sup> unter anderem auf die Bedeutung des Erdgeschoßfensters im öffentlichen Straßenraum aufmerksam. Ursprünglich stellte das Erdgeschoßfenster, wie Psenner meint, eine wichtige Verbindung zwischen *öffentlich* und *privat* her. Es lud zur Interaktion beider Sphären und machte das Erdgeschoßlokal, sofern dies mit der Nutzung kompatibel war, zum halböffentlichen Raum. Heutzutage werden viele Fenster versiegelt, verspiegelt, mit Plakaten verklebt oder ganz zugemauert. Die wichtigste urbane Schnittstelle verliert so ihre Funktion als interaktiver Ort des Austauschs zwischen Straßenraum und Innenraum. Der Straßenraum verliert somit eine Sphäre, die über die rein physikalische Raumbemessungen hinausgeht. „Das ambivalente Nutzungsangebot“, wie Psenner schreibt, „das Nebeneinander von gegensätzlichen Möglichkeiten, die Widersprüche und die daraus erwachsende Spannung die das ... *positive Moment* der urbanen Lebensqualität, des Stadtlebens im Allgemeinen ausmachen, wird damit beträchtlich reduziert.“<sup>69</sup>

#### »Megastrukturen«



Meiselmarkt mit Einkaufszentrum und Wohnungen  
überbaut, 1995

Durch den Einzug von multifunktionalen »Megastrukturen«, wie Banik-Schweitzer sie nennt, haben sich die Interventionen im gründerzeitlichen Stadtgebiet an Umfang und Gewicht noch bedeutend verstärkt. Mit multifunktionaler »Megastruktur« meint Banik-Schweitzer in erster Linie Einkaufs-, Dienstleistungs- und Handelszentren mit einem introvertierten Kommunikationssystem, die sich von ihrer urbanen Umwelt abschotten, den umliegenden Geschäften die Kaufkraft entziehen und sich in der Hand von privaten Gesellschaften befinden. Mit der Überbauung des Franz-Josef-Bahnhofs 1978 nahm der Einzug der »Megastrukturen« in Wien seinen Anfang. In den 1990er-Jahren folgten die *Lugner-City*, der *Millenniums-Tower*<sup>70</sup> oder etwa der Ausbau des Wiener *Meiselmarkts* zum Einkaufszentrum. Gekoppelt an eine Art europaweites »Bahnhofswettrüsten« entstehen heute multifunktionale »Megastrukturen« in Form von Bahnhofs-Einkaufszentren in traditionellen Stadtgebieten. Der Wiener Westbahnhof etwa wird auf 39.500 m<sup>2</sup> Einkaufsfläche inklusive Verkehrsstation erweitert.<sup>71</sup> Auch der neue Wiener Hauptbahnhof soll mit einer »BahnhofCity«, wie es die Initiatoren nennen, ausgestattet werden. Auf der *Hauptbahnhof-Wien-Website* heißt es: „Die ÖBB folgen mit der Errichtung der BahnhofCity einem internationalen Trend: Die Erweiterung der Verkehrsstation zu einem multifunktionalen Raum. Hier findet man den Bahnhof mit Shoppingmeile, Büros, Parkgarage und Hotel.“<sup>72</sup>

<sup>66</sup> Psenner/dérive18 2005, S.8

<sup>67</sup> ebd.

<sup>68</sup> siehe auch »Wahrnehmung im urbanen öffentlichen Raum«, Psenner 2004

<sup>69</sup> Psenner/dérive18 2005, S.8

<sup>70</sup> siehe Banik-Schweitzer 2003, S.145 f.

<sup>71</sup> Czaja/Architektur & Bauforum 05 März.11, S.18

<sup>72</sup> <http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Projekte/BahnhofCity/index.jsp>



Rockefeller-Center in Manhattan



BahnhofCity am zukünftigen Wiener Hauptbahnhof;  
Rendering der Haupthalle mit Foodcourt

Den Ansprüchen eines modernen Wirtschaftsstandorts entsprechend binden sich die Handels- und Finanzzentren direkt an den internationalen Verkehrs- bzw. Geschwindigkeitsraum. Die dabei entstehenden Gebäudekomplexe stehen mehr mit den »BahnhofCitys« anderer Großstädte in Verbindung als mit dem direkten urbanen Umfeld.

In diesem Zusammenhang verweist Banik-Schweitzer auf den britisch-amerikanischen Architekten *Kenneth Frampton* (geb. 1930), der das *Rockefeller-Center* (1932-1939 errichtet) in Manhattan analysierte. „Ihn interessierte, welche formalen Eigenschaften eine Megastruktur haben musste, um das umliegende Stadtgebiet nicht zu zerstören, sondern möglichst noch aufzuwerten. Entscheidend dafür schien ihm die Kontinuität der Fußgänger-Kommunikation auf Straßenniveau zwischen städtebaulichem Kontext und Megastruktur, die Zulassung öffentlichen Raums in der Megastruktur und ihrer Interface-Qualität gegenüber der traditionellen Stadtstruktur.“<sup>73</sup>

Eine bedeutende und zugleich »tragische« Rolle in der Hinsicht spielt der Stadtplaner und Visionär Victor Gruen (1903-1980). Gefeierte als der »Vater der Einkaufszentren« sprach er sich zugleich vehement gegen den ökonomischen Missbrauch dieses Konzepts aus. Gruen warnte ausdrücklich davor, die USA zu kopieren. Er warnte auch davor, die Städte dem Autoverkehr zu opfern. Er trat seinerzeit, lange bevor es ein allgemein diskutiertes Thema wurde, für Umweltschutz ein und sah im motorisierten Individualverkehr besondere Gefahr. Der Wiener Stadthistoriker *Kurt Stimmer* (geb. 1930) schreibt, dass Gruen beständig darauf hinwies, „dass es ein Missverständnis sei, in ihm einen Verfechter von Einkaufszentren am Stadtrand [oder in der Stadt] zu sehen [...]. Immer wieder betonte er, dass die Einkaufszentren in dezentrierten, amorphen amerikanischen Städten angemessen seien, weil sie zentrumsbildend wirken können, während sie in alten europäischen Städten nur negative Auswirkungen haben könnten. Gruen ging es immer darum, Urbanität zu schaffen und sie nicht zu zerstören.“<sup>74</sup>

»Megastrukturen« in Form von »Enklaven« mit »Festungscharakter«, meint Banik-Schweitzer, zerstören das urbane Umfeld, da ihr internes Kommunikationssystem keinen Bezug auf die unmittelbare Umgebung nimmt – es kehrt ihr sprichwörtlich den Rücken zu. Auch wenn »Megastrukturen« an die Struktur des Blockrasters eingepasst werden, wird deren Straßenwand komplett geschlossen und wirkt abweisend wie eine Festungsmauer. Der aus öffentlichen Geldern finanzierte Straßenraum wird zum Service-Zubringer degradiert und verliert so jegliche Attraktivität. Die qualitative Verschlechterung des Straßenraums kommt dem Innenraum gewinnbringend zugute. Banik-Schweitzer äußert sich dazu polemisch, dass die Umarmung des Feindes mitunter skurrile Züge trägt. „Unter dem Motto »Lebendige Innenstädte« werden städtebauliche Wohltaten in Form riesiger Einkaufszentren in sogenannten integrierten Citylagen verbrochen, die dem traditionellen innerstädtischen Handel nicht minder das Wasser abgraben, als es die Center der gleichen Entwickler auf der grünen Wiese auch schon getan haben. Kein Wunder, macht es doch einen erheblichen Unterschied, ob man als Projektentwickler einer Innenstadt einen monolithischen Einkaufsblock mit 20.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zumutet ... oder bereits vorhandene Geschäftshäuser weiterentwickelt, die sich der Innenstadt gegenüber offen präsentieren und dem Wettbewerb die Luft zum Atmen lassen.“<sup>75</sup>

<sup>73</sup> Banik-Schweitzer nach Frampton, 2003, S.146

<sup>74</sup> Kurt Stimmer über Gruen/Pläne für Wien, 2007, S.61 f.

<sup>75</sup> Banik-Schweitzer 2003, S.147

## »Wiener Stadterneuerung« und heutige Situation



„Schaffung einer Grünoase durch Teilabbruch“, so in etwa lauten die Werbeslogans von Immobiliengesellschaften, die mit Grünraumangebot in Hinterhöfen für Wohnungen im dicht bebauten Wiener Stadtgebiet werben. Diese Tendenz scheint sich gerade zum Trend zu entwickeln, um Standortqualitäten gewinnbringend aufzuwerten. Der Straßenraum bleibt für ein Erholungsangebot weitgehend unangetastet. Das kann auch als Abkehr vom Straßenraum und Kapitulation vor dem Kfz-Verkehr gedeutet werden. (Wenn die Stadt Wien großzügig begrünte Hinterhöfe als Oasen betrachtet, dann wird die Stadt offenbar als Wüste wahrgenommen.)

Wien blickt heute auf ca. 35 Jahre »sanfte Stadterneuerung« zurück. Das Modell der »sanften Stadterneuerung« ist darauf ausgerichtet, die Blockstruktur der traditionellen und gründerzeitlichen Stadt weiter zu entwickeln, anstatt sie durch Flächenassanierung und Neustrukturierung zu überformen. Nachdem *Alt-Erdberg* und *Lichtenthal* einer Flächenassanierung zum Opfer fielen und dem Spittelberg ein ähnliches Schicksal bevorstand, begann sich, nach *Horst Berger* (geb. 1939), ehemaliger Leiter der Geschäftsstelle für Infrastruktur und Stadterneuerung, „in Studenten-, Architekten- und Journalistenkreisen Widerstand gegen diese Strategien zu bilden. Das Planquadrat und der Spittelberg waren erste von den Medien stark unterstützte Signale einer um sich greifenden Veränderung.“<sup>76</sup> Mit der »sanften bzw. sozial verträglichen Stadterneuerung«, so Berger, wurde damals auch der Grundstein für die Wiener Gebietsbetreuung gelegt, die im Assanierungsgebiet Ottakring ihre Geburtsstunde hatte. Die positiven Erfahrungen im Pilotbezirk Ottakring führten zu weiteren Untersuchungsgebieten, etwa in *Gumpendorf* im Sechsten, *Ulrichsberg* im siebten und im *Storchengrund* im fünfzehnten Wiener Gemeindebezirk. In weiterer Folge wurden die Stadterneuerungsgebiete *Himmelfortgrund* im neunten, *Wilhelmsdorf* im zwölften und *Währing* im achtzehnten Bezirk in Angriff genommen.<sup>77</sup>

Die in einem Team um Horst Berger erarbeiteten Grundsätze, „wie etwa die Stadterneuerung als langfristigen Prozess zu verstehen, mit den Menschen und nicht gegen sie zu planen oder Wohnen und Arbeiten kleinräumig zu entmischen – ohne die Gewerbenutzung zu verdrängen – haben bis heute Gültigkeit.“<sup>78</sup>

„Mit der Gründung des Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds als zentrale Koordinierungs- und Förderstelle sowie dem Beschluss des Wohnhaussanierungsgesetzes verabschiedete sich die Politik von Zwangsmaßnahmen und großmaßstäbigen Lösungen und setzte auf eine Strategie der kleinen Schritte, mit finanziellen Sanierungsanreizen für private Hauseigentümer“<sup>79</sup>, so der Wiener Stadtplaner, Filmemacher und Fachpublizist *Reinhard Seiß* (geb. 1970).

Ab den 1980er-Jahren wurden, nach Berger, in den Stadterneuerungsgebieten Bebauungspläne erarbeitet, die im Sinne einer ausgewogenen Nutzungsbilanz zusätzliches Entwicklungspotenzial zuließen und später maßgeblich für die Entwicklung des Modells »Blocksanierung« waren. „Im Rahmen der Sockelsanierung wird“ nach *Michaela Trojan*, Geschäftsführerin des *wohnfonds\_wien*, „über die Verbesserung der einzelnen Häuser und Wohnungen hinaus die Wohnumfeldqualität durch Schaffung sozialer Infrastruktureinrichtungen und Gestaltung allgemein verfügbarer Freiflächen gesteigert.“<sup>80</sup>

Seit den späten 1990er-Jahren findet in Wien eine Weiterentwicklung von der Gebietsbetreuung in Richtung Gebietsmanagement statt. „Dementsprechend sind die Gebietsbetreuungen“, so Seiß, „zunehmend als Koordinatoren

<sup>76</sup> Horst Berger/Perspektiven\_7\_8 2005, S.12; siehe auch <http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/plan-quadrat.html>; siehe auch Seiß/Perspektiven\_7\_8 2005, S.19 f.

<sup>77</sup> Horst Berger/Perspektiven\_7\_8 2005, S.12 ff.

<sup>78</sup> Seiß nach Horst Berger/ebd., S.16

<sup>79</sup> Seiß/ebd., S.16

<sup>80</sup> Trojan/ebd., S.38



<http://www.sohoinottakring.at>

*Dieses temporär genutzte Lokal in der Grundsteingasse wurde 2010 zum Austragungsort einer künstlerischen Kochshow.*



zwischen den sogenannten Akteuren eines Viertels – Gewerbetreibenden, Bauträger, Magistratsabteilungen und Bezirkspolitiker sowie den unterschiedlichen Bewohnergruppen – und ihren spezifischen Interessen gefragt.<sup>81</sup> Die Aktivierung von Eigeninitiativen und die Entwicklung von Grätzelkulturen ist ein primäres Thema. Man könnte dieses Bestreben auch so deuten, dass nach Jahrzehnten der Verdrängung der Menschen aus dem öffentlichen Raum durch den motorisierten Individualverkehr, es Initiativen bedarf, die die Menschen an der Hand nehmen und ihnen Anregungen liefern, den öffentlichen Straßenraum (in Kombination mit einer sinnvollen Erdgeschoßnutzung) wieder als Lebensraum zu entdecken.

Einen in der Hinsicht bedeutenden Impuls lieferte die von der Künstlerin *Ula Schneider* gestartete Initiative »SoHo in Ottakring«, der die Idee einer temporären Zwischennutzung von leerstehenden Erdgeschoßlokalen zugrunde liegt. Dutzende leer stehende Erdgeschoßlokale im gesamten Brunnenmarktgebiet, werden für einige Wochen in Ateliers und Galerien umfunktioniert, „was das Grätzel“, so Seiß, „alljährlich zum größten temporären Künstlerviertel Wiens macht.“<sup>82</sup> Seiß schreibt auch, dass dieser »Event«, mit bis zu 10.000 Besuchern, nicht nur „Leben in die maroden Erdgeschoßzonen“, sondern auch eine Imageaufwertung bringt. Andere nennenswerte Projekte im Sinne einer Grätzelaufwertung sind beispielsweise »Making it« in der Schönbrunner Straße im 5. Bezirk sowie Wolke 7 in der Kaiserstraße im 7. Bezirk. (In diesem Zusammenhang soll nochmals auf Jürgen Mick verwiesen werden, der diese Stadtevents als aufgesetzte Ersatzidentitäten bezeichnet, die die Stadt einem Wirtschaftsunternehmen gleichsetzen, das für Kunden wirbt, aber nicht für Einwohner.<sup>83</sup>

Das Wiener Modell der Stadterneuerung wird, nach Horst Berger, international als Erfolgsstory gesehen und die Institution der Gebietsbetreuung wurde, laut dem Stadtplaner und Architekten Kurt Smetana, 1994 von der UNO als »best practice« ausgezeichnet.

Das Thema der Wiener Stadterneuerung ist von mehreren Ebenen aus zu betrachten. Einerseits kann von einer Erfolgsgeschichte die Rede sein, andererseits sind auch Defizite zu nennen, die zum Teil auch durch die Stadterneuerung gefördert werden. Es fällt auf, dass in der Reflexion über die Wiener Stadterneuerung folgenden Themen besondere Aufmerksamkeit gilt: der Entwicklung der Planungsinstrumentarien, den Meilensteinen der Planungsgeschichte, den Bürgerinitiativen im Rahmen einer wirtschaftspolitischen und kulturpolitischen Unterstützung (meist im Zusammenhang mit temporärer Zwischennutzung von leerstehenden Erdgeschoßlokalen und Straßen-Events), dem Anheben der Wohnungsstandards mittels Nachrüstung im Bereich der Wärmedämmung und Haustechnik, dem Dachausbau und der Schaffung von Dachgärten, der Förderung der Belichtung und Freiraumnutzung des (halböffentlichen) Blockinneren und (tatsächlich auch) der Aufwertung der Wohnqualität durch die Errichtung von Autostellplätzen. Dem gegenüber fällt eine Auseinandersetzung mit dem Mangel an öffentlich-städtischen Erholungsräumen, dem Problem der Stellplatzverpflichtung und privaten Kleingaragen sowie dem Problem der »Verödung« der Erdgeschoßzone aufgrund überkommener Planungsinstrumentarien eher karg aus.

Im folgenden Text soll deshalb in kurzen Zügen auf die eben genannten Aspekte eingegangen werden.

<sup>81</sup> Seiß/ebd., S.19

<sup>82</sup> ebd.

<sup>83</sup> Jürgen Mick 2002, <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/K%F6rper%20und%20urbane%20identit%E4t.htm>, Stand 28.08.11



Das Wiener Planquadrat: Beispiel eines der ersten Assanierungsgebiete, frühe 1970er

## Mangel an Erholungsräumen

Strukturelle Feinkörnigkeit, hohe Dichte und Kompaktheit können einerseits als Qualität des gründerzeitlichen Stadtsystems gewertet werden, andererseits provozieren sie aber auch Nachbarschaftskonflikte, schlechte Lichtverhältnisse und mangelnde Freiraumangebote, woraus ein Verlust an Wohnqualität resultiert.<sup>84</sup> Es fällt unter Irreführung der Öffentlichkeit, wenn Wien als Stadt mit hohem Grünraumanteil kolportiert wird, wo doch 51 Prozent der Stadtvegetation den Wiener Wald- und Wiesengürtel im 13., 14. und 22. Bezirk betreffen. Dichte Stadtgebiete wie 1., 4. bis 9. Bezirk sowie die am Wiener Gürtel anschließenden gründerzeitlich strukturierten Stadtgebiete der Außenbezirke, insbesondere 10., 12. und 15. bis 18. Bezirk, weisen einen kaum nennenswerten Grünraumanteil auf.<sup>85</sup> In diesen Gebieten herrscht ein chronischer Mangel an Erholungsräumen. Dennoch ist die Errichtung von neuen Parkanlagen trotz dieses Mangels in vielen Fällen nicht politisch motiviert, sondern eher vom Zufall bestimmt. Die Landschaftsplanerin *Cordula Loidl-Reisch* schreibt, dass „die Wahrscheinlichkeit der Entstehung einer Parkanlage ... häufig an die Existenz von für eine Bebauung untauglichen Bereichen im Stadtgebiet gebunden ist.“<sup>86</sup> Gegenüber dem aufkommenden Trend, Parkanlagen auf den Dächern von Tiefgaragen zu errichten, verhält sich Loidl-Reisch kritisch. Wenn sich diese Methode als Instrument für den Ausgleich an Grünraumdefiziten etabliert, wäre das ein Zeugnis der unzulänglichen Wertschätzung der Bedeutung von Grünflächen.

Ansätze, die Hinterhöfe einzelner Parzellen zu kooperativen Freiräumen zusammenzulegen um ein großzügigeres Freiraumangebot zu schaffen sind bereits gegeben. (Als Referenz hierzu können beispielsweise das *Planquadrat* an der Margaretenstraße, Durchgang Hausnummer 30, im 4. Wiener Gemeindebezirk oder die Blocksanierung an der Sperrgasse 17 im 15. Bezirk genannt werden.<sup>87</sup>) Es wäre aber nicht im Sinne einer nachhaltigen Urbanität, wenn einzelne gründerzeitlich geprägte Stadtquartiere sukzessive in reine monofunktionale Wohnhöfe verwandelt würden. Je nach lokaler Situation sollte unter Bewahrung einer ausgewogenen Nutzungsheterogenität sinnvoll entdichtet oder auch nachgedichtet werden. Man könnte diesen Rückzug ins Blockinnere auch als Kapitulation vor dem Autoverkehr deuten. Die Tendenz, den Straßenraum als Erholungs- und Lebensraum zurückzugewinnen (nicht nur temporär) ist kaum vorhanden.

<sup>84</sup> Raith 1998, S.101

<sup>85</sup> Berger u. Ehrendorfer/Ökosystem Wien 2011, S.533

<sup>86</sup> Loidl-Reisch/Perspektiven 5/6 1997, S.50

<sup>87</sup> siehe <http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/plan-quadrat.html> und <http://www.nextroom.at/building.php?id=29055>

## Stellplatzverpflichtung und Kleingaragen

Das Problem des ruhenden Verkehrs spielt beim Ausbau der Dachgeschoße zu Wohnungen eine wesentliche Rolle. Hier tritt nämlich die Stellplatzverpflichtung in Kraft, wonach die Bauherrschaft verpflichtet ist, auf dem Bauplatz Pkw-Stellplätze zu errichten, die zumindest der Anzahl an neu geschaffenen Wohnungen entsprechen. Das Entrichten von Ausgleichsabgaben an die Stadt Wien oder vertraglich abgesicherte Einstellmöglichkeiten im Umkreis von 500 Metern zum Bauplatz sind Möglichkeiten diese Verpflichtung zu umgehen.<sup>88</sup> In den meisten Fällen wird der Stellplatzverpflichtung nachgegangen. Folglich werden Garagen oft unter beschwerlichen Bedingungen in kleine Wohnzimmer oder Lagerräume des Erdgeschoßes hineingepfercht, sodass sich unter großem Aufwand oft nur zwei Stellplätze ausgeben. Häufig werden auch die Hinterhöfe der Blöcke zu Parkplätzen umfunktioniert, wodurch andere Nutzungsmöglichkeiten ausgeschlossen werden. Ein erheblicher Raumverlust, sowohl im Wohnraum als auch im Straßenraum sind die Folgen der Stellplatzverpflichtung.<sup>89</sup>

Zählungen zufolge gibt es beispielsweise im 6. Wiener Gemeindebezirk etwa 5.000 Stellplätze. Würde er nach heutiger Stellplatzverpflichtung adaptiert werden, wären zusätzliche 8.000 Stellplätze erforderlich. Dem gegenüber würden lediglich 2.000 Stellplätze für Anlieferungen und Ladetätigkeiten gebraucht.<sup>90</sup>

Ein weiterer Trend zeichnet sich im individuellen Errichten von Kleinstgaragen in alten Gebäuden ohne Garage ab. Jeder Bauwerber hat Rechtsanspruch auf ein solches Bauvorhaben, sofern mehr Stellplätze geschaffen werden, als im Straßenraum verloren gehen. Auf diese Art entstehen zahlreiche kleine Solitärprojekte, die mit hohen Investitionskosten verbunden sind aber dem Problem der Parkraumnot nicht effizient entgegenwirken können. Es ist zu beobachten, dass in manchen Gebieten ganze Anhäufungen von Kleinstgaragen die Erdgeschoßzone prägen. Angelika Psenner meint, dass oft ein »Ankermieter« diese „Entwicklung im Katalysatoreffekt injiziert. Wenn ein Hausbesitzer in der Straße eine eigene Garage besitzt, wird dies zum Ansporn für seine NachbarInnen, denselben sozialen Status – der damit offensichtlich verbunden wird – zu erreichen.“<sup>91</sup>

Da es laut Psenner vonseiten der Stadtverwaltung keine anwendbaren Steuerungselemente gibt, um diese Entwicklung hintanzuhalten, entstehen immer mehr Kleinstparkgaragen, die die Möglichkeit einer flexiblen Nutzung des Erdgeschoßes für geraume Zeit verwehren. Ein Negativgutachten kann derzeit nur hinsichtlich des örtlichen Stadtbildes und des Erhaltes der historischen Fassaden vonseiten der MA19 (Architektur und Stadtgestaltung) ausgestellt werden. Auf deren Instruktion muss sich die neue Bausubstanz in die alten Proportionen eingliedern und vorhandene Fenster erhalten bleiben, die jedoch aus Brandsicherheitsgründen »blind« ausgeführt werden.

Es gibt in der Stadtplanung, so Psenner, keine übergreifende Strategie, um die Baubewilligungen für Kleingaragen anhand eines anwendbaren Entwicklungsprozesses für den öffentlichen Raum der Straße zu lenken. Oft werden alte

<sup>88</sup> siehe das Wiener Garagengesetz 2008, 5. Teil, Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen

<sup>89</sup> Psenner/dérive18 2005, S.10 f.

<sup>90</sup> Ortfried Friedrich, Aufzeichnung von Vortrag am 2. Mai 2011 im Gasthaus *Vorstadt*

<sup>91</sup> ebd., S.11



*Bauliche Entsprechung der Wiener Stellplatzverpflichtung in Kombination mit privatem Kleinstgaragenbau.*

Toreinfahrten für Kutschen zu Garageneinfahrten für Autos umfunktioniert und dafür ein neuer schmalerer räumlich und gestalterisch rationalisierter Hauseingang errichtet. Derart verliert die Stadt prächtige halböffentliche Räume des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Psenner schreibt, dass Salzburg beispielsweise den Wert dieser alten Toreinfahrten besser erkenne. „Nach Ansicht der Salzburger Stadtverwaltung werden sie sogar zum öffentlichen Raum gezählt und sind dementsprechend denkmalgeschützt.“<sup>92</sup>

### »Verödung« des Erdgeschoßes aufgrund überkommener Planungsinstrumentarien

Zu dem ohnehin prekären Kfz-Verkehrsaufkommen in Wien gesellt sich das Problem der Gesetzmäßigkeiten, die im Zuge von Neu-, Zu- oder Umbauten in Kraft treten und die Potenziale der gründerzeitlichen Blockstruktur zusätzlich schwächen. Wird ein Gründerzeitbau abgerissen und von einem neuen geförderten Wohnbau ersetzt, kommt es aufgrund der verordneten Mindestraumhöhe von 2,50 Metern in Regelgeschoßen und 2,20 Metern im Erdgeschoß zu einer zusätzlichen Verdichtung. Bei einer Raumhöhe von 2,20 Metern sind Aufenthaltsräume im Vorhinein schon ausgeschlossen. Wo Lokale, Geschäfte oder auch Wohnräume sein könnten, befinden sich Garageneinfahrten und niedrige Müll- und Abstellräume. Lüftungsschlitze und schmale Fensterbänder zieren die Erdgeschoßzone. Diese Häuser entsprechen zwar dem neusten bauphysikalischen Stand der Technik, weisen jedoch keine Nutzungsoffenheit und Flexibilität auf.<sup>93</sup> Die Wohnbauförderung stärkt sozusagen die städtebauliche Verschlechterung. Deshalb sollte es laut Raith statt einer allgemeinen Wohnbauförderung eine „räumlich differenzierte Stadtstrukturförderung“<sup>94</sup> geben.

Die Planungsinstrumentarien sollten generell auf formale und funktionale Spezialisierungen, wie die Trennung zwischen Wohnen und Arbeiten, verzichten. Das betrifft etwa die Widmung, das Baurecht, vorgeschriebene Raumhöhen, Förderungen, Bauträgerstrukturen, etc. Stattdessen sind Nutzungskonflikte mit anderen Regulativen wie Emissionsgrenzen, Schallschutzerfordernisse, Verkehrsbeschränkungen etc. gezielter zu verhindern.<sup>95</sup>

Die Wiener Bauvorschriften sind der städtebaulichen Verschlechterung durchaus förderlich. Sie beschreiben das Erdgeschoß ausschließlich nach seiner Lage im Bauwerk, nicht aber nach seiner Bedeutung in einem größeren sozialen oder städtebaulichen Zusammenhang. Die Art der Nutzung des Erdgeschoßes scheint im Allgemeinen keine große Bedeutung für die Bauvorschriften zu haben. Es wird lediglich vorgeschrieben, dass Müll- und Abstellräume, Waschküchen oder andere dienende Räume dem Hauseingang möglichst barrierefrei zugeordnet werden müssen (siehe hierzu auch §87 Abs. (1) und (6), §7 Abs. (3), §5 Abs. (4), §90 Abs. (5) der Wiener Bauvorschriften).<sup>96</sup>

<sup>92</sup> Psenner/dérive18 2005, S.10 f.

<sup>93</sup> Erich Raith/Architektur & Bauforum, 2.April 2007, S.2

<sup>94</sup> ebd.

<sup>95</sup> Raith 1998, S.107

<sup>96</sup> Geuder/Hauer 2002,S.601 f., S.603, S.199, S.609; Haubenberger 2005, S.95

## Die Bedeutung der Qualität des Erdgeschoßes



Die Qualität des Erdgeschoßes ist für die räumliche Wahrnehmung der Straße von wesentlicher Bedeutung, da es mit unseren Sinnen direkt erfahrbar ist. Leer stehende Erdgeschoßlokale ziehen weder über ihre Funktion noch über ihre Gestaltung Menschen an. Leerstand hat außerdem die Eigenschaft, sich auf angrenzende Geschäfte auszubreiten und eine kausale Wirkungskette nach sich zu ziehen: Rückgang der Besucherfrequenz, Verschlechterung der Standortqualität, Läden verkommen zu Lagerräumen, Fenster werden zugemauert, Vitрины werden mit Plakaten überklebt und schlussendlich werden die Erdgeschoßlokale zu räumlich sehr ungünstigen Kleinstgaragen umgebaut oder zu Glücksspielkämmerchen mit Opakglastür. Dabei ist Folgendes zu bedenken: belebte Erdgeschoßräume, ob als Wohnungen oder als Geschäftslokal genutzt, erweitern das Geschehen auf der Straße um eine zusätzliche Dimension. Nächtlicher Lichtschein aus Erdgeschoßlokalen oder -wohnungen signalisieren dem Fußgänger, dass dieser Ort nicht verlassen ist und unterstützt sein Sicherheitsgefühl. Aus dem Englischen ist in diesem Zusammenhang von »windows facing the street« die Rede, das heißt, „Fenster, die ihr Gesicht der Straße zuwenden, die aber der Straße auch ein Gesicht verleihen.“<sup>97</sup>



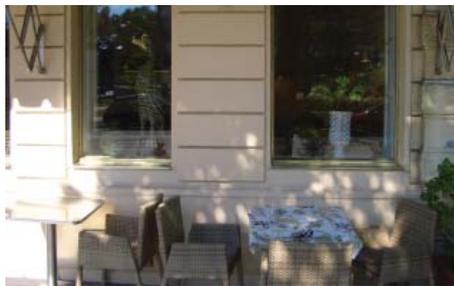
Eine flexible Nutzung der Erdgeschoßzone bildet eine grundlegende Voraussetzung für eine vitale Funktionsverflechtung. Allerdings ist eine adäquate Erdgeschoßnutzung nicht alleinentscheidend für eine belebte Straße. Eine günstige Verkehrssituation, eine multifunktionale Straßennutzung, sowie eine vielschichtige soziale Durchmischung der Bevölkerungsstruktur durch ein reiches Angebot unterschiedlicher Wohnungstypen in den oberen Geschoßen sind gleichsam wichtige Faktoren, die die Vitalität der Straßen begünstigen. Eine zusätzliche Voraussetzung für die Interaktion zwischen Innen und Außen, Händlern und Konsumenten, Hausbewohnern und Passanten, Schaufenstern und Betrachter ist das Vorhandensein von einem angemessenen Freiraum, der eine Repräsentation der Erdgeschoßzone zulässt. Um sich auf der Straße in angenehmer Distanz begegnen zu können, ist eine entsprechende Gehsteigbreite von entscheidender Bedeutung. Geeignete Raumverhältnisse bewirken eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und fördern das Verweilen unterschiedlichster sozialer Gruppierungen. Aus diesem »social gathering« resultiert wiederum eine vorteilhafte Wahrnehmung des öffentlichen Raums. Die durchschnittliche Gehsteigbreite einer Wiener Wohnstraße liegt jedoch bei dürftigen 1,70 – 2,30 Meter, die oft von Parkstreifen überlappt werden. (Dem gegenüber steht der New Yorker *sidewalk* mit mindestens vier Meter Breite.)

*Müllcontainer beeinträchtigen die räumliche Qualität vieler Platzsituationen. Gilt das als Werturteil über die Straßen?; Oben: Raimundhof, Wien 6; Unten: Kirchengasse 46, Wien 7*

Wenn Nutzungsmischung und Kommunikationsmöglichkeiten auf Straßenniveau schwinden, dann wird der gründerzeitliche Straßenraum nur noch als »junk-space« wahrgenommen. Dieser Begriff wurde von Rem Koolhaas im Kontext zu modernen, kommodifizierten Räumen geprägt. Junk Space kann im Falle Wiens wörtlich genommen werden: Auf den Straßen aufgestellte Müllcontainer – die nicht im Entferntesten die meist in den Hinterhöfen befindlichen Hausmüllcontainer ersetzen – sind zweifellos als Werturteil über die Straßen zu deuten.<sup>98</sup>

<sup>97</sup> Psenner/dérive18 2005, S.10

<sup>98</sup> siehe Banik-Schweitzer 2003, S.144-146



Erdgeschoßvarianten bis 1914



*Erdgeschoßvarianten nach 1960*

## Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Wiener Gründerzeitblock aufgrund seiner charakteristischen Parzellenstruktur als auch aufgrund der baulichen Beschaffenheit und der räumlichen Nutzungsoffenheit der gründerzeitlichen Bebauung, besser auf die rasch fluktuierenden Lebensentwürfe und Gewerbekonstellationen einer sich dynamisch wandelnden Dienstleistungsgesellschaft reagieren kann, als das starre monofunktionale Raumprogramm »moderner« Wohnsiedlungen am Stadtrand, die für das Lebensmodell einer patriarchalen Industriegesellschaft konzipiert wurden. Laut Erich Raith liegt die Besonderheit des gründerzeitlichen Stadtsystems darin, dass es zwar für kaum eine Nutzung perfekt, aber für viele Nutzungen ausreichend gut geeignet ist.<sup>99</sup> Vor allem ist es die vielseitige Nutzbarkeit des Blockinneren, die dem gründerzeitlichen Blocksystem seine charakteristische Eigenschaft verleiht. Während die Randbebauung des Blocks den gestalterischen Richtlinien der Stadtverwaltung Folge leistet, kann im Blockinneren eine gewisse planerische Freiheit in Anspruch genommen werden. Es entsteht dabei eine Synergie aus übergeordneten Bauvorschriften und der Möglichkeit der individuellen planerischen Gestaltung. Diese Ambivalenz aus Ordnung und Chaos, Repräsentation und Verborgenheit, geplant und ungeplant sowie aus »Top-down«- und »Bottom-up«-Prozessen bildet das Spannungsfeld, aus dem sich Urbanität entfaltet. Die Bandbreite der Raumbespielung reicht hier von einer dichten Bebauung bis zum Freihalten großer grüner Innenhöfe.<sup>100</sup> Die Kombination aus dem nutzungsoffenen »Leittyp« und dem »frei« gestaltbaren Blockinneren bildet eine attraktive Ausgangssituation für eine Vielzahl unterschiedlichster Wohnformen, Gewerbearten und Freizeitgestaltungen. Das individuelle Einbringen von Ideen sowie die aktive Teilnahme am Entwicklungsprozess von Stadtquartieren ist außerdem von großer sozial-psychologischer Bedeutung, da die Teilnahme an der Entwicklung des eigenen Wohn- und Arbeitsumfelds identitätserzeugend ist und die Bildung eines Verantwortungsbewusstseins für die eigene städtische Umwelt fördert. Diese Eigenschaften der traditionellen und gründerzeitlichen Stadt entsprechen mehr einer urbanen und sozialen Nachhaltigkeit, als die weitläufige, hochgradig determinierte Struktur der aufgelockerten und gegliederten Stadt. Urbane Nachhaltigkeit ergibt sich letztlich aus der Vielfalt an Möglichkeiten, wie Raum genutzt werden kann.

<sup>99</sup> Erich Raith/Architektur & Bauforum, 2.April 2007, S.2

<sup>100</sup> ebd.,

das Auto



Die Diskussion über baulich-räumliche Nachhaltigkeit und die Zukunft der Stadt macht nur dann Sinn, wenn der Faktor des motorisierten Individualverkehrs mit einbezogen wird. Dieses Kapitel widmet sich deshalb dem Phänomen der Automobilität und soll zeigen, wie maßgeblich das private Auto die städtische und soziale Entwicklung im letzten Jahrhundert beeinflusst hat.

### Das Auto: ein Mythos?

Zahlreiche Sagen, Mären und Mythen ranken sich um den uralten Menschheitstraum des mühelosen Fortbewegens und der Überwindung der Grenzen zwischen Raum und Zeit.<sup>1</sup> Die griechische Mythologie erzählt von Helios, der mithilfe des Sonnenwagens die Sonne über das Himmelsgewölbe zieht und von Bellerophon, der auf Pegasus durch die Lüfte reitet und die Chimäre besiegt. In zahlreichen Märchen sind die Siebenmeilenstiefel ein immer wieder kehrendes Motiv für mühelose Fortbewegung. Im Christentum wird der Zwang zur physischen Mobilität als Strafe aufgefasst. In der Bibel wird die sorgenfreie Mikromobilität des Paradieses durch den Sündenfall von der Mühsal der Makromobilität ersetzt. Adam und Eva mussten sich von da an ihr tägliches Brot »im Schweiß ihres Angesichts« verdienen. Kain wurde nach dem er seinen Bruder Abel erschlug dazu verdammt ruhelos umherzuwandern. Als er endlich zur Ruhe kommen durfte, wurde er zum ersten Stadtgründer. Die Stadt in der europäischen Mythologie kann demnach als baulicher Ausdruck des Wunsches nach der Wiederherstellung einer paradiesischen Mikromobilität und Ökonomie der Nähe gedeutet werden.<sup>2</sup>

Mit der Erfindung des Automobils wird der von Ur her rührende Traum des mühelosen Fortbewegens zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit für eine breite Bevölkerung Wirklichkeit. Das Auto avanciert innerhalb weniger Jahre zum erfolgreichsten Erzeugnis der fordistischen Massenproduktion und zur treibenden Wirtschaftskraft des 20. Jahrhunderts.

Wie viele neue technische Errungenschaft wurde auch das Automobil in seinen frühen Entwicklungsphasen von der breiten Öffentlichkeit nicht ernst genommen. Es galt als Spleen der Reichen und Verrückten. Auch gab es keine Infrastruktur, die ein bequemes Vorankommen ermöglicht hätte. Doch es brauchte nicht lange und das Auto stieg auf, zum Meisterwerk technischer Ingenieurskunst und zum Sinnbild von Fortschritt und Modernität. Der Geruch von frischem Benzin war das Parfum der modernen Stadt. Die künstlerische Avantgarde des beginnenden 20. Jahrhunderts läutet mit einer frenetischen Huldigung des Automobils die Epoche der Geschwindigkeit ein. Am 20. Februar 1909 publizierte der junge italienische Jurist und Dichter *Filippo Tommaso Marinetti* (1876 – 1944) in der französischen Zeitung *Le Figaro* sein »Futuristisches Manifest« und begründete damit die futuristische Bewegung mit einer Verehrung der Geschwindigkeit als neues Schönheitsparadigma. In Auszügen daraus heißt es: „Bis heute hat die Literatur die gedankenschwere Unbeweglichkeit, die Ekstase und den Schlaf gepriesen. Wir wollen preisen



Oben: Rasergranz; Unten: Das Dreirad von Carl Benz aus dem Jahr 1886 markiert die Geburtsstunde des Verbrennungsmotors

<sup>1</sup> Schmidt/Perspektiven\_3 1995, S.10

<sup>2</sup> Knoflacher 2009, S.25 f.

die angriffslustige Bewegung, die fiebrige Schlaflosigkeit, den Laufschrift, den Salto mortale, die Ohrfeige und den Faustschlag.<sup>3</sup> Wir erklären, daß sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen ... ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake.<sup>4</sup> Wir wollen den Mann besingen, der das Steuer hält, dessen Idealachse die Erde durchquert, die selbst auf ihrer Bahn dahinjagt.“<sup>5</sup>



Fritz von Opel im Rak 2

Der *Raketen-Fritz* war ein solch besungener Mann. Jede Epoche verlangt seine Helden, die das Verkörpern, wofür die Epoche steht und der *Raketen-Fritz* war die gefeierte Symbolfigur einer Zeit, die süchtig war nach Geschwindigkeit. Dieser Spitzname galt dem jungen Industriellen *Fritz von Opel* (1899-1971), der 1928 am Steuer von einem raketenbetriebenen zigarrenförmigen Wagen mit 238 km/h die Avus (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße) in Berlin entlangrast. „Am 23. Mai 1928, kurz nach zehn Uhr, gibt Fritz von Opel im Rak 2 Gas. Krachend schlagen Flammen aus einem der Rohre am Heck. Der Schub drückt den Wagen vorwärts, die erste Rakete heult. Er tritt erneut das Gaspedal. Das Gefährt jagt davon. Die Zuschauer auf den Tribünen weichen zurück. Opel zündet die weiteren Raketen, sechs, acht, zehn. »Die Beschleunigung ist ein Rausch. Ich überlege nicht mehr. Die Wirklichkeit verschwindet«, erinnert er sich später. Die Kräfte pressen ihn in den Sitz, er rast mit 238 km/h über die Piste. Der Fahrer droht die Kontrolle zu verlieren: »Ich werde nach rechts an ein Auto herangetragen. Ich steuere dagegen und schieße nach links, komme entsetzlich ins Schleudern.« Doch es gelingt ihm, den Boliden zu bändigen. Nach zwei Kilometern sind alle 24 Raketen ausgebrannt. Die Zuschauer stürzen zu dem Fahrzeug, sie heben Opel auf die Schultern. Am nächsten Tag berichten alle Zeitungen ausführlich. Überall feiern die Menschen ihren *Raketen-Fritz*, den Beherrscher der Geschwindigkeit, den Helden einer rasanten Epoche.“<sup>6</sup>

Fritz von Opel galt zu seiner Zeit als Prototyp des modernen Menschen, der den Stillstand hasst und alles liebt, was sich bewegt. Zunächst auf dem Fahrrad, dann auf dem Motorrad und im Auto jagte er über die Rennpisten. Die kapitalistischen Kulturen waren in den Zwanziger Jahren süchtig nach Geschwindigkeit wie nach einer Droge. Techniker und Konstrukteure lieferten sich zu Wasser, auf der Schiene und in der Luft einen Wettlauf mit der Stoppuhr.<sup>7</sup> In dieser Zeit manifestierte sich jene Tugend, die bis heute unbeirrt bleibt: die Gier nach neuen Rekorden und das in hoher Geschwindigkeit.

Das Auto reüssierte auch als Protagonist in Kino und Fernsehen. Es bevölkerte über das Medium des Films auf idealisierte Weise das Bewusstsein des gesamten westlich orientierten Kulturraums. Die Attribute von Mobilität, Freiheit, Flexibilität und Mut neue Wege zu beschreiten sind die wesentlichen Merkmale des Road-Movie-Genres, der an die Tradition des Westerns anknüpft. Die in den 60er Jahren immer weiter wachsende gesellschaftliche Bedeutung des Autos fordert eine Umsetzung des damit verbundenen Lebensgefühls in bewegte Bilder geradezu heraus. Das

<sup>3</sup> <http://de.wikipedia.org/wiki/Futurismus>

<sup>4</sup> Lampugnani 2010, S.191

<sup>5</sup> <http://de.wikipedia.org/wiki/Futurismus>

<sup>6</sup> Scheuermann/GEO Epoche Nr.27, S.126 f.

<sup>7</sup> siehe ebd.



Auto steht für die Unabhängigkeit des Einzelnen, fungiert als „*Egoverlängerung*“ und Medium des Machismo. Was sozusagen der Primat als Imponiergehabe zeigt, macht der moderne Mann mit dem Kavalierstart. So wie es in vielen Filmen des New Hollywood ästhetisiert oder in zahlreichen Rock'n'Roll-Songs besungen wird, scheint das Auto gerade für Heranwachsende großen Stellenwert zu haben. Es signalisiert Reife, gewährleistet die so häufig erwünschte Distanz zum Elternhaus und ermöglicht viel Freizeitvergnügen.<sup>8</sup> Die Allegorie der individuellen Freiheit auf der unberührten Landstraße spiegelt hier wohl eine leise Sehnsucht nach den Abenteuern eines vorzivilisatorischen nomadischen Lebens gepaart mit den Komfortansprüchen des modernen Menschen. Dieses romantisierte Freiheitsideal ist nach wie vor ein erfolgsversprechendes Motiv der Film- und Werbeindustrie.

Der Erfolgzug des Autos in unser Leben vollzieht sich sozusagen auf mehreren Ebenen. Das Auto ist Maßwerk moderner Wissenschaft und formvollendeter Technik: Es suggeriert uns überlegene Stärke bei gleichzeitiger Einsparung von Körperenergie; es gibt uns das Gefühl von individueller Freiheit, Beweglichkeit und Unabhängigkeit; es erweitert unseren Aktionsradius und ist der Inbegriff für moderne Raumerkundung; es dient der sozialen Differenzierung und ist ein geeignetes Mittel für den materiellen Ausdruck bürgerlicher Stärke. Es beschert uns wunderbare Sinneserfahrungen und lenkt von unseren Sorgen ab, wenn wir scheinbar mühelos über die Landstraße gleiten. Autofahren ist wie das Abspielen eines Landschaftsfilms mit Wunschmusik. Die Existenz des Autos ist das Zeugnis unseres Mythos, in dem der technische Fortschritt zum Brennpunkt unseres Lebens wird.

<sup>8</sup> siehe Lars Dammann "Kino im Aufbruch: New Hollywood 1967 - 1976" Schüren 2007, S. 157 – 160

*„Wenn ihr mir glauben wollt, gut. Dann will ich jetzt sagen, wie Ottavia beschaffen ist, die Spinnennetz-Stadt. Es gibt da eine Schlucht zwischen zwei steilen Berghängen. Die Stadt hängt darüber, mit Tauen und Ketten und Stegen an den beiden Graten befestigt.*

*Man geht auf kleinen hölzernen Planken, sorgfältig darauf bedacht, nicht in die Zwischenräume zu treten, oder man hangelt sich an hanfenen Maschen voran. Darunter ist viele Hunderte Meter nichts: Ein paar Wolken ziehen, weiter unten sieht man den Grund der Schlucht.*

*Dies ist die Basis der Stadt: ein Netz, das als Passage und Halt dient. Alles übrige hängt darunter, anstatt sich darauf zu erheben: Strickleitern, Hängematten, Häuser in Form von Säcken, Kleiderbügel, Terrassen wie Luftschiffgondeln, Wasserschläuche, Gashähne, Bratspieße, Körbe an Schnüren, Lastenaufzüge, Duschen, Trapeze und Ringe zum Spielen, Drahtseilbahnen, Kronleuchter, Blumentöpfe mit herunterhängenden Pflanzen.*

*In der Schwebel über dem Abgrund ist das Leben der Einwohner von Ottavia weniger unsicher als in anderen Städten. Sie wissen, daß ihr Netz nicht alles aushält.“*

*(Italo Calvino 2009, S.83)*



L. J. PEABODY OFFICE FURNITURE CO.

PROVINCETOWN

WAR SURPLUS

## Fordismus



Ford Model-T, „Tin Lizzy“, 1912; war das meistverkaufte Automodell, bis ihm dieser Titel 1972 vom VW-Käfer abgerungen wurde.



Industrielle Massenproduktion und ihre mediale Darstellung. Ein Motiv aus der Postkartenserie „A Super-Souvenir from Detroit. Showing 20 Views of the Ford Plant, World's Largest Manufacturers of Automobiles“, um 1924.

Die Erfolgsgeschichte des Autos und sein Einfluss auf die Entwicklungsprozesse westlicher Großstädte sind nur anhand des Fordismus und der daraus resultierenden gesellschaftlichen Veränderungen zu begreifen. Die Wesenszüge des Fordismus sind: funktionale Differenzierung, Massenproduktion, Massenkonsum und Massenmotorisierung. Das Phänomen der Automobilisierung muss im Kontext zum Fordismus betrachtet werden, da das Auto als erfolgreichstes Produkt der fordistischen Ära hervorgeht und als treibendes Leitmotiv die Veränderung des Lebensraums Stadt maßgebend mitbestimmt hat. Der Fordismus entstand im Kapitalismus der USA und wurde von der Absicht getragen, mithilfe der Wissenschaft eine ideale Gesellschaft zu erzeugen.<sup>9</sup>

Der Begriff *Fordismus* bezieht sich auf die global-ökonomischen und kulturellen Veränderungen die aus einem modifizierten Produktionsverfahren in Kombination mit einer innovativen Industrie-, Wirtschafts- und Personalpolitik nach dem amerikanischen Automobilhersteller *Henry Ford* (1863–1947) hervorgingen. Neue Fließbandtechnik kam zum Einsatz und der berühmte Acht-Stundentag wurde eingeführt – mit einem Lohn von 5 Dollar täglich. Die Kombination aus Rationalisierung und relativ hoher Bezahlung steigerte die Produktivität. Höheres Einkommen ermöglichte den Arbeitern den Erwerb teurer Güter wie beispielsweise eines Autos. Daraus ergab sich eine langfristige Zufriedenstellung der Arbeiter durch Stabilisierung der Produktion, Vermeidung von Streiks und Ankurbelung des Konsums durch hohe Löhne. Aus diesem Prinzip geht ein neuer Menschentypus der Moderne hervor, der nicht nur intensiv produziert, sondern ebenso konsumiert und völlig neue Verhaltensmuster und Wertsysteme entwickeln sollte.<sup>10</sup>

Basis dieses neuen Wirtschaftssystems bildet ein Paternalismus mit der patriarchalischen Kleinfamilie (Vater, Mutter und zwei Kinder) als kleinste gesellschaftliche Einheit.<sup>11</sup> Paternalismus beschreibt eine autoritäre, vormundschaftliche Gesellschaftsordnung, bestehend aus der Polarität zwischen Herrscher (Großunternehmer oder Staat als väterliche Hoheit) und den Herrschaftsunterworfenen (Arbeiter und Angestellte). Die Grundlage bildet eine „Antipädagogik“, die in jedem erzieherischen Bemühen darauf ausgerichtet ist, die Autonomie des Kindes zu brechen und es sich zu unterwerfen.<sup>12</sup>

Der Fordismus ist besonders zu Zeiten der amerikanischen Depression in den 1930er-Jahren als Abwehrmaßnahme gegen eine Krisentendenz des Kapitalismus entstanden. Bezeichnend für das fordistische Prinzip ist extreme Rationalisierung, Fließbandarbeit und eine einigermaßen humane Betriebsführung. Besonders die Rüstungsindustrie hat von der neuen Produktionsweise profitiert. Das fordistische Axiom entwickelte sich zum Konsens und fand sowohl von fortschrittlichen als auch von konservativen politischen Kräften und Parteien großen Zuspruch. Der Fordismus stabilisierte den Kapitalismus, worauf nationale repressive Maßnahmen eingedämmt wurden. Es lassen sich zwei

<sup>9</sup> siehe Russo/dérive39 2010, S.46

<sup>10</sup> ebd., S.45

<sup>11</sup> siehe Banik-Schweitzer 2003, S.13

<sup>12</sup> siehe <http://de.wikipedia.org/wiki/Paternalismus>

*Plan Voisin in der Pariser Altstadt, Le Corbusier 1925: ideologische Anwendung des modernistischen Prinzips der aufgelockerten und gegliederten Stadt. Das Projekt wurde vom französischen Automobil- und Flugzeughersteller Gabriel Voisin finanziert.*



*Planung für Algier, Le Corbusier, 1931: Die Linearität von Autobahnen wird zum Formgeber einer „totalitären“ Architektur, die sich rigide über die Landschaft ausbreitet. An der Schnittstelle der zwei Hauptverkehrswege liegt das Geschäftszentrum mit Hochhäusern anstelle der traditionellen arabischen Altstadt.*

Phasen des Fordismus unterscheiden. Die erste Phase reichte von der Erfindung durch Ford bis zum Zweiten Weltkrieg und zeichnete sich durch eine starke autoritäre Dimension aus. Die zweite Phase wurde in der Nachkriegszeit eingeläutet und kann als eine ökonomische Erfolgsgeschichte betrachtet werden, da sie das Wirtschaftswachstum bis in die 1970er-Jahre stützte.<sup>13</sup>

Mit dem Fordismus wurde erstmals ein funktionierendes Instrumentarium entwickelt, welches einen sozial verträglichen Kapitalismus erzeugte. In Kombination mit Demokratie erzeugte der Fordismus eine bislang unbekannt Form des Wohlstands, der eine kaufkräftige und stabile Mittelschicht hervorbrachte. Das Auto avanciert dabei zum wichtigsten repräsentativen Symbol bürgerlichen Wohlstands und sozialen Aufstiegs.

Für Urbanisten war das fordistische Prinzip von größter Bedeutung. Aufgrund rigider Rationalisierung war erstmals industrielles Bauen möglich. Die prominentesten Architekten wandten sich der Entwicklung neuer Typen zu, an denen sie die neuen standardisierten Massenbauteile erproben konnten. Die Avantgarde unter den Architekten fand ihre Inspiration nicht mehr in antiken Sujets oder in der christlichen Mythologie sondern in der Dynamik der Maschinen und der technischen Funktionalisierung. „»Ein neuer Geist ist in der Welt«, (Le Corbusier 1982, S.24) der Geist der Berechnung, des klaren Geschmacks, der ökonomischen Effizienz, der Rationalisierung. ... »Sobald man jedoch von der Leidenschaft der Berechnung erfasst wird, befindet man sich in einem Zustand reiner Geistigkeit, und in diesem Zustand schlägt der Geschmack sichere Bahnen ein.« (Le Corbusier 1982, S.31)“<sup>14</sup> Mit diesen Worten brachte Le Corbusier den modernen fordistischen Zeitgeist zum Ausdruck. Bei den Kongressen der CIAM von 1929 bis 1933 war es vor allem Le Corbusier der sich um die Umsetzung des funktionalistischen Ideals in der Architektur und im Städtebau bemühte. Nach Manfred Russo fand Le Corbusier die Vorbilder nicht im Ideenhimmel sondern in der Maschine: „»Wir haben im Namen des Dampfschiffes, des Flugzeuges und des Autos unsere Stimmen erhoben für Gesundheit, Logik, Kühnheit, Harmonie und Vollkommenheit.« (Le Corbusier 1982, S.33)“<sup>15</sup> Er anerkannte zu seiner Zeit, dass die Planer und die Ingenieure zu den wichtigsten und geachtetsten sozialen Figuren aufstiegen. „»Die Ingenieure verwenden, da sie auf dem Weg der Berechnung vorgehen, geometrische Formen und befriedigen unsere Augen durch die Geometrie und unseren Geist durch die Mathematik. Ihre Werke sind auf dem Weg zur großen Kunst.« (Le Corbusier 1982, S.21)“<sup>16</sup>

Mit dem Fordismus gelangte ein Denken in die Welt, das davon ausgeht, dass das Leben in all seinen Facetten planbar ist. Es entsteht die Idee, dass Lebensabläufe wie maschinelle Produktionsabläufe kalkulierbar sind. „Der Schlüsselbegriff des Fordismus“, so Russo, „ist die Planung. Der Planer ist der Mann mit Einbildungskraft, Verstand und Gerechtigkeitssinn, weil er die sozialen Probleme durch die Schaffung von Wohnungen und Städten beseitigt und den Austausch zwischen Mensch und Natur regelt. Der Planer ist der Gründer der neuen Gesellschaft, der Techniker, der Garant für den Wohlfahrtsstaat. Durch diese grundlegenden Sozialfiguren, deren Genese auf die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts zurückgeht, wird die Technokratie des 20. Jahrhunderts bestimmt.“<sup>17</sup>

<sup>13</sup> siehe Russo/dérive39 2010, S.45

<sup>14</sup> Russo nach Le Corbusier/dérive42 2011, S.50

<sup>15</sup> ebd.

<sup>16</sup> ebd.

<sup>17</sup> Russo/dérive39 2010, S.46



Stadtstrukturen im Vergleich: Oben: Dicht bebaute präindustrielle Struktur in Wien 7, hier zeichnet sich noch eine halbwegs intakte Ökonomie der Nähe ab, Nachteil: kaum Erholungsräume; Mitte: Blockrasterstruktur der Gründerzeit in Wien 10: ebenfalls hohe Dichte, es ist jedoch eine Tendenz zur Bildung von Wohnghettos zu bemerken; Unten: fordistische Struktur („urban sprawl“) in Wien 22, hoher Landschaftsverbrauch und geringe Dichte: hier herrscht eine Ökonomie der Entfernung, was die Wirtschaft räumlich trennt, muss mit dem Auto verbunden werden, der Energieaufwand für die infrastrukturelle Erschließung wächst mit dem Grad der Ausdünnung, Vorteil: mehr Grünraum, Nachteil: hohe Umweltbelastung

Mit dem Fordismus vollzog sich die endgültige Machtübernahme durch die Technik. Dem Grundsatz folgend trat eine Umwälzung der Architektur in Kraft die bis heute anhält. Die Regeln einer expandierenden Wirtschaft werden auch auf die Stadt angewandt. Die großräumige funktionale Differenzierung der fordistischen Stadt hält der kleinräumigen traditionellen europäischen Stadt entgegen. Das fordistische Ideal der aufgelockerten, funktionsgeteilten und autogerechten Stadt unter Anwendung von vorgefertigten Massenbauteilen wurde zum wirtschaftspolitischen Konsens. Billige Grundstücke am Stadtrand wurden mithilfe modernster Technologie schnell bebaut. Trabantenstädte begannen die obsoletere Stadtstruktur zu umkreisen.<sup>18</sup> Großräumige funktionale und soziale Segregation waren die Folge. Das private Kfz avanciert zur wichtigsten Verbindungskapsel, ohne die die neu geschaffenen weitläufigen und monofunktionalen Siedlungsstrukturen nicht existieren könnten.

### Folgen der autogerechten Stadt

Die Architektur und der Städtebau der Moderne sind der bauliche und strukturelle Ausdruck der fordistischen und funktionalistischen Ideologien, der spätestens seit den 1950er-Jahren sukzessive in westlich beeinflussten Kulturräumen angewandt wird. Die moderne wirtschaftliche Produktivität ist gekoppelt mit dem Aufstieg einer bürgerlichen Mittelschicht, die ihren errungenen Status anhand einer wachsenden Zahl an Konsumgütern manifestiert. Parallel dazu werden Planungsinstrumentarien entwickelt, die der autogerechten Stadt Vorschub leisten. Das Automobil übernimmt sukzessive die Vorherrschaft im öffentlichen Raum, Straßen und Plätze werden vom fließenden und ruhenden Verkehr okkupiert.<sup>19</sup> Auch wenn der Trend heute in Richtung alternative Verkehrsmittel und menschengerechte Straßen geht, sind die Auswüchse des modernistischen Ideals omnipräsent, auch die Haltung zur uneingeschränkten Automobilität scheint ungebrochen.

### Statischer und dynamischer Raum

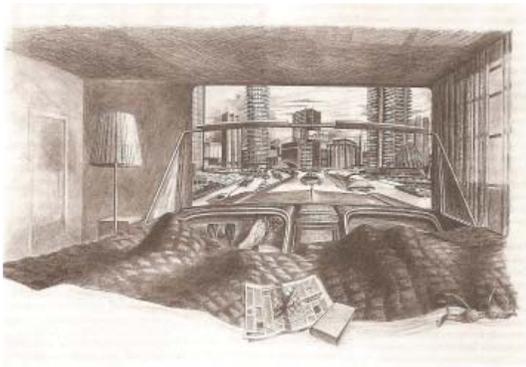
Es polarisieren sich stufenweise zwei Raumordnungen von unterschiedlicher Gesetzmäßigkeit: Eine statische Raumordnung – Haus, Block, Stadt, Land – und eine dynamische Raumordnung – Fahrzeuge und die Strukturen auf denen sie sich bewegen, um den statischen Raum zu überwinden.<sup>20</sup> Dieser Dualismus hat bereits im 19. Jahrhundert entlang der Eisenbahnlinien begonnen und breitet sich mit der Massenmotorisierung in die Fläche aus. Wo im 19. Jahrhundert die Bahnhöfe als Übergangsräume (Passagen) zwischen statischen und dynamischen Raum fungierten, übernimmt beim Auto wohl der Parkplatz diese Funktion.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> siehe ebd., S.45 f.

<sup>19</sup> Knoflacher 2009, S.29 f.

<sup>20</sup> siehe Burkhard 1994, S.277

<sup>21</sup> siehe ebd., S.278



*Autobett, Max Peintner, 1969*

Der Geschwindigkeitsraum durchkreuzt und zerschneidet das Stadtgefüge und fördert die Inselbildung in Form von Blockinseln oder von breiten hochfrequentierten Ausfallstraßen eingekeilten Stadtvierteln. Die Straßen dienen nunmehr als Kanäle, an denen die statischen bzw. Innen-, oder Insel-Räume andocken, das Auto agiert hierbei als private Raumkapsel, die die Inselräume verbindet. Inmitten des Geschwindigkeitsraumes vermag niemand mehr für sich selbst zu sein, jeder ist genötigt sich zu bewegen, zu reagieren, auszuweichen und sich zurückzuziehen. Folglich wird der Straßenraum nur noch flüchtig und abstrahiert wahrgenommen, worauf sich die modernisierende, mobilisierende Stadt selbst fremd wird. Bei der Wanderung durch die Stadt füllen sich der Raum und seine Gesichter mit etwas anderem an, mit dem Anderswo „und in dem Maß, in dem sich die Stadt ausdehnt, nimmt sie die Ferne, das Anderswo in sich auf. Sie ist nicht mehr gleichbedeutend mit dem Stattfinden, sondern sie sucht das Weite.“<sup>22</sup>

### **Veränderung des Maßstabs**

Mit der Zielsetzung einer autogerechten Stadt setzt ein Verlust des menschlichen Maßstabs ein. Folglich entsteht eine städtische Umwelt, deren Maßstäblichkeit der Geschwindigkeit des Autos angepasst ist, nicht aber der des Menschen. Nicht mehr der momentane Ort, sondern das Ziel liegt im Augenmerk der Straßennutzer. Mit der Erhöhung der Fortbewegungsgeschwindigkeit wird das Potenzial der Wahrnehmbarkeit eingeschränkt. „Der Straßenraum bzw. der Stadtteil zerfällt in einzelne Teile; was stehen bleibt und gesehen wird, sind Merkzeichen eines Wegweisersystems.“<sup>23</sup>

Während unsere Sinne auf das Fußgängertempo ausgerichtet sind, liegen unsere Denkstrukturen bei sechzig, hundert und mehr km/h. Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten im Straßenraum entfernt sich die Dimensionierung der Verkehrsanlagen vom normalen menschlichen Maß. Dabei entsteht ein neuartiger „automobilo-morpher Raum“<sup>24</sup> (dynamischer Raum oder Geschwindigkeitsraum), der nicht mehr auf die Sinnesleistung eines Fußgängers angepasst ist. „Die Straßen sind zu breit, die Schriften auf den Schildern zu groß, die verlangten Umwege zu lang, die Flächen zu öde, die Reize zu gering, als dass er sich in dieser monotonen technischen Landschaft so selbstverständlich bewegen könnte wie in der überkommenen agrarischen oder urbanen Welt.“<sup>25</sup> Die Menschen werden auf immer kleiner werdende „anthropomorphe Inseln“ abgedrängt. Dieselben sind „von der Todeszone der Verkehrsströme gegeneinander isoliert“<sup>26</sup>, werden jedoch vom Verkehrslärm vollständig durchdrungen.

Der maßstäbliche Differenzierungsprozess wird besonders durch die fortwährende Suburbanisierung vorangetrieben. Bei dem Versuch dem Automobil zu entkommen beschleunigt man dabei unweigerlich seine Verbreitung. Man befindet sich in einem Teufelskreis, der gleichzeitig zu den Haupttriebkraften der Transformationsdynamik des fossilen Zeitalters gehört. Die Stadtbewohner, die nicht zuletzt vor den lebensfeindlichen Umständen durch den Autoverkehr in die geförderten Wohngebiete am Stadtrand fliehen, benötigen für diese Flucht das Auto. Hier beweist sich, dass die

<sup>22</sup> ebd., S.277

<sup>23</sup> Frei 1991, S.23

<sup>24</sup> Sieferle 1997, S.190

<sup>25</sup> ebd.

<sup>26</sup> ebd.

Entwicklungen von Verkehrssystem und Siedlungsstruktur immer einander bedingen. Beide treten im Synergieeffekt auf und verstärken sich einander. Die obsoletere geschlossene Stadt, „die etwa seit 5000 Jahren in einer vergleichbaren Form existiert hatte, wächst über sich hinaus und verschmilzt mit dem Umland zur Totalen Landschaft“<sup>27</sup>, jene Landschaft die Fragmente aller Landschaftsformen beinhaltet. „Das Auto erzeugt die Stadtfucht und die Stadtfucht begünstigt das Auto – das Prinzip des Individualverkehrs gerinnt auf diese Weise zu einer festen Struktur aus Asphalt und Beton, gegen die sich sämtliche Versuche der Umsteuerung als hilflos erwiesen haben.“<sup>28</sup> Das Automobil wurde zum wichtigsten Symbol der Transformationsära. Zwar steht es im Zentrum der Kritik, „zugleich ist es aber das Objekt, an welches die Wünsche und Fantasien derer heften, die sich einen Zugang zu den künstlichen Paradiesen der industriellen Welt erhoffen.“<sup>29</sup> Die durch das Automobil ermöglichte Mobilität führte zur endgültigen Auflösung der Städte als geschlossene Siedlungsformen. Bislang war es äußerst mühsam von Ort zu Ort zu gelangen, woraus enge und beschränkte städtische Räume wuchsen. Die beschränkte Transportkapazität und die Mühsal der Fortbewegung bildeten die Basis der eigentlichen Urbanität – das heißt, die bauliche Verdichtung um die Entfernungen zu verkürzen. Mit dem autogerechten Ausbau von Verkehrswegen und Siedlungen kommt es hingegen zu einer Nivellierung und Gleichschaltung von Stadt und Land. „Straßen sehen überall gleich aus, was auch für ihre Begleiterscheinungen, die Tankstellen, Parkplätze und Cash-and-carry-Märkte gilt.“<sup>30</sup>

### Zentralisierung

Das private Kfz ist der wichtigste Faktor um der Zentralisierung, das heißt, dem Ausbau von Strukturen, die der Hegemonie von Konzernen aller Art (Industrie, Handel, Verkauf) zugutekommen, Vorschub zu leisten. Der Verkehrsplaner Hermann Knoflacher vergleicht den Zentralisierungsprozess innerhalb eines Stadtsystems mit dem Heranwachsen eines Tumors innerhalb eines biologischen Systems. Ein gesunder Organismus besteht aus Milliarden von Zellstrukturen, die im Einklang miteinander harmonisieren. Jede Zellstruktur ordnet sich dem gesamten System unter. Auch in komplexen gesellschaftlichen und sozialen Systemen herrscht nur dann ein Gleichgewicht, wenn jedes Individuum ein gewisses Maß an individueller Freiheit zugunsten des allgemeinen Wohls zurücksteckt. Wenn Einzelteile beginnen sich individuell zu bedienen, um einen höheren Grad an Freiheit zu erlangen, das heißt, wenn Zellen sich aus dem Gesamtverband lösen, um ausschließlich ihr Eigeninteresse (Wachstum) ohne Rücksicht auf das Umfeld durchzusetzen, dann verliert das System die Balance, wird instabil und erkrankt. Wachstum ist nur dann möglich, wenn einem bestehenden System wie einer Gesellschaft oder einem biologischen Organismus Energie entzogen wird. Konzerne wenden im Prinzip dieselbe Strategie an. Für ihre Entwicklung benötigen sie technische Verkehrssysteme, um sich an den Markt zu binden. Diese Verkehrssysteme werden von öffentlichen Geldern subventioniert, die Profiteure jedoch sind lediglich die Konzerne.<sup>31</sup>

<sup>27</sup> ebd.

<sup>28</sup> ebd.

<sup>29</sup> ebd., S.188

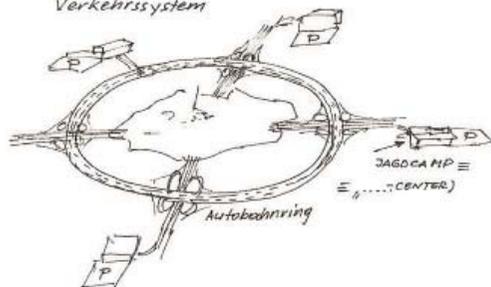
<sup>30</sup> ebd., S.188 f.

<sup>31</sup> siehe Knoflacher 2009 S.197 f.

Wie Manager eine Stadt sehen:  
Die besten Stücke herausreißen

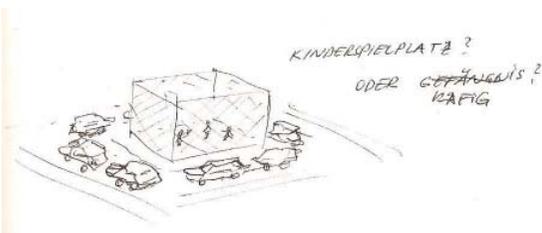


... und das dazu passende  
Verkehrssystem



Bei einer Stadt wie Wien stellt sich folgender Effekt ein: Niedrige Grundstückspreise am Stadtrand locken findige Investoren. Die öffentliche Hand bereitet die nötige Infrastruktur vor, mit der die zukünftigen Wirtschaftsstandorte erschlossen werden. Die Strukturen (Straßen, Autobahnen, Parkplätze) werden entsprechend vorbereitet um die Fachmärkte, Einkaufszentren und Großfirmen mit den nötigen Massen versorgen zu können. So wie einst der Greißler (Tante-Emma-Laden) das Ergebnis des Fußgängers war, so kann der moderne Supermarkt über die Autobahnen riesige Gebiete abdecken (bis zu 200 Kilometer lassen sich bei Großmärkten nachweisen). Durch die mühelose Erreichbarkeit mit dem Automobil ziehen Konzerne dem umliegenden Gebiet die Kaufkraft ab und beeinträchtigen massivst die Lebensgrundlage von kleinteiligen Strukturen. „Es ist nicht der Rationalisierungseffekt, der die Supermärkte überlegen macht – es sind die hohen Geschwindigkeiten und die niedrigen Kosten des [staatlich subventionierten] Verkehrssystems, die die Voraussetzung für den wirtschaftlichen Gewinn der Supermärkte darstellen.“<sup>32</sup> Konzerne nutzen den Geschwindigkeitsraum, um ihre Waren möglichst schnell zum Konsumenten zu transportieren. Es entstehen übergeordnete Strukturen, die die überkommenen Strukturen überformen und dem lokalen Kleingewerbe die Waren- und Konsumentenströme abschneiden. Ganze Dörfer und Siedlungen verwandeln sich in Satelliten-Schlafgesellschaften; geschäftige Straßenräume und Plätze werden zu Parkplätzen für Autos umfunktioniert. Während lokale Produktionsstätten gänzlich von den Städten ausgelagert werden, werden internationalen Kommerzketten angereichert. Lokale Originalität, Authentizität und Vielfalt der Nähe schwinden.<sup>33</sup>

Kurzum: Wenn postuliert wird: „Verkehr bedeutet Frequenz und Frequenz bedeutet Kundschaft“<sup>34</sup>, mit einem Pro für Auto-Verkehr, dann entspricht das den Doktrinen von Politikern, Ökonomen und Unternehmern, die am Bau von übergeordneten Geschwindigkeits-Strukturen immens profitieren. Es handelt sich dabei meistens um Mediatoren und Initiatoren von »Megastrukturen«, Shopping Malls, Gewerbezentren und Supermärkten, die dem fußläufigen Kleingewerbe durch Förderung von Geschwindigkeitssystemen – ob gewollt oder ungewollt – die Kaufkraft entreißen und somit die Lebensgrundlage entziehen. Bei der Wechselwirkung zwischen Verkehr und Wirtschaft wird nämlich meist auf ein elementares Prinzip vergessen: „Wirtschaftlicher Nutzen entsteht nur dort, wo der Verkehr zum Halten kommt, Menschen ein- und aussteigen, Handel treiben, mit anderen zusammenkommen, übernachten, und dort, wo Waren ein- und ausgeladen werden, ihren Besitzer wechseln.“<sup>35</sup>



### Verlust der Verkörperung von Menschlichkeit

Durch die Omnipräsenz von Autos im öffentlichen Raum, der damit einhergehenden Lärmerzeugung, Unwirtlichkeit und Verödung entsteht ein Verlust der Sinnlichkeit, das heißt, ein Verlust der sinnlichen Erfahrung des öffentlichen Raums. Der menschengerechte Raum für angemessene Begegnung und gegenseitige Anerkennung schwindet. Menschen leben vom Erleben, doch dort, wo eine Sinnenleere ist, fehlt der Anreiz für eine geistige und körperlich-

<sup>32</sup> Knoflacher 2003, S.39

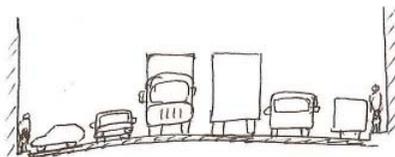
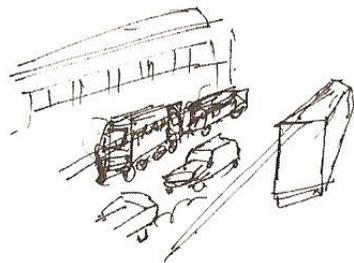
<sup>33</sup> siehe Knoflacher 2009, S.134

<sup>34</sup> Heintschel im Interview mit Raimund D. Wimmer/Perspektiven\_9 2003, S.39

<sup>35</sup> Knoflacher 2003, S.59



Gestaltung erzeugt  
Verhalten



Der Querschnitt zeigt die Werthaltung

erfahrerische Auseinandersetzung mit dem Lebensraum, der Geist langweilt sich, wird antriebslos und fällt schließlich in eine Depression. Die »Sinnenarmut«, die sich daraus generiert begünstigt, so der Erziehungswissenschaftler *Josef Fellsches* „eine Beziehungsarmut mit hohen Therapiekosten.“<sup>36</sup> Er spricht dabei vom Verlust der Verkörperung von Menschlichkeit im öffentlichen Raum. Mit Verkörperung von Menschlichkeit meint er nicht die Verwirklichung hoher humanitärer Ideale, er meint vielmehr alle Tätigkeiten des Menschen (Fühlen, Denken, Handeln) als Ausdruck menschlicher Leiblebendigkeit im Austausch mit anderen Menschen, mit Dingen und Natur. Er denkt dabei an den „menschlichen Blick, an Lachen und Weinen, an Gangarten, an menschliche Kommunikation, an geistvoll tätige Hände, an Umarmungen und ... auch Ohrfeigen.“<sup>37</sup>

Die autogerechte Stadt vermindert jedoch die Verkörperung von Menschlichkeit im öffentlichen Straßenraum zugunsten eines technischen Funktionszusammenhangs. „In dem Maße, wie technische Organisationen des Lebens voranschreiten, in dem Maße begegnen sich die Menschen weniger leibhaftig; dadurch schwindet die Verkörperung von Menschlichkeit. [...] Wo kein anderer Mensch ist, verliert Verkörperung von Menschlichkeit ihren Sinn. Wo Technik an die Stelle des Adressaten tritt oder ihn unkenntlich macht und wo Vernetzung an die Stelle menschlicher Beziehungen tritt, da hat Verkörperung von Menschlichkeit ihre Grenze und ihr Ende.“<sup>38</sup>

Diese Entwicklung zeichnet sich auf den heutigen Straßen und Plätze ab. Menschen werden zu Passanten, nur darauf bedacht den Straßenraum als verbindende Struktur der Inselgesellschaften zu nutzen – ob zu Fuß, auf dem Rad oder im Auto. Niemand befindet sich vor Ort. Aufgrund der räumlichen Abgeschlossenheit im Auto reduziert sich ein Großteil der Kommunikation auf ein äußerst eingeschränktes Spektrum an Lichtsignalen und akustischen Informationen.<sup>39</sup> Besonders bei der Kommunikation zwischen Autofahrern ist zu beobachten, dass Aggressionen viel schneller und öfters aufkommen als bei zwischenmenschlichen Begegnungen. Dieses Phänomen wird bereits bei dem *Walt Disney* Streifen *Motor Mania* aus dem Jahre 1950 auf humorige Weise parodiert. Es zeigt den zuvorkommenden, friedliebenden und sitzamen Durchschnittsbürger *Mr. Walker*, der sich hinter Steuer zum aggressiven, rücksichtslosen, egoistischen *Mr. Wheeler* verwandelt.<sup>40</sup>

Fellsches spricht in dem Zusammenhang von einem „objektiven Verwandlungsvorgang“, einer Ver-Rückung. „Die Verwandlung kommt dadurch zustande, dass der Autofahrer durch sein spezielles Werkzeug Auto seine Fortbewegung verändert und beschleunigt. Das Besondere am Werkzeug Auto ist, dass er sich in ihm befindet. Er wird eins mit ihm. Dadurch begrenzt er gleichzeitig seine Verkörperung von Menschlichkeit oder macht sie gar unmöglich. Und er nimmt nicht mehr Menschen wahr, sondern Autos.“<sup>41</sup> Die Fortbewegung ist nicht mehr leiblich noch zwischenmenschlich; die sinnliche Wahrnehmung ist nicht mehr auf Menschen gerichtet, sondern auf Autos, innerhalb derer die Menschen eine Funktionsstelle einnehmen. Demnach sind Autofahren und Autoverkehr keine menschliche Begegnung, sondern ein Funktionszusammenhang. Die Autofahrer erleben nicht mehr die Verkörperung der anderen Autofahrer, denn sie

<sup>36</sup> Fellsches/Perspektiven\_1/2, 1998, S.33

<sup>37</sup> ebd., S.33 f.

<sup>38</sup> ebd., S.34.

<sup>39</sup> siehe Knoflacher 2009, S.202 f.

<sup>40</sup> siehe <http://www.youtube.com/watch?v=QUM6GfUzVZU>, hochgeladen von WaltDisneyKanal am 15.03.2009

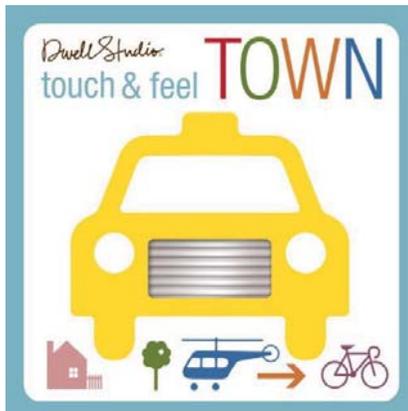
<sup>41</sup> Fellsches/Perspektiven\_1/2, 1998, S.34

reagieren nicht auf Menschen, sondern auf die anderen Autos, also auf Maschinen. Der Autofahrer wird quasi zum Steuerteil eines Mensch-Maschine-Aggregats. Hiernach herrscht nicht mehr eine menschliche Beziehung zwischen den Fahrern, sondern eine technische. „Beim Autofahren“, so Fellsches, „verhalten wir uns zu Objekten, nicht zu Subjekten.“<sup>42</sup>

Ein menschliches Raumverhältnis kann aber nur dort sein, wo wir uns aus eigenen Kräften bewegen. Der Autofahrer kann aufgrund der hohen Geschwindigkeit kein gelebtes Raumverhältnis zu dem durchfahrenen Raum herstellen. Er ersinnt sich lediglich die Überwindung von Entfernung: Er will sprichwörtliche »Meter machen« oder »Kilometer fressen«. Beflügelt mit einer Allmachtsfantasie durch das Bewegungswerkzeug Auto wollen wir Kilometer verschlingen, und entgehen dadurch dem was wir zu Fuß machen würden, nämlich: In die Landschaft eintauchen und ihren Menschen begegnen.

Die Lebensnotwendigkeit des Sinnenlebens in modernen Städten wird nach wie vor gering geschätzt. Diesen Verlust versuchen wir scheinbar aufgrund einer sinnlichen Verwirrung bzw. Verrückung durch einen zweifelhaften Technik- und Warenfetischismus zu kompensieren. Unsere Zärtlichkeit wendet sich der Technik zu. Leibliche Beziehungen werden von der Verherrlichung der Technik verdrängt. Die Verkörperung von Menschlichkeit im öffentlichen Raum bleibt sprichwörtlich auf der Strecke. Die Folgen sind: Beziehungsarmut und Leere.<sup>43</sup>

### Soziale Veränderungen



„touch&feel“-Bilderbuch; bereits im Kleinkindalter beginnt die Fetischisierung des Autos

Durch die Bevorzugung des technischen Funktionssystems als Garant für Wirtschaftlichkeit und Wohlstand kommt es zu einer kontinuierlichen Verschiebung sozialer Werte: „Von Partnerliebe zur Autoliebe, von Kindern zu Hunden, von Kommunikation zum Fernsehen.“<sup>44</sup> Die aus der physische Bedrohung durch die Autos resultierende Verdrängung der Menschen aus dem öffentlichen Raum bzw. Verbannung auf die Bürgersteige ist längst schon selbstverständlich. Auch die mit der Okkupierung der Straßen zusammenhängende Privatisierung des öffentlichen Raumes durch das Auto bildet einen breiten Konsens. Während private Räumlichkeiten vor unbefugtem Eindringen und Besetzen rechtlich geschützt sind, wird die Besetzung von öffentlichem Raum durch private, mobile Raumzellen öffentlich toleriert.<sup>45</sup> Es ist in einer Stadt wie Wien kein Problem, Wochen oder Monate lang sein Auto auf der Straße abzustellen, ohne um Erlaubnis fragen oder Gebühren entrichten zu müssen. Wenn man sich hingegen unangemeldet im Liegestuhl auf einen Parkplatz setzt, wird man nicht nur in kürzester Zeit von der nächsten Polizeistreife des Platzes verwiesen, sondern erntet auch den Missmut bornierter Anrainer.

Der Sozialisierungsprozess in eine größere zwischenbürgerliche Gemeinschaft erfährt eine grundlegende Verrückung. In einer überkommenen städtischen Gemeinschaft sind nicht nur der Erhalt des Lebens und der Gesundheit Primärwerte, sondern auch die Sicherheit und die Rahmenbedingungen, die die Entwicklung der Nachkommen

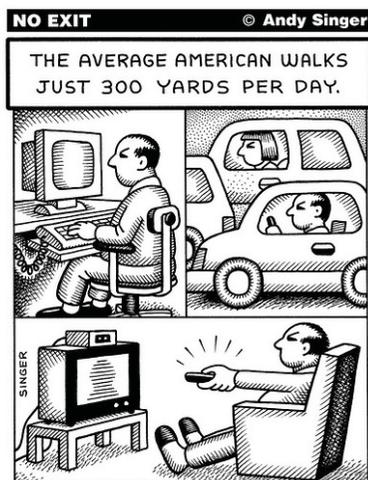
<sup>42</sup> ebd.

<sup>43</sup> siehe ebd., S.35 f.

<sup>44</sup> ebd. S.23

<sup>45</sup> siehe hierzu: Kommentar von Thea Dorn (8. Min.) beim Philosophischen Quartett: Formlos, haltlos, respektlos; 27.09.2010

fördern. Das heranwachsende Kind lernt zu gehen, zu sprechen und eignet sich ein soziales Verhalten an. Bald genügt ihm die kleinste soziale Einheit, die Familie, nicht mehr und das Umfeld weitet sich aus. Es lernt nicht nur die gebaute und die natürliche Umwelt kennen, sondern auch die Gesellschaft, in der es lebt, aufwächst, eignet sich ihre Kultur an, lernt zu beobachten, wie Menschen miteinander umgehen.<sup>46</sup> Der öffentliche Raum spielt hierbei sowohl in Dörfern als auch in Städten eine zentrale Rolle, denn dort findet die Sozialisierung in eine größere dörfliche oder städtische Gesellschaft statt. Öffentlicher Raum ist grundsätzlich wertneutral und hat die herausragende Eigenschaft, unterschiedlichste soziale Ausprägungen, Interessen und Lebenspraktiken zu einer Gemeinschaft zusammenzubinden. Menschen unterschiedlichster sozialer Gruppierungen nehmen im öffentlichen Raum voneinander gewahr und bekommen ein intuitives Gefühl für das, was ist. Vereinfacht gesagt: Das, das ich kenne, um das Sorge ich mich auch. Das heißt, in einem intakten öffentlichen Raum, der auf einer menschwürdigen Basis soziale Begegnungen zulässt, wird jeder Bürger als Teil der Gesellschaft eingebunden. Ein heranwachsendes Kind lernt quasi spielerisch, sich ins soziale Netzwerk einzubinden und seinen Platz auszuloten. Durch die dominante Präsenz des Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum, in Kombination mit der Revolution moderner Medien, der strukturellen Zentralisierung und sozialen Differenzierung infolge von Wohlstand, erfährt der Sozialisierungsprozess eine räumliche Umlenkung. Das soziale Netzwerk zwischenmenschlicher Beziehungen, in die jeder Bewohner eines Grätzels in präfordistischen Zeiten eingebunden war, existiert in dieser Form nicht mehr. Was übrig bleibt, sind die selektierten Beziehungen zwischen einzelnen Gruppierungen, die sich medial übers Internet oder über Institutionen vernetzen. Zwar gab es auch früher schon soziale Untergruppierungen, diese waren aber in die Gesamtheit aller anderen Beziehungen eingebettet.<sup>47</sup> Knoflacher geht davon aus, dass die Weiterentwicklung zu größeren sozialen Gemeinschaften dadurch unterbrochen wird. Gleichzeitig erzeugen Marktmanagement und Werbestrategen die Illusion einer globalen Einigkeit oder der »Corporate Identity«, der Zugehörigkeit zu einem Konzern. In künstlichen Gemeinschaften, wie in Konzernen, erfolgt Solidarität jedoch nur gegenüber dem Gewinn, nicht aber gegenüber den Mitmenschen.<sup>48</sup>



SOZIALE INSELBILDUNG: Unter maßgeblichen Einfluss der Automobilisierung und der dadurch ermöglichten Zentralisierung wird das Leben im öffentlichen Raum zunehmend kanalisiert und zu den abgeschotteten Wohn- und Freizeitoasen, Konsum-, Dienstleistungs- und Informationszentren umgelenkt. Öffentliche Straßenräume werden lediglich für Festivitäten künstlich belebt, wo die gespielte Aufführung einer bürgerlichen Gemeinschaft für einen Tag oder ein Wochenende zum Thema wird. Der Verlust an körperlicher Teilnahm im öffentlichen Straßenraum, wird durch die Teilnahme an sozialen »Bedürfnis-Inseln« kompensiert. Dort finden Menschen zu »Insel-Gruppen« zusammen, um ihre ganz speziellen Lebensgefühle zu zelebrieren. Der öffentlich-städtische Raum ist nur noch an den Zweck der reibungslosen Fortbewegung gebunden, um die einzelnen Bedürfnisinseln zu verbinden. Mit mobilen Raumkapseln bewegen sich Menschen von einer Bedürfnis-Insel zur nächsten. Von der Schlaf- zur Arbeits-Insel, von der Arbeits- zur Fitness-Insel; zwischendurch ein Besuch auf einer Kultur-Insel, schnell noch ein paar Erledigungen auf der Lebensmittel-Insel und abends ein Dinner auf einer kulinarischen Genussinsel, bevor es wieder auf die Schlaf-Insel

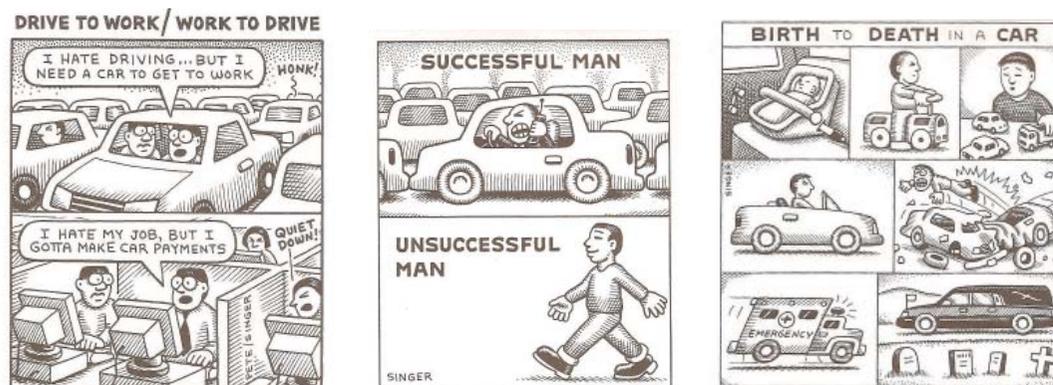
<sup>46</sup> siehe Knoflacher 2009, S.180 f.

<sup>47</sup> ebd.

<sup>48</sup> ebd., S.132

zurückgeht. Aufgrund der hohen Geschwindigkeit, der Abschirmung hinter Glas und Blech und der ständigen Zeitnot wird der Straßenraum nur noch »verschommen« wahrgenommen. Die anderen Straßennutzer werden nur noch als Hindernis gesehen, nicht aber als Wesen, mit denen man redlich in Kontakt tritt. Sie werden zu Statisten einer Welt, die einem zusehends fremder wird. Urteile über das Fremde schaukeln sich zu Vorurteilen auf. Sozial isolierte Insel-Gruppen neigen dazu ihre Anschauungen zu radikalisieren, da oppositionelle Argumente, an denen sie sich abschleifen können, in anderen Insel-Räumen kursieren, in die sie keinen Einblick haben.<sup>49</sup>

Soziale Gruppierungen, die sich den Zutritt zum automobilen Geschwindigkeitsraum nicht leisten können oder körperlich nicht dazu in der Lage sind, haben nur einen sehr eingeschränkten Nutzen vom städtischen Straßenraum. Insbesondere die Integration von Kindern und alten Menschen ist stark in Mitleidenschaft gezogen. Beide wurden zu Randgruppen der autogerechten, fordistischen Stadt. Spielplätze, die immer mehr Käfigen gleichen sowie isolierte Altersheime, sind lediglich »Notaggregate«, wie Fellsches meint. Es wird dabei verkannt, dass Lebensräume auch Spielräume sind. Nur wo es gelingt, mitten im Stadtleben die Generationen auf Plätzen, Straßen und Gassen zusammenzuführen, ist für einen Lebensraum gesorgt.<sup>50</sup> Die Produktivgeneration baut jedoch die Infrastruktur nach wie vor im Sinne einer autogerechten Stadt. Innerhalb dieser Strukturen spielt die menschliche Komponente eine untergeordnete Rolle. Diese Haltung äußert sich besonders dann, wenn es darum geht, Parkraum für eine menschengerechte Gestaltung von Straßen zu reduzieren. Ohne den Mehrwert der dadurch entstehen würde zu erkennen, geht bei solchen Vorhaben sofort Empörung durch die Mengen, was populistische Politiker veranlasst Partei zu ergreifen und öffentlich dagegen zu wettern.



<sup>49</sup> siehe Chorherr, Falter 42/09 S.23, erschienen am 14.10.09

<sup>50</sup> Fellsches/Perspektiven\_1/2, 1998, S.38



## Zusammenfassung

Der gegenwärtige Umgang mit dem öffentlichen Straßenraum ist der Beleg dafür, dass die moderne urbane Gesellschaft lieber einen technik- und funktionsfixierten, objektbezogenen Materialismus pflegt, als sich um einen probaten städtischen Lebensraum zu sorgen. Die Dominanz der Maschinen im öffentlichen Raum und die daraus resultierende Öde, Monotonie und ermüdende Sinnesleere werden längst schon als ureigene Eigenschaft von Städten hingenommen und daher kaum hinterfragt. Es ist eine ersichtliche Tatsache, dass die Straße zu einer Maschinenhalle geworden ist, der, wie Knoflacher es ausdrückt, nur mehr das Dach fehlt. Früher bildeten die Straßen einen einheitlichen nutzungsneutralen öffentlichen Raum. Heute jedoch ist die Straße in parallel verlaufende Nutzungstreifen zerschnitten, wobei die Geschwindigkeitsstreifen und die Parkstreifen, über deren Physiognomie hinaus, nahezu den gesamten städtischen Straßenraum einnehmen. Der Gehstreifen ist jene Restfläche, die von der überkommenen Straße übrig geblieben ist.<sup>51</sup> Vielleicht hat Knoflacher auch nicht unrecht, wenn er behauptet, dass wir alle vom „Autovirus“ befallen sind. Laut ihm sehen wir „die Welt nicht mehr so, wie sie ist, wie sie Menschen sehen würden, sondern wir sehen sie so, wie es das Auto gerne hat, dass wir es sehen. Das Auto schlüpft in unser Hirn und steuert unser Sehen, unser Spüren, unser Denken.“<sup>52</sup> Knoflacher zufolge wäre es für eine nachhaltige Stadtplanung das Wichtigste die Gehirne aller Planenden vom „Autovirus“ zu hygienisieren, da andernfalls alle baulichen Interventionen dem Auto gerecht werden, nicht aber dem Menschen.

Für eine nachhaltige Stadt- und Grätzelenwicklung wird eine intensive Auseinandersetzung mit der Wechselwirkung von »Straßenraum« und »Blockstruktur«, von »öffentlich« und »privat«, von Außenraum und Innenraum und den Interferenzen, die sich durch die vorherrschende Mobilitätsform ergeben von Nöten sein. Das verlangt in erster Linie eine explizite Beschäftigung mit dem Standort, und zwar im Hinblick auf eine langfristige soziale Verträglichkeit, im näheren Umfeld des Stadtquartiers und des Häuserblocks. Bottom-up-Initiativen und Top-down-Verordnungen sind nach egalitärem Prinzip zu vereinbaren. Privaten Interessen ist nur insofern stattzugeben, als sie auf lange Sicht sozial und ökologisch vertretbar sind. Der Planer muss in Kooperation mit den Wortführern der hiesigen Bevölkerung der Frage nachgehen, was vom Standort verlangt wird und ihr die Frage gegenüberstellen, was der Standort selbst verlangt und was er trägt. „Und er sollte eine Antwort darauf finden“, so Raith, „welche Ansprüche korrigiert werden müssen, wenn hier Unvereinbarkeiten auftreten.“<sup>53</sup> Im Sinne des Erhalts von sozialem Frieden und einer gesunden Umwelt sollte den Ansprüchen des Standorts Priorität eingeräumt werden, „weil er über Eigenschaften höherer Stabilität verfügt als zeitspezifische Nutzungsansprüche.“<sup>54</sup>

<sup>51</sup> siehe Knoflacher 2003, S.31 f.

<sup>52</sup> Knoflacher, Digitale Audioaufnahme von Vortrag im Mai 2009

<sup>53</sup> Raith 1998, S.201

<sup>54</sup> ebd.

*„Die großen Weltereignisse finden im Gehirn statt.“  
(Oscar Wilde)*



## Ausblick

WEITER WIE GEHABT: Dass die Zukunft des Städtebaus nicht in der aufgelockerten und gegliederten Stadt liegt, steht heute außer Frage. Auch die Umweltbelastung, der Verkehrslärm, der enorme Platzbedarf und der hohe Energieverbrauch durch den motorisierten Individualverkehr, wurden längst schon als Probleme erkannt. Dennoch werden die Strukturen nach wie vor im Sinne einer autogerechten Stadt angelegt.

Es ist wohl eine realistische Annahme, dass die politischen Entscheidungsträger auch in Zukunft primär die Interessen des Establishment bedienen werden, anstatt die Hebel in Richtung einer überzeugenden Nachhaltigkeitsplanung zu betätigen. Der Einfamilienhausmarkt boomt nach wie vor und wird durch das Bereitstellen von billigen Grundstücken zusätzlich gefördert, womit einer fortlaufenden Zersiedelung stattgegeben wird. Auch die »economies of scale« erfahren einen stetigen Anstieg und werden sich weiterhin in Form von Kleinhandelssterben, fortschreitender Zentralisierung, monofunktionalen Wohngebieten, sozialer Segregation etc. auf das urbane bzw. suburbane Gefüge niederschlagen. Der neue Autobahnring um Wien beispielsweise liefert die nötige Erschließung für neue Konzernzentralen, Shopping-Citys, Fach- und Supermärkte in Stadtrandgebieten. Somit werden Menschen weiterhin von Strukturen abhängig gemacht, die sie nur mit dem Auto bewältigen können. Das heißt, öffentliche Kritik gegen die Automobilität, und wenn sie noch so sachlich ist, wird von Autopendlern immer als Angriff gegen ihrer existenzielle Grundlage betrachtet. Hinzu kommt, dass der Mangel an Grün- und Erholungsräumen eine große Welle an Wochenends- und Freizeitpendlern in Kraft setzt und überdies eine starke Tendenz erzeugt, ins Erholung versprechende Umland zu ziehen, wodurch dem Pendlerwesen zusätzlich Vorschub geleistet wird.

Eine vorausschauende, nachhaltige Stadtplanung wird anbetachts der Eigendynamik von freier Marktwirtschaft und Grundstücksspekulation, kaum möglich sein und vermutlich immer mehr zu einer reinen unkontrollierten Investorenplanung mutieren. Am Ende wird ein Netzwerk aus mächtigen Interessengruppen über die Geschicke der Stadt entscheiden.<sup>1</sup> So wird, wie der deutsche Architekt Philipp Oswald (geb. 1964) es ausdrückt, eine „Detailentscheidung wie die Benzinpreiserhöhung, größere Auswirkungen auf die Stadtentwicklung haben als die Summe städtebaulicher Planungen einer ganzen Dekade.“<sup>2</sup> Demnach entscheidet einzig der Zufluss von fossiler Energie über den Fortbestand einer unkontrolliert in die Fläche wachsenden Struktur. Hier kommt die Frage auf, was passiert, wenn der Zufluss von billiger fossiler Energie nicht mehr gegeben ist? Welche Siedlungen, Dörfer und Städte wären noch überlebensfähig?

Anbetachts der Tatsache, dass „Peak Oil“, das ist jener Zeitpunkt des globalen Ölförderungsmaximum<sup>3</sup>, bereits überschritten wurde, und sich in Zukunft ein Rückgang der Ölreserven einstellen wird, sehen sich auch die Automobilhersteller und Technologiekonzerne gezwungen in Richtung energetischer Nachhaltigkeit zu schalten. Ihre Reaktion auf das Nachhaltigkeitsproblem ist ein technisches Umrüsten von Autos mit Verbrennungsmotoren auf Elektrofahrzeuge und die Entwicklung von Personal-Rapid-Transit-Systemen (PRT). PRT ist jenes Konzept eines führerlosen, spurgeführten Personentransportsystems, das Fahrgäste individuell auf Bestellung ohne Zwischenhalt vollautomatisch an ihr Ziel

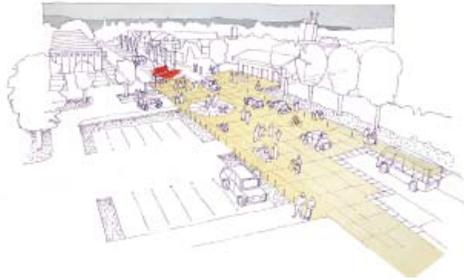
*„Elektro-Mobilität kann auch zu hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen führen  
Ein Elektro-Fahrzeug mit einem Verbrauch von 18 Kilowattstunden auf 100 Kilometer stößt je nach Art der Stromproduktion unterschiedlich viel Gramm CO<sub>2</sub> aus. Bei Strom aus Steinkohle werden 181 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer emittiert, Strom aus Erdgas hat eine Emission von 95 Gramm CO<sub>2</sub> zur Folge. Nur wenn das Elektro-Fahrzeug mit Strom aus erneuerbarer Energie betankt wird, hat man beinahe keine CO<sub>2</sub>-Emissionen. Im Vergleich dazu hatten die im Jahr 2009 in Österreich neu zugelassenen Pkw einen Durchschnittsausstoß von 180 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer.“ (http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-magazin/magazin-details/artikel/items/zahlen-und-fakten-463)*



<sup>1</sup> Schneider/Umwelt Stadt 2005, S.78

<sup>2</sup> Oswald 2000, S.107

<sup>3</sup> siehe [http://de.wikipedia.org/wiki/Globales\\_Ölfördermaximum](http://de.wikipedia.org/wiki/Globales_Ölfördermaximum)



*Für Gleinstätten in Österreich zeichnete die Forschungsgesellschaft Mobilität aus Graz ein Konzept. Ihr Motto: „Öffentlicher Raum als Lebensraum für alle“ (<http://www.dabonline.de/2009-07/raumteiler/>)*

bringt. Es muss allerdings betont werden, dass Elektromobilität nur dann im Sinne einer energetischen Nachhaltigkeit ist, wenn sie aus erneuerbarer Energie gewonnen wird, das heißt, aus Wind und Wasserkraft. Ob das der Fall sein wird, ist zu bezweifeln. In aktuellen Zeitschriften, von Boulevardzeitungen über Automagazine bis zu Architekturzeitschriften werden Elektroautos und PRT-Systeme als die Zukunft der Mobilität propagiert.<sup>5</sup> Die Grundsätze, die dabei vertreten werden, bleiben allerdings die Alten: die Hegemonie des elektro-motorisierten Individualverkehrs im öffentlichen Straßenraum, die räumliche Abkapselung, der Verlust der Verkörperung von Menschlichkeit, das Lösen von Problemen durch kostspieliges (meist staatlich gefördertes) Wegbauen, der Erhalt von Geschwindigkeitsstrukturen zwecks Zentralisierung und die Liebe zur Technik anstatt der Liebe zu Menschen. All diese Ansätze bleiben dem althergebrachten Materialismus verhaftet und sollen deshalb an dieser Stelle nicht mehr genauer betrachtet werden.

RICHTIGE LÖSUNGSANSÄTZE sind ungegenständlich und zeugen von der Bereitschaft, sich auf neue Produktions- und Lebensverhältnisse einzulassen. Das bedeutet, auf ein gewisses Maß an individuellen Komfort und Freiheit zu verzichten, um dafür ein Mehr an sinnlicher Qualität und Vielfalt im Straßenraum zu erhalten. (Das sprichwörtliche Rad muss nicht neu erfunden werden, man muss sich nur umsehen, was es schon gibt.)

Eine mögliche Perspektive für eine neue Kultur des öffentlichen Raums ist beispielsweise Shared Space (gemeinsam genutzter Raum). Ziel von Shared Space ist es, öffentliche Straßen und Plätze wieder als zentrale Lebensräume zurückzugewinnen und die Aktivitäten aus Verkehrsverhalten und sozialem Verhalten in einer integrierten Weise zusammenzuführen. Dabei beschränkt sich Shared Space nicht nur auf die Gestaltung von Straßen und Plätzen, sondern kann auch als Ausdruck des gesellschaftlichen Lebens und eines sich wandelnden Bewusstseins für die soziale Bedeutung des öffentlichen Raums betrachtet werden. Shared Space birgt auch das Potenzial in sich, das Denken in Nutzungstreffen abzulegen und den Straßenraum wieder als einen gemeinschaftlichen Raum zu betrachten, der verbindend und nicht trennend wirkt. Es kann auch als Chance betrachtet werden, endlich wieder alle Nutzungsarten, für die der Straßenraum ursprünglich bestimmt war, auf gleiche Augenhöhe zu bringen. In diesem Zusammenhang ist auch das Bilden von interdisziplinären Arbeitsgruppen und die Förderung von Bottom-up-Prozessen von essenzieller Bedeutung. Das Mitgestalten am eigenen Lebensumfeld steigert das Verantwortungs- und Identitätsgefühl der Bevölkerung gegenüber ihrem Grätzl.<sup>6</sup>

Eine weitere Maßnahme wäre das Erzeugen einer sogenannten Chancengleichheit der Verkehrsträger. Das würde bedeuten, dass der nächstgelegene Parkplatz genauso weit entfernt sein müsste, wie die nächste Straßenbahn-, Bus- oder U-Bahn-Haltestelle, um den Faktor der Bequemlichkeit auszuschalten. Somit müsste jeder Verkehrsteilnehmer das gleiche Maß an körperlicher Energie aufwenden, um zum erwünschten Verkehrsmittel zu gelangen. Auch das Reduzieren von Parkplätzen zugunsten anderer Nutzungsarten wäre ein überzeugender Schritt in Richtung räumlicher Qualitätsgewinnung. Das betrifft sowohl die gestalterische Qualität als auch die Förderung einer Multifunktion-

<sup>5</sup> siehe Böhm/Arch+, Januar 2010, Masdar City. Automatisierte Verkehrssysteme, S.80 ff.

<sup>6</sup> siehe <http://www.sharedspace.at>; <http://www.hda-graz.at/event.php?item=5473>

Mehr **Bewegungs:Spiel:Raum** in der Stadt:



„KURZPARKEN in der KURZPARKZONE  
Das Projekt basiert auf der Idee, die Straße - insbesondere die Parkfläche - als naheliegendsten urbanen Freiraum zu begreifen und diesen Bewegungsspielraum in der Folge mittels des KURZPARKs sicht- und nutzbar zu machen.“ (<http://www.kurzpark.at>)

weitere Bürgerinitiativen

<http://www.sharedspace.at>

<http://www.fairkehr.net>

<http://www.autofreiestadt.at>

<http://www.vauban.de/>



Das Beispiel Seoul zeigt was mit politischem Willen möglich ist; Links: Cheonggye-Schnellstraße vor dem Rückbau; Rechts: Cheonggyecheon-Park als linearer Grünraum

alität, was auch einer Ökonomie der kurzen Wege zugutekommen würde, da der lokale Austausch dadurch an Anreiz gewinnt. Das wäre vor allem in Bezug auf die Korrelation zwischen dem Straßenraum und den baulich-räumlichen Strukturen im Blockinneren eine günstige Ausgangssituation. Man muss außerdem weg von der Annahme, dass bei zunehmender Motorisierung und Bevölkerungswachstum, wie das in Wien zurzeit der Fall ist, Parkplätze am oder unter dem Straßenniveau die Nachfrage decken werden. Selbst durch die Wiederannäherung von Wohn- und Arbeitsstätten wird das Problem des privaten Kfz-Verkehrs nicht gelöst, da die Menschen den Parkplätzen nachziehen. Mit anderen Worten: Das Wiener Garagengesetz sollte abgeschafft und eine »Chancengleichheit der Nutzungsansprüche« hergestellt werden.

Zahlreiche Bürgerinitiativen zeugen von der Bereitschaft, sich in materiellen Ansprüchen zurückzunehmen, um dadurch die Lebensqualität und den Naherholungswert der direkten Umgebung zu steigern. Die Gehsteig-Guerrilleros etwa fordern auf, sich einen Sessel zu schnappen und sich auf den Gehsteig zu setzen, um dort die Möglichkeit der Erholung und der Kommunikation wahrzunehmen und sich die Stadt zum Wohnzimmer zu machen.<sup>7</sup>

Der Stadtteil Vauban in Freiburg im Breisgau in Deutschland kann als eine Art Prototyp einer „Autofreien Stadt“ betrachtet werden. Hier geht aus einer beispielhaften Bürgerbeteiligung ein im Sinne der Nachhaltigkeit organisiertes Stadtquartier hervor, insbesondere im Hinblick auf den Verkehr. Die Verkehrsleistung wird von einem Straßenbahnnetz und einem Carsharing-Betrieb getragen. Jeder Bewohner kann zwischen autofreiem und stellplatzfreiem Wohnen wählen. Bezeichnend für diese Initiative ist unter anderem auch eine sehr übersichtliche Homepage mit einer umfangreichen Erläuterung des Verkehrskonzepts. Durch den Verzicht auf Stellplätze sind die meisten öffentlichen Wohnstraßen für kinderfreundliche Freizeitaktivitäten nutzbar. „Das Konzept des Stadtteils wurde im Bereich Urban Best Practices der Expo 2010 auf dem Messestand der Stadt Freiburg vorgestellt.“<sup>8</sup>

Ein weiteres Projekt, das international für Aufsehen sorgte, ist der Abriss der Cheonggye-Schnellstraße und die Wiederherstellung des alten Flusslaufes inmitten der Metropole Seoul in Südkorea. Wo bis vor wenigen Jahren noch bis zu 220.000 Fahrzeuge täglich vorbeirrrollten, befindet sich heute eine lineare Flussparklandschaft, die zu einer internationalen Attraktion avancierte. Obwohl die Geschäftswelt wirtschaftliche Einbußen befürchtete, ist Gegenteiliges in Kraft getreten. Nicht nur die Luftqualität hat sich deutlich gebessert, sondern auch die Durchschnittstemperatur ist aufgrund der Grünzone und dem freigelegten Wasserlauf zurückgegangen.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> siehe <http://gehsteig-guerrilleros.soup.io/>

<sup>8</sup> siehe <http://www.vauban.de/>; [http://de.wikipedia.org/wiki/Vauban\\_%28Freiburg\\_im\\_Breisgau%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Vauban_%28Freiburg_im_Breisgau%29)

<sup>9</sup> siehe Knoflacher 2009, S.209 f. und Rinaldi/Arch+, Januar 2010, S.106 f.

# 1. Gehen



# 2. Radfahren



# 3. Bahnfahren



# 4. Busfahren



# 5. Autofahren



*Mobilität als verantwortliches Handeln*

Die wichtigste Maßnahme im Sinne einer nachhaltigen strukturellen Entwicklung wäre allerdings ein öffentlicher Appell an das Verantwortungsbewusstsein der Menschen. „Es ist in der Tat eine der vornehmsten, selbstbezogenen Pflichten des Prinzips Verantwortung, durch jetziges Tun in Freiheit künftigen Zwang zur Unfreiheit vorzubeugen“<sup>10</sup>, so der deutsch-jüdische Philosoph Hans Jonas (1903-1993). Wenn man das aufs Mobilitätsverhalten überträgt, bedeutet das, sich zu vergegenwärtigen, wie sich verschiedene Formen der Fortbewegung auf den Energieverbrauch, den Platzbedarf, auf die örtliche Lebensqualität, auf die Vergiftung von Boden, Wasser und Luft etc. auswirken. Eine Bedingung für verantwortliches Handeln wäre, das eigene Verhalten und die Konsequenzen die sich daraus ergeben zu überprüfen, um nicht die Interessen und Ansprüche anderer Straßennutzer zu beeinträchtigen. Gerade das Autofahren weist Erlebnisqualitäten auf, die es wenig aussichtsreich erscheinen lassen, bei dieser Form der Fortbewegung auf verantwortliches Handeln zu hoffen. Die Abgeschlossenheit hinter Blech und Glas, die Anonymität die daraus resultiert, die hohe Fahrgeschwindigkeit, die es nicht mehr erlaubt, Körpersprache oder Mimik anderer Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen, sind Faktoren, die das bestätigen.<sup>11</sup>

Anbetrachts der Tatsache das nur 38% aller Wiener Autofahrten weiter als 7 Kilometer sind<sup>12</sup>, kann man nicht nur die Strukturen für das verantwortungslose Mobilitätsverhalten der Wiener verantwortlich machen, sondern auch einerseits einen divergierenden Kostenaufwand für die unterschiedlichen Verkehrsträger und andererseits schlicht die egoistische Bequemlichkeit von Menschen. Es gilt der Bevölkerung Handlungsanreize für neues, sozialverträgliches Handeln zu geben und Handlungsbarrieren, die ein gewohntes umweltbelastendes Verhalten begünstigen abzubauen. Es wäre also schon ein Anfang, wenn man zumindest erreichen würde, dass viele Personen zumindest für die kurzen Wege freiwillig auf die Autonutzung verzichten. Dazu sollten schon in den Schulen und in den Kindergärten spielerisch die Zusammenhänge zwischen verschiedenen Formen der Verkehrsteilnahme vermittelt werden. Es wäre auch angebracht an Werte wie »Leben«, »Gesundheit«, »soziale Verantwortung«, »Umweltschutz« statt an »Höchstleistung«, »Konkurrenz« und »Geschwindigkeit« zu appellieren.

<sup>10</sup> Jonas 1986 zit. nach Schmidt 1988, S.12 f.

<sup>11</sup> siehe Schmidt/Perspektiven 3\_1995, S.8 ff.

<sup>12</sup> siehe ebd., S.10

GEGEN DIE GEGEND

Seereis !!

## Literaturverzeichnis

- ARCHITEKTURZENTRUM WIEN - HAUSEGGER Gudrun/KAISER Gabriele/LUX Karin/PISARIK Sonja/PLATZER Monika/STEINER Dietmar/WADITSCHATKA Ute (Hrsg.), A\_Schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert, Basel (Birkhäuser Verlag), 2006
- BANIK-SCHWEITZER Renate, Urban Form. Städtebau in der postfordistischen Gesellschaft, Wien (Erhard Löcker Verlag), 2003
- BÉKÉSI Sándor, Verkehr in Wien, aus Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraums Wien, Herausgeber: Karl Brunner u. Petra Schneider, Wien Köln Weimar (Böhlau Verlag), 2005, S.92-103, S.116-123, S.574-583
- BENEVOLO Leonardo, Die Geschichte der Stadt, Frankfurt a. M. New York (Campus Verlag), 8. Auflage 2000
- BERGER Roland/EHRENDORFER Friedrich, Ökosystem Wien. Die Naturgeschichte einer Stadt, Wien Köln Weimar (Böhlau Verlag), 2011
- BERGER Thomas, Lückenschluss, aus Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraums Wien, Herausgeber: Karl Brunner u. Petra Schneider, Wien Köln Weimar (Böhlau Verlag), 2005, S.124 f.
- BURKHARD Martin, Metamorphosen von Raum und Zeit. Eine Geschichte der Wahrnehmung, Frankfurt a.M. (Campus Verlag), 1994
- DAMMANN Lars ,Kino im Aufbruch: New Hollywood 1967 – 1976, Marburg (Schüren Verlag), 2007
- EGCI (European Green City Index), Publisher: Siemens AG, München 2009
- EIGNER Peter/SCHNEIDER Petra, Verdichtung und Expansion. Das Wachstum Wiens, aus Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraums Wien, Herausgeber: Karl Brunner u. Petra Schneider, Wien Köln Weimar (Böhlau Verlag), 2005, S.26
- FREI Wolf-Dieter, Die Gebäudeecke als Raummarkierendes Element der Stadtgestaltung. Gezeigt am Beispiel der Blockrandbebauung Wiens, Wien (VWGÖ – Verband der wissenschaftlichen Gesellschaften Österreichs), 1991
- GABRIEL Gottfried/GRÜNDER Karlfried/RITTER Joachim, Historisches Wörterbuch der Philosophie , Basel (Schwabe Verlag), Bd. 11 2001 und Bd. 6 1984
- GEIST Johann Friedrich, Passagen – ein Bautyp des 19. Jahrhunderts, München (Prestel-Verlag), 4. Auflage 1982
- GEUDER Heinrich/HAUER Wolfgang (Hrsg.), Wieber Bauvorschriften, 4. Auflage nach dem Stand 01.01.2002, Wien (Linde Verlag), 2002
- HAUBENBERGER Sigrid, Diplomarbeit: ... zu ebener Erde. Das stadtstrukturelle Potential des Erdgeschoßes, 2005
- HELFFERICH Christoph, Geschichte der Philosophie. Von den Anfängen bis zur Gegenwart und Östliches Denken, München (Deutscher Taschenbuch Verlag), 1998
- HOFFMANN-AXTHELM Dieter, Die dritte Stadt, Frankfurt a. M. (Suhrkamp Verlag), 1993
- KNOFLACHER Hermann, Stehzeug. Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Wien Köln Weimar (Böhlau Verlag), 2001
- KNOFLACHER Hermann, Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung, Wien (Verlag Carl Ueberreuter), 2009
- KÜNG Isabel, Diplomarbeit: Stadt und Geschwindigkeit, 2004
- KURZ Ernst, Die städtebaulichen Entwicklungen der Stadt Wien in Bezug zum Verkehr, Wien (Magrstat der Stadt Wien – Geschäftsgruppe Stadtplanung), 1981
- LAMPUGNANI Vittorio Magnago, Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes. Band 1, Berlin (Verlag Klaus Wagenbach), 2010
- LAY Maxwell Gordon, Die Geschichte der Straße – vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt a. M. New York (Campus Verlag), 1994; Originalausgabe: Ways of the World – A History of the World's Roads and the Vehicles That Used Them, New Brunswick NJ (Rutgers University Press), 1992
- MITTENDORFER Konstanze, Biedermeier oder das Glück im Haus, Wien (Verlag für Gesellschaftskritik), 1991
- MÜLLER Werner, VOGEL Gunther, dtv-Atlas Baukunst Band 1+2, München (Deutscher Taschenbuch Verlag), 2002

MUMFORD Lewis, Die Stadt – Geschichte und Ausblick, München (Deutscher Taschenbuch Verlag), 3.Auflage 1984; Originalausgabe: The City in History, Köln Berlin (Kiepenhauer & Witsch), 1963

OSWALT Philipp: Berlin\_Stadt ohne Form. Strategie einer anderen Architektur, München-London-New York (Prestel), 2000

PALMA Stephan, Diplomarbeit: Die Entwicklung der Passagen in Paris und Italien, 2003

PETROVIC Madeleine, Der Wiener Gürtel. Wiederentdeckung einer lebendigen Prachtstraße, Wien (Verlag Christian Brandstätter), 1998

PSENNER Angelika, Wahrnehmung im urbanen öffentlichen Raum – Ein Feldforschungsprojekt in der Praterstraße, Wien/Leopoldstad, Wien (Verlag Turia + Kant), 2004

RAITH Erich, Stadtmorphologie-Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten, Wien (Springer Verlag), 2000

RUDOFISKY Bernard, Straßen für Menschen, Salzburg/ Wien (Residenz Verlag), 1995; Originalausgabe: Streets for People, New York (Doubleday & Company), 1969

SCHMIDT Lilo,

SCHNEIDER Petra, Nachhaltige Stadtplanung?, aus Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraums Wien, Herausgeber: Karl Brunner u. Petra Schneider, Wien Köln Weimar (Böhlau Verlag), 2005

SIEFERLE Rolf Peter, Rückblick auf die Natur: eine Geschichte des Menschen und seiner Umwelt, München (Luchterhand Verlag), 1997

SITTE Camillo, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Basel (Birkhäuser), 2010 (Reprint der 4. Auflage von 1909)

WILDE Oscar, Das Bildnis des Dorian Gray, Stuttgart (Reclam Verlag), 2009, S.31; englische Originalfassung erschienen 1890 in der Juli-Nummer von *Lippincott's Monthly Magazine*.

#### **Zeitschriften**

BÉKÉSI Sándor, Fahr-rad in Wien? Zum Historischen Verhältnis von Stadt und Muskelgetriebenem Zweirad, aus *dérive*. Zeitschrift für Stadtforschung, Ausgabe Nr.13, September 2003, S.21 f.

BERGER Gerhard, Freiflächenentwicklung im dicht bebauten Stadtgebiet, aus *Perspektiven 7\_8/2005 (der Aufbau)*, Wiener Stadtzeitschrift, Thema: 30 Jahre Stadterneuerung, S.44 f.

BERGER Horst/BERGER Gerhard, Meilensteine – ein Dialog über 30 Jahre Stadterneuerung, aus *Perspektiven 7\_8/2005 (der Aufbau)*, Wiener Stadtzeitschrift, Thema: 30 Jahre Stadterneuerung, S.12 f.

BERGER Thomas, Radfahren "boomt" – Modewelle oder längerfristiger Trend?, aus *Perspektiven 1\_2004, (der Aufbau)*, Wiener Stadtzeitschrift, Thema: Masterplan Verkehr, S. 69 f.

BÖHM Florian, Wege zu einer postfossilen Mobilität, aus *Arch+ 196/197*, Januar 2010, Post Oil City, ab S.74

CHORHERR Christoph, Wird Internet als Massenmedium nicht total überschätzt?, aus *Falter42/09*, Oktober 2009, S.50, S.23

CZAJA Wojciech, Wie man der Bahn den Hof macht, aus *Architektur & Bauforum 05*, März 2011, S.18

GEPP Josef, Schöne neue Stadt, aus *Falter 1-2/11*, Januar 2011, S.31 f.

HEINTSCHEL Hans-Christian, im Interview mit WIMMER Raimund D., Verkehr bedeutet Frequenz. Und Frequenz bedeutet Kundschaft, *Perspektiven 9\_2003 (der Aufbau)* Wiener Stadtzeitschrift, S.39

KRAMMER Andrè/KÜHN Christian im Gespräch mit Friedman Yona, aus *dérive*. Zeitschrift für Stadtforschung, Ausgabe Nr.25, Oktober 2006, Schwerpunkt: Stadt mobil, S.30 f.

LOIDL-REISCH Cordula, Ohne Tiefgarage kein neuer Park? Oder die Geschichte der Erweiterung des Andreasparks in Neubau, aus *Perspektiven 5\_6/1997 (der Aufbau)*, Wiener Stadtzeitschrift, Thema: Grünraum in der Stadt, S.50 f.

MEINHARTER Erik, Gehen als urbane Strategie und urbanistische Praxis, aus *dérive*. Zeitschrift für Stadtforschung, Ausgabe Nr.25, Oktober 2006, Schwerpunkt: Stadt mobil, S.27

MEINHARTER Erik, Stadt Mobil: Zeitschrift für Stadtforschung, Ausgabe Nr.25, Oktober 2006, Schwerpunkt: Stadt mobil, S.7

- PSENNER Angelika, Parterre. Wechselwirkung zwischen Erdgeschoß und Straßenraum in Wien, aus *dérive*. Zeitschrift für Stadtforschung, Ausgabe Nr.18, Januar 2005, S.8 f.
- RAITH Erich, Schluss mit Wohnbau, Architektur & Bauforum 06, April 2007, S.2
- RINALDI Bianca Maria, Lineare Stadtlandschaften, aus Arch+ 196/197 Post Oil City, Januar 2010, S.106 f.
- RUSSO Manfred, Eisenbahn und Territorium: Der Bahnhof als Passagenraum, aus *dérive*. Zeitschrift für Stadtforschung, Ausgabe Nr.25, Oktober 2006, Schwerpunkt: Stadt mobil, S.15 f.
- RUBY Andreas, Der Ver-rückte Blick, aus Falter 42/09, Oktober 2009, S.50
- RUSSO Manfred, Geschichte der Urbanität. Teil 31. Moderne VII. Fordismus II. Ökonomischer Aufstieg und kulturelle Krise, aus *dérive*. Zeitschrift für Stadtforschung, Ausgabe Nr.42, Januar 2011, S.48 f.
- RUSSO Manfred, Geschichte der Urbanität, Teil 30. Moderne VII: Fordismus I, Paternalismus und Urbanismus, aus *dérive*. Zeitschrift für Stadtforschung, Ausgabe Nr.39, Mai 2010, S.45 f.
- SCHEUERMANN Christoph, Mit 24 Raketen in die Zukunft, GEO Epoche Nr.27 – 08/07 – Die Weimarer Republik, S.126 f.
- SCHMIDT Lilo, Mobilität als verantwortliches Handeln?, Beitrag zu Perspektiven 3\_1995 (der Aufbau), Wiener Stadtzeitschrift, Thema: Der Wiener und sein Auto, S.8 f.
- SEISS Reinhard, Als Harlem an der Donau lag, aus Perspektiven 7\_8/2005 (der Aufbau), Wiener Stadtzeitschrift, Thema: 30 Jahre Stadterneuerung, S.16 f.
- SMETANER Kurt, Zur „kurzen Nacht der Stadterneuerung“ und der Zusammenarbeit mit universitären Einrichtungen, aus Perspektiven 7\_8/2005 (der Aufbau), Wiener Stadtzeitschrift, Thema: 30 Jahre Stadterneuerung, ab S.61
- TROJAN Michaela, Best Practice, aus Perspektiven 7\_8/2005 (der Aufbau), Wiener Stadtzeitschrift, Thema: 30 Jahre Stadterneuerung, S.36 f.
- Autor nicht bekannt, Champions-League der Bürgermeister, aus Die Zeit, Nr.24, Juni 2003, S.32

## Internet

- BÉKÉSI Sándor, „Vernachlässigung des Radverkehrs in Wien hat lange Tradition“, derStandard, erschienen am 11. Aug. 2009 auf: <http://derstandard.at/1246543654674/Vernachlaessigung-des-Radverkehrs-in-Wien-hat-lange-Tradition>
- DORN Thea, Kommentar von Thea Dorn (8. Min.) beim Philosophischen Quartett: Formlos, haltlos, respektlos, <http://www.zdf.de/ZDFmediathek/hauptnavigation/startseite/#/kanaluebersicht/156/sendung/Das-Philosophische-Quartett>, 27.09.2010
- GSAMTE RECHTSVORSCHRIFTEN FÜR STRASSENVERKEHRSORDNUNG 1960, <http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>, (Stand 28.08.2011)
- FELLSCHES Josef, Plädoyer für menschliche Lebensräume, PERSPEKTIVEN\_1/2\_1998 (der Aufbau), Wiener Stadtzeitschrift, Thema: Freiräume für Kinder und Jugendliche, S.33 f.
- KÜHN Christian, Wien spielt, <http://www.stb.tuwien.ac.at/index.php?id=318>, (Stand 28.08.2011)
- MICK Jürgen, Körper und urbane Identität. Wenn wir unsere urbane Identität suchen, werden wir unseren Körper finden. <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/k%F6rper%20und%20urbane%20identit%E4t.htm>, (Stand 28.08.2011)
- MICK Jürgen, Agora und Arena, <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/agora.htm>, (Stand 20.10.03)
- MICK Jürgen, Auf der Suche nach urbaner Identität. Von Descartes bis Frankenstein und weiter?, <http://www.jetzt-zeichnen-ag.de/Orbanic/Suche%20nach%20urbaner%20identit%E4t.htm>, (Stand 12.08.2011)
- PLANQUADRAT: <http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/plan-quadrat.html>; <http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/plan-quadrat.html>
- PIRHOFER Gottfried/STIMMER Kurt, Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/pdf/planungsgeschichte.pdf>, (Stand 03. 08. 2011)

RAITH Erich, Juli 2009, <http://www.stb.tuwien.ac.at/index.php?id=320>, (Stand 16.08.2011)

RAITH Erich, Schluss mit Wohnbau, Juli 2009, <http://www.stb.tuwien.ac.at/index.php?id=320>, (Stand 14.07.2011)

SLOTERDIJK Peter, <http://www.wienerstadtdgespraeche.at/nachlese/sloterdijk/>, (Stand 02.08.2011)

WIENER GARAGENGESETZ, <http://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtvorschriften/pdf/b1000000.pdf> (Stand 14.07.2011)

WIKIPEDIA, [http://de.wikipedia.org/wiki/Demografie\\_Wiens](http://de.wikipedia.org/wiki/Demografie_Wiens), (Stand 16.08.2011)

WIKIPEDIA, <http://de.wikipedia.org/wiki/Demokratie>, (Stand 16.08.2011)

WIKIPEDIA, <http://de.wikipedia.org/wiki/Margareten>, (Stand 23.08.2011)

WIKIPEDIA, <http://de.wikipedia.org/wiki/Moment>, (Stand 16.08.2011)

WIKIPEDIA, <http://de.wikipedia.org/wiki/Futurismus>, (Stand 12.11.2010)

WIKIPEDIA, <http://de.wikipedia.org/wiki/Paternalismus>, (Stand 12.11.2010)

WIKIPEDIA, [http://de.wikipedia.org/wiki/Globales\\_Ölfördermaximum](http://de.wikipedia.org/wiki/Globales_Ölfördermaximum), (Stand 2.11.2011)

YOUTUBE, Motor Mania, Walt Disney: <http://www.youtube.com/watch?v=QUm6GfUzVZU>, hochgeladen von WaltDisneyKanal am 15.03.2009

Autor nicht bekannt, <http://kurier.at/nachrichten/wien/2051514.php>, Mai 2011, nicht mehr abrufbar

Autor nicht bekannt, <http://wien.gruene.at/2010/11/12/koalitionspapier>, Rot-Grün in Wien: das Koalitionsübereinkommen, Autor nicht genannt, (Stand 12.11.2010)

Autor nicht bekannt, <http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Projekte/BahnhofCity/index.jsp>, (Stand 12.11.2010)

## **Vorträge**

ORTFRIED Friedrich, Aufzeichnung von Vortrag am 2. Mai 2011 im Gasthaus Vorstadt

KNOFLACHER Hermann, Digitale Audio -Aufnahme von Vortrag im Mai 2009, von Autor

## Abbildungen

- S.9 Straßenpfeil, Rudofsky 1969, S.258
- S.11 kehrende Frauen, Rudofsky 1969, S.49
- S.12 Meerschweinchenkäfig, Falter 42, 14.10. 2009, S.23
- S.13 Flaneur auf Straße, <http://www.stuttgart-blog.net/stuttgart-mensch-und-auto>, stand 05. 11.08
- S.15 eine römische Straße in Paestum, Benevolo 2000, S.241,
- S.17 Vernetztes Dorf zwischen Natronsee und Serengetisteppe, Tansania 1984, Weltbilder – 70 Flugbilder aus den sechs Erdteilen, Georg Gerster, München 2004 (Schirmer/Mosel)
- S.18 Felszeichnung mit Darstellung von Holzäusern aus der vor-römischen Zeit (Fundort Val Camonica), Benevolo 2000, S.15
- S.19 oben: Mohenjo-Daro, Benevolo 2000, S.39;  
unten: Mohenjo-Daro, Benevolo 2000, S.38
- S.20 Philosophen beim Debattieren in der Stoa, [http://www.the-romans.co.uk/p7hg\\_img\\_8/fullsize/43.stoa.jpg](http://www.the-romans.co.uk/p7hg_img_8/fullsize/43.stoa.jpg)
- S.21 Rekonstruierte der Stoa des Attalos in Athen: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Stoa\\_of\\_Attalos\\_at\\_the\\_Ancient\\_Agora\\_of\\_Athens\\_3.jpg&filetimestamp=20080511230115](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Stoa_of_Attalos_at_the_Ancient_Agora_of_Athens_3.jpg&filetimestamp=20080511230115)
- S.23 Plan der Agora von Athen gegen Ende der hellenistischen Epoche: Benevolo 2000, S.127
- S.24 Plan von Milet: Benevolo 2000, S.146
- S.25 oben: Modell der römischen Stadt: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Modell\\_der\\_R%C3%B6mischen\\_Stadt.png&filetimestamp=20070213204054](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Modell_der_R%C3%B6mischen_Stadt.png&filetimestamp=20070213204054)  
unten: Straße in Herculaneum: <http://www.lsg.musin.de/geschichte/geschichte/isb/Museum/herculaneum.jpg>
- S.26 Forum Romanum: dtv-Baukunst 2002, S.220
- S.27 oben:Modell einer Insula: Benevolo 2000, S. 235  
unten: Palmyra: <http://www.nationalgeographic.com/history/ancient/enlarge/palmyra-syria.html>
- S.28 Stadtplan St. Gallen: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Stadtplan\\_St\\_Gallen\\_1642.png&filetimestamp=20061219142601](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Stadtplan_St_Gallen_1642.png&filetimestamp=20061219142601)
- S.29 links: Perspektivischer Plan von Brügge aus dem Jahre 1562: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a5/Marcus\\_Gerards\\_-\\_volledige\\_kaart\\_-\\_Belgium.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a5/Marcus_Gerards_-_volledige_kaart_-_Belgium.jpg)  
rechts: Detail des perspektivischen Plans: Benevolo 2000, S.418
- S.30 oben: abfallender Marktplatz in Siena: [http://www.die-fotoschule.com/toscana/Fotoschule\\_Siena\\_048.jpg](http://www.die-fotoschule.com/toscana/Fotoschule_Siena_048.jpg)  
unten: Längsplatz in Bern: [http://v7.cache5.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/1369687.jpg?redirect\\_counter=1](http://v7.cache5.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/1369687.jpg?redirect_counter=1)
- S.31 oben und unten: Grafik von Autor
- S.32 oben: Teatro Olimpico, Bühnenbild: Rudofsky 1995, S. 120  
unten:Teatro Olimpico, Grundriss: Rudofsky 1995, S.121
- S.33 Kapitol in Rom: <http://archinform.org:8080/l/70002961.jpg>
- S.34 links: Foto Platzgruppe in Nancy: [http://v7.cache4.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/56744644.jpg?redirect\\_counter=1](http://v7.cache4.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/56744644.jpg?redirect_counter=1)  
rechts: Satellitenbild: <http://maps.google.com/maps?ll=48.694282,6.1833186&z=16&t=h&hl=de>
- S.35 Grafik von Place des Vosges: dtv-Baukunst 2002, S.444
- S.36 Wettbewerbsplan für die Wiener Ringstraße, 1858: Umwelt Stadt 2005, S.64
- S.37 oben: Jägerstraße, 1844: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/59/Rudolf\\_von\\_Alt\\_-\\_Die\\_J%C3%A4gerzeile\\_in\\_Wien\\_-\\_1844.jpeg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/59/Rudolf_von_Alt_-_Die_J%C3%A4gerzeile_in_Wien_-_1844.jpeg)  
unten: Praterstraße um 1900: <http://www.akpool.co.uk/postcards/66244-postcard-wien-2-bezirk-praterstrasse-strassenbahn>
- S.38 oben: Galeries de Bois: Geist 1982, Abb. 192; unten: Galerie im Palais-Royal: Geist 1982, Abb.: 188
- S.39 Galleria Vittorio Emanuele II in Mailand: Rudofsky 1995, S.89
- S.40 Die Kassenhalle des 1873 eröffneten zweiten Wiener Südbahnhofs: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6d/Suedbahnhof\\_Wien\\_1900.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6d/Suedbahnhof_Wien_1900.jpg)
- S.41 oben: Ausschnitt aus dem Bauzonenplan aus dem Jahre 1893: Umwelt Stadt 2005, S.56  
unten: Chemische Productenfabrik von Wagenmann, Seybel & Comp.: Umwelt Stadt, S.284
- S.42 Stadtrandsiedlung Leopoldau: a\_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert 2006, S.297
- S.43 oben: Arnsteingasse um 1900: Rudolfsheim-Fünfhaus 1860-1930, Helfried Seemann/Christian Lunzer, 1995 Album, Verlag für Photographie, Abb.: 44  
unten: Arnsteingasse heute: Foto von Autor
- S.44 oben links: Sechshauser Gürtel, 1907: Rudolfsheim-Fünfhaus 1860-1930, Helfried Seemann/Christian Lunzer, 1995 Album, Verlag für Photographie, Abb.: 21  
unten links: Sechshauser Gürtel heute: Foto von Autor
- S.45 oben rechts und unten rechts, Südtiroler Platz um 1900 und 2001: <http://wienbild.wordpress.com/2001/05/01/sudtiroler-platz-um-1900-und-2001/>  
Wohnbau Vorgartenstraße: a\_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert 2006, S.309

- S.46 oben: Fuß- und Radwegbrücke am Margaretengürtel von Knippers HelbigKHin-GmbH: [http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user\\_upload/Archiv/Fokus/Wien\\_spielt/bruecke.jpg](http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user_upload/Archiv/Fokus/Wien_spielt/bruecke.jpg)  
 mitte: Spiellandschaft hinter der Hauptbücherei von Vito Acconci mit Tillner/Willinger: [http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user\\_upload/Archiv/Fokus/Wien\\_spielt/acconci\\_01.jpg](http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user_upload/Archiv/Fokus/Wien_spielt/acconci_01.jpg)  
 unten: Gürtelspangen im Bereich der Volksoper von der Architektengruppe Heri und Salli: [http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user\\_upload/Archiv/Fokus/Wien\\_spielt/heri\\_salli.jpg](http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user_upload/Archiv/Fokus/Wien_spielt/heri_salli.jpg)
- S.47 oben: großer Innenhof im Museumsquartier: [http://www.ritesinstitute.org/permbreak\\_blog/wp-content/uploads/2009/06/pb-mq\\_2009-71-kl.jpg](http://www.ritesinstitute.org/permbreak_blog/wp-content/uploads/2009/06/pb-mq_2009-71-kl.jpg)  
 unten: Aktion „Rasen am Ring“, Opernring, Wien 1: [http://static.diepresse.com/images/uploads\\_930/b/e/e/695278/rasen-am-ring-4.jpg](http://static.diepresse.com/images/uploads_930/b/e/e/695278/rasen-am-ring-4.jpg)
- S.48 oberes Meerschweinchen: Falter 42/09, erschienen am 14.10.09: S.22  
 unteres Meerschweinchen: Falter 42/09, erschienen am 14.10.09: S.21
- S.49 Straße in Vicenza: Rudofsky Bernard, S.102
- S.50 Plan einer Gründerzeitfassade: Wien 10, Leebgasse 44, <http://immobilien.anzeigen-strasse.at/kaufen+wien-10-bezirk-favoriten-1100/3-zimmer-eigentumswohnung--preiswert--u-bahn/23151287>
- S.52 oben: Komposition, 1929; Piet Mondrian: 1000 Meisterwerke, Beckett Wendy, München(Dorling Kindersley Verlag), 2000, S.325  
 unten: Haus Wittgenstein: a\_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert 2006, S.288
- S.53 oben: Wohnhausanlage am Rennbahnweg 27, Wien 22: [http://derstandard.at/3058875/Der-Traum-der-bleibt?\\_lexikaGroup=5](http://derstandard.at/3058875/Der-Traum-der-bleibt?_lexikaGroup=5)  
 unten: Fertigteilbau, Karikatur von Jean Veenenbos: Brahmas Erich, Der Wiener Gemeindebau: Vom Karl-Marx-Hof zum Hundertwasserhaus, Basel-Boston-Stuttgart (Birkhäuser Verlag), 1987; S.102
- S.58 Mariahilfer Gürtel: Foto von Autor
- S.59 Straßenentwicklungsplan: STEP Wien 1994, Schneider/Umwelt Stadt 2005, S.78
- S.60 Graben um 1900: Umwelt Stadt 2005, S.97
- S.61+62 oben und unten: Halbstundenzone von 1870 bis 2000: nach Umwelt Stadt 2005, S.94 f, erstellt von Nadja Steinriegler
- S.63 oben: Modellfoto Schnellstraße Wiental: Entwurfsvorschlag, Architekten Georg Lippert und Friedrich Woess, 1969, Schenekl, Manfred: Der Wiener Naschmarkt. Zur Geschichte eines Wiener Stadtraumes in den 1960er und 1970er Jahren. Dissertation Wien. 2008, S. 211.  
 unten: Verkehrssituation Karl-Marx-Hof um 1980: STEP Wien 1985, S.63
- S.64 U1-Station Kagran um 1980: STEP Wien 1985, S.113
- S.65 Grafik, Flächenverbrauch von unterschiedlichen Verkehrsträgern: nach einer Idee des Autors erstellt von Nadja Steinriegler
- S.66 Grafik, Flächenverbrauch von hundert Verkehrsteilnehmern: nach einer Idee des Autors erstellt von Nadja Steinriegler
- S.67 Zugeparkt: Umwelt Stadt 2005, S.101
- S.68 Grafik, Energieverbrauch pro Verkehrsträger: nach einer Idee des Autors erstellt von Nadja Steinriegler
- S.69 oben:Fahrradfahren um 1900: Umwelt Stadt 2005, S.117  
 unten: Fahrradfahrer transportieren Wahlwerbung für Theodor Körner: Umwelt Stadt 2005, S.121
- S.70 oben und unten: Wiener Radwegenetz: nach einer Vorlage aus Umwelt Stadt 2005, S.124-125, erstellt von Nadja Steinriegler
- S.71 Radfahrer: Quelle nicht bekannt
- S.72 links: Radfahrerdemo 1981: Umwelt Stadt 2005, S.123  
 mitte: Critical Mass Radfahrerdemo 2011: [http://www.criticalmass.at/bilder?g2\\_itemId=22997&g2\\_imageViewsIndex=1](http://www.criticalmass.at/bilder?g2_itemId=22997&g2_imageViewsIndex=1)  
 rechts: Wiental-Radweg, Fotomontage: <http://www.wien.gv.at/umwelt/wasserbau/gewaesser/wienfluss/wienfluss-radweg.html>
- S.75 Vogelperspektive aus bing maps: <http://www.bing.com/maps/>
- S.77 oben: Thalheimergasse: KLEINDIENST Gerhard, Bebauungsformen und ihre städtebaulichen Kennwerte, MA 18 – Stadtstrukturplanung 1985, unten: Kauerhof: Foto von Autor
- S.78 oben: Grafik von Autor und Christian Story  
 unten: Skizze von Le Corbusier: Benevolo 2000, S.912, von Autor nachbearbeitet
- S.79 oben: Heinrich-Hof, Obergeschoß: a\_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert 2006, S. 271  
 unten:Gangküchenmietshaus: a\_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert 2006, S.273
- S.81 Blockraster in Ottakring: Google 2010, Bildaufnahmedatum 20.08.2009, 48°12'28,41" N, 16°19'40,35" O, Höhe 220, Sichthöhe 1,14 km
- S.82-84 alle Grafiken erstellt von Autor und Nadja Steinriegler
- S.85 oben: Grafik von RAITH Erich 1998, S.103  
 unten: nach einer Vorlage von Raith 1998, S.107: unten links: Grundrisspläne Grieshofgasse 12 von Helmut Wimmer, 1996: <http://afewthoughts.co.uk/flexiblehousing/house.php?house=106&number=12&total=14&action=country&data=Austria&order=type&dir=ASC&message=projects%20in%20Austria&messagead=ordered%20by%20type&photo=4>  
 unten rechts: Foto Grieshofgasse 12: <http://www.afewthoughts.co.uk/flexiblehousing/house.php?house=106&number=12&total=14&action=country&data=Austria&order=type&dir=ASC&message=project%20in%20Austria&messagead=ordered%20by%20type>
- S.86 oben: Grüne Bauten: Perspektiven 7\_8/2005 (der Aufbau), S.64  
 unten: Grundrissplan von Erdgeschoß Kaiserstraße 52, Umbauplan aus dem Jahr 1861: Mittendorfer 1991, S.272

- S.87 alle Grafiken von Autor, Christian Story und Nadja Steinriegler
- S.88 oben: Alt-Wien: Brunner/Schneider 2005, S.574  
unten: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/eb/Alsergrund\\_um1900.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/eb/Alsergrund_um1900.jpg)
- S.89 Otto Wagner, Die Großstadt: a\_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert 2006, S.45
- S.91 links: Karl-Marx-Hof: Wohnungstypen im Regelgeschoß: a\_schau. Österreichische Architektur im 20. und 21. Jahrhundert 2006, S.301  
rechts: Karl-Marx-Hof: Haubenberger 2005, S.42
- S.92 Skizzen von Le Corbusier: Benevolo 2000, S.921
- S.93 links oben und unten: Großfeldsiedlung: KLEINDIENST Gerhard, Bebauungsformen und ihre städtebaulichen Kennwerte, MA 18 – Stadtstrukturplanung 1985, S.100  
rechts oben: Grafik von Le Corbusier, von Autor collagiert mit Grafik von Ottakringer Blockraster an der Stelle des New Yorker Blockrasters
- S.94 Typenblatt SW-Platte von der Firma Oberndorfer: <http://www.oberndorfer.at/fileadmin/Bilder/Downloar/SW-Platte.pdf>
- S.97 Versiegelte Öffnungen: alle Fotos von Autor
- S.98 Überbauung, Wiener Meiselmarkt: <http://www.bing.com/maps/>, Vogelperspektive
- S.99 oben: Rockefeller Center: [http://fsmat.at/~bkabelka/english/travel/usa/ny/sights/5th\\_ave/img/02.jpg](http://fsmat.at/~bkabelka/english/travel/usa/ny/sights/5th_ave/img/02.jpg), Foto von Autor nachbearbeitet  
unten: Rendering BahnhofCity Wien: <http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Projekte/BahnhofCity/>
- S.100 oben und unten: 7\_8/2005 (der Aufbau), S.40
- S.101 oben: Bildbeschreibung: Unter dem Titel „SOHO IN OTTAKRING What's up? Was ist hier los?“ erscheint rechtzeitig zur Jubiläums-Eröffnung des 10. SOHO IN OTTAKRING eine Publikation, die das erfolgreiche Ottakringer Kunstprojekt, seine Geschichte und wichtige Stationen seiner Entwicklung resümiert: <http://www.content-event.at/html/presseservice/soho2008/frame.html>  
unten: temporäre Zwischennutzung in der Grundsteingasse: [http://www.stadtbekannt.at/de/magazin/kultur/soho-in-ottakring-\\_im-wandel-der-zeit.html](http://www.stadtbekannt.at/de/magazin/kultur/soho-in-ottakring-_im-wandel-der-zeit.html)
- S.102 oben: Planquadrat in Wien: <http://www.bing.com/maps/>, Vogelperspektive  
unten: Planquadrat, Foto von Innenhof: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Planquadrat071029.jpg&filetimestamp=20071102154034>
- S.104 Garageneinfahrten: alle Fotos von Autor
- S.106 alle Fotos von Autor
- S.111 erster dampfwagen: [http://www.nzz.ch/magazin/mobil/am\\_anfang\\_war\\_der\\_dampf\\_1.4098790.html](http://www.nzz.ch/magazin/mobil/am_anfang_war_der_dampf_1.4098790.html)
- S.112 oben: Rasergranz: nach einer Idee vom Autor erstellt von Nadja Steinriegler  
unten: Dreirad von Carl Benz: <http://www.welt.de/motor/article5349138/Schon-vor-Carl-Benz-wurde-gefahren.html>
- S.113 Rak 2: Geo Epoche, Nr. 27 - 08/07 - Die Weimarer Republik: S.127
- S.114 Road Movie: <http://www.electricsheepmagazine.co.uk/features/2007/07/01/interview-with-jason-wood-100-road-movies/>
- S.116 Autobahnbau in Boston: Benevolo 2000, S.888
- S.117 oben: Ford Model-T, 1912: [http://www.carstyling.ru/de/car/1907\\_ford\\_model\\_t/images/3403/](http://www.carstyling.ru/de/car/1907_ford_model_t/images/3403/)  
unten: Postkartenmotiv, industrielle Massenanfertigung: <http://www.zeithistorische-forschungen.de/site/40208932/default.aspx>
- S.118 oben: Plan Voisin, Le Corbusier, 1925: [http://www.momogalerie.com/wp-content/uploads/2011/05/Plan\\_Voisin\\_corbusier\\_MoMO-galerie\\_gargantua-city-romaric-tisserand.jpg](http://www.momogalerie.com/wp-content/uploads/2011/05/Plan_Voisin_corbusier_MoMO-galerie_gargantua-city-romaric-tisserand.jpg)  
unten: Planung für Algier, Projet Obus A, Le Corbusier, 1931: <http://www.tu-cottbus.de/theoriederarchitektur/Wolke/deu/Themen/052/Goeckede/goeckede.htm>
- S.119: oben: Blockstruktur in Neubau: Google 210, Bildaufnahmedatum 20.08.2009, 48°12'18,72" N, 16°21'10,82" O, Höhe 202, Sichthöhe 798 m  
mitte: Blockraster in Favoriten: Google 2010, Bildaufnahmedatum 20.08.2009, 48°10'11,18" N, 16°21'53,56" O, Höhe 236, Sichthöhe 798 m  
unten: Urban Sprawl in Donaustadt: Google 2010, Bildaufnahmedatum 20.08.2009, 48°15'56,73" N, 16°26'51,49" O, Höhe 158, Sichthöhe 798m
- S.120 Autobett, Max Peintner: *dérive* No 42, Januar 2011, S.26
- S.121 Skizzen von Hermann Knoflacher: Knoflacher 2009, S. 95
- S.122 Skizze von Hermann Knoflacher: Knoflacher 2009, S. 125
- S.123 Skizzen von Hermann Knoflacher: Knoflacher 2009, S.64 u. S.112
- S.124 Touch-and-Feel-Town, Kinderbuch: <http://www.betterworldbooks.com/touch-and-feel-town-id-1609050029.aspx>
- S.125 Grafik aus der „No Exit“-Reihe von Andy Singer: <http://tobanblack.net/blog/?tag=andy-singer>
- S.126 Grafiken aus der „No Exit“-Reihe von Andy Singer: <http://www.nachhaltig.at/SusA50.pdf>, S.4, S.15 u.S.18
- S.127 Foto von Autor
- S.129 Toter Vogel: <http://www.dragonize.com/blog/wp-content/uploads/2010/06/f45e40da63f7dd0d8beafa310383a265.jpg>
- S.131 Elektroauto: Arch+ 196/197, Januar 2010, S.74
- S.133 oben: [http://www.internetarchiv.at/domainimages/k/ku/kur/kurzpark.at/kurzpark.at\\_400.jpg](http://www.internetarchiv.at/domainimages/k/ku/kur/kurzpark.at/kurzpark.at_400.jpg)  
unten: Seoul: Arch+ 196/197, Januar 2010, S.107
- S.134 Perspektiven 3\_1995, Der Wiener und sein Auto, S.9
- S.135 Foto von Autor