Onlinequelle: Demokratiezentrum Wien - www.demokratiezentrum.org
Printquelle Horak, Roman u.a. (Hg.), Metropole Wien. Texturen der Moderne, Band 1, WUV Verlag, Wien 2000, S. 284-375.

# *Hierarchische oder heterarchische Stadt? Metropolen-Diskurs und Metropolen-Produktion im Wien des Fin-de-siècle.*

Gerhard Meißl

## *Was braucht Wien?*

Unter diesem Titel veranstaltete das „Illustrirte Wiener Extrablatt" zu Ostern 1909, während einer Phase hitziger Diskussionen um diverse Verkehrs- sowie Abriß- und Neubauprojekte in der Inneren Stadt,[1] eine Umfrage unter „hervorragenden und bedeutenden Männer des öffentlichen Lebens".

> „Wien? Wir alle lieben diese Stadt aus ganzem Herzen so wie sie ist. Und die Fremden stimmen ein. Was aber braucht Wien? Ist es nicht wunderschön und groß und anmutig und voll der kostbarsten Reize? Gewiß. Aber der Enthusiasmus hat auch seine Schattenseiten. Er trübt den unbefangenen Blick, nimmt der Freundschaft die Wahrheit. Schließlich und endlich hat eine Weltstadt auch ihre Ziele, ihre Hoffnungen, ihren Ehrgeiz. Und wäre sie alles, sie möchte gerne noch mehr sein. Sie möchte im Rang und in der Bedeutung den anderen Hauptstädten dieser Erde nicht nur gleich werden, sondern sie noch übertreffen. Das ist der Kernpunkt der Frage. Sagt uns, Ihr Männer der Kunst, der Wissenschaft, des öffentlichen Lebens in jedem Sinne, was Euch Wien verspricht, worin es Euch enttäuscht, wo Keime zur Entwicklung sind, und wo solche verkümmern."

Die Stadt war seit zehn, fünfzehn Jahren in einer Phase raschen Umbruchs und ihrer Bewohnerschaft offenbar zunehmend zum Problem

geworden. Und es bestand auch durchaus keine Einigkeit, was das Problem war und welche die Lösungsmöglichkeiten. Abgesehen von etlichen Antworten, die sich unmittelbar aus der vom jeweiligen Tätigkeitskontext der Interviewten ableitbaren Interessenlage ergaben, fand sich eine recht eindeutige Scheidelinie. Auf der einen Seite standen jene, die weiterhin die Stadt nach ihrem idealisierten Bild von „Alt-Wien" imaginierten. „Pietät für das Erbe der Vorfahren" forderte Freiherr von Helfert, Mitglied des Herrenhauses, und für Eduard Leisching, Vizedirektor des Österreichischen Museums, stand fest: „Was Wien braucht? Wien, das alte, schöne Wien, das uns allen ans Herz gewachsen ist! Man soll ihm seinen Charakter lassen, den lieben, trauten anheimelnden, den altwienerischen, in dem sich Mittelalter und Barockstil und Biedermeiertum so harmonisch zusammengefügt hat." Die Kontraposition vertraten diejenigen, die sich mehr Modernisierungsdynamik und Offenheit für ihre Stadt wünschten. „Mehr Tempo und mehr Toleranz" monierte etwa der Naturwissenschaftler Ernst Ludwig, ebenfalls ein Herrenhausmitglied, und Otto Wagner formulierte provokant: „Was ist dieses sakrosankte alte Kriegsministerium (eines der Hauptstreitobjekte, G.M.)? Ein alter Kasten. Wir leben für die Lebendigen und nicht für die Toten. Wenn die Menschen Totes sehen wollen, so gehen sie in ein Museum. Wir wollen in einer modernen Stadt wohnen, die allen ästhetischen und hygienischen Anforderungen entspricht." Karl Lueger allerdings, der mit seiner christlichsozialen Partei die Geschicke dieser Stadt seit mehr als einem Jahrzehnt maßgeblich mitgeformt hatte, gab eine eigentümlich ambivalente Antwort, die seine zugleich von Modernisierung und populistischem Klientelismus bestimmte Linie[2] aber gut charakterisierte und Wiens janusköpfige Haltung zur Modernität auf den Begriff brachte: „Es ist in Wien schon vieles geleistet worden; es bleibt noch immer vieles zu leisten übrig. Man darf nicht bequem werden. Große Werke bringen große Arbeitsgelegenheiten und Erwerbsmöglichkeiten; sie erzeugen zufriedene Menschen. Und Wien braucht zufriedene Menschen."[3]

## *Grundlinien der Stadtentwicklung 1890–1914*

Mit den 1890er Jahren, die von der Herausbildung gewaltiger großstädtischer Ballungsräume sowie von zunehmender Modernisierung, Internationalisierung und Konvergenz der nationalen Ökonomien gekennzeichnet waren,[4] wurde auch das gegenüber den westeuropäischen hauptstädtischen Zentren ziemlich in Rückstand befindliche Wien in eine beschleunigte Phase metropolitaner Entwicklung hineingezogen.[5] Wien war auch zu diesem Zeitpunkt noch durch eine recht klar überschaubare, dreifach gestufte und annähernd kreisförmige hierarchische Raum-Struktur charakterisiert: Im Zentrum die Innere Stadt, Sitz des Hofes und zahlreicher Behörden, Standort von Banken, Firmenzentralen etc., und Oberschicht-Wohngebiet. Nach der ersten Stadterweiterung von 1857 hatte die von der beginnenden Tertiärisierung ausgehende Verdrängungsdynamik im Ringstraßenbereich genügend Raum gefunden und so diese Vorrangstellung des Zentrums ohne radikale Eingriffe in die Altbausubstanz noch verstärkt. Jenseits des Donaukanals war der 2. Bezirk und außerhalb der Ringstraße waren die Bezirke 3 bis 9 an die Innere Stadt angelagert, mit überwiegend bürgerlicher Wohnbevölkerung, stark durchmischt mit Handels- und Gewerbestandorten. Der Schwerpunkt der letztgenannten Aktivitäten lag im 6. und 7. Bezirk, wo sich seit dem 18. Jahrhundert ein häufig verlagsmäßig organisierter, netzwerkartig strukturierter Cluster von Firmenzentralen und zuliefernden Kleinmeistern und Heimarbeiter/innen gebildet hatte. Auch die noch nicht sehr zahlreich vertretene Industrie befand sich zum guten Teil mitten im Stadtgebiet, zum Teil als „Hinterhofindustrie“ in Wohngebäude integriert. Das schon zu Anfang des Jahrhunderts immer wieder geäußerte Anliegen revolutionsängstlicher Bürokraten und Bürger, das „gefährliche Proletariat“ durch Verlegung der Fabriken aus dem Weichbild der Stadt zu verdrängen, hatte sich also nur mit Einschränkungen durchsetzen lassen.

Als physische und zugleich administrative Stadtgrenze legte sich um den Kranz der Bezirke 3 bis 9 der Anfang des 18. Jahrhunderts errichtete Linienwall. Die seit 1829 auf viele Güter des täglichen Bedarfs

eingehobene Verzehrungssteuer war innerhalb der Stadt deutlich höher, was viele Betriebe und die ärmere Wohnbevölkerung veranlaßte, in die jenseits des Linienwalls gelegenen Vororte abzuwandern oder sich gleich dort anzusiedeln, wo Grund- und Lebenshaltungskosten niedriger waren. So wurden die ursprünglich dörflichen Siedlungskerne im an den innerstädtischen Gewerbe-Cluster angelagerten Bereich entlang der Wien und nördlich davon bis Hernals allmählich zu einer urbanisierten Zone mit zahlreichen Klein- und Mittelbetrieben und einem hohen Anteil von hier oder innerhalb der Stadt beschäftigten Arbeiter/innen an der Wohnbevölkerung. Die landschaftlich reizvolleren nordwestlich gelegenen Vororte wie Währing, Döbling oder Grinzing behielten weitgehend ihren Charakter als Erholungszonen, wiesen weniger Gewerbebesatz auf und wurden zu Mittel- Oberschichtwohngebieten. Ganz markant von Industriebetrieben und von einer dort beschäftigten Arbeiterbevölkerung geprägte Zonen waren nur im Umfeld der Eisenbahnen entstanden: südlich im 1875 vom 4. Bezirk abgetrennten und als 10. Bezirk konstituierten Favoriten, das damals noch kaum verbaut war, und außerhalb der Stadtgrenzen in Vorortgemeinden mit ursprünglich dörflichem Charakter, im Osten in Simmering, und im transdanubischen Norden in Floridsdorf, Jedlersdorf und Leopoldau.

Zur Kompaktheit und Homogenität des Stadtraums trug auch das mäßige Niveau des öffentlichen Massentranports bei: die mangelnde Investitionsbereitschaft privater Betreibergesellschaften, eine zahlungschwächere Schichten ausschließende Tarifgestaltung, die starke Position der um die Entwertung ihrer zentralen Grundstücke besorgten Hausbesitzer im Gemeinderat und die vom Interesse maßgeblicher konservativer Kreise an der Erhaltung des Stadtbildes gespeiste Ablehnung der Heranführung leistungsfähiger Stadtschnellbahnen ans Zentrum im Interesse des Stadtbildes bildeten eine wirksame Barriere gegenüber stärkerer räumlich-funktionaler Ausdifferenzierung sowie rascherem flächenmäßigen Ausgreifen.[6]

Diese Konstellation eines die überkommenen Stadtstrukturen stabilisierenden Zusammenwirkens von wirtschaftlicher Rückständigkeit,

von Zentralitäts- und Agglomerationsvorteilen und von hegemonialen sozio-kulturellen Interessen dürfte mit dem Fortschreiten des Stadtwachstums und der Beschleunigung des ökonomischen Wandels in den 1880er Jahren soweit unter Druck geraten sein, daß zur besseren administrativen und infrastrukturellen Integration des über die formalen Grenzen schon weit hinausgewachsenen Stadtgebietes nicht nur vom Standpunkt der Stadt selber sondern auch aus der Sicht eines Großteils der Vorortgemeinden eine Erweiterung sinnvoll erschien. Ende 1890 wurde daher im niederösterreichischen Landtag mit großer Mehrheit deren Eingemeindung beschlossen. Die Grundfläche der Stadt wuchs dadurch um mehr als das Dreifache von 55,4 auf 178,1 $km^2$, und die Zivilbevölkerung vermehrte sich um fast zwei Drittel von 817.299 auf 1,341.897 Einwohner (Stand Ende 1890).[7] Diese Relationen machen deutlich, daß das neu zugewachsene Gebiet klarerweise einen wesentlich geringeren urbanen Verdichtungsgrad aufwies als die alte Stadtregion. Für die Zeitgenossen war damit jedenfalls „Groß-Wien" entstanden. Die ehemaligen Vorortgemeinden wurden in die Bezirke 11 bis 19 zusammengefaßt, die sich mit dem 10. außerhalb der anstelle des Linienwalls angelegten Gürtelstraße gegenüber den nunmehrigen Innenbezirken 3 bis 9 aufreihten. Bis zum Ersten Weltkrieg kamen dann noch der 1900 auf Donau-Regulierungsgebiet vom 2. abgetrennte 20. sowie 1904 der jenseits der Donau gelegene 21. hinzu. Ende 1913 umfaßte das Stadtgebiet damit eine Fläche von 278,1 $km^2$ sowie eine (errechnete) Einwohnerzahl von 2,105.964.[8]

Eine der ersten stadtplanerischen Maßnahmen war der 1893 beschlossene Bauzonenplan, der im wesentlichen bisher eingetretene Entwicklungstendenzen festschrieb: Zentrumsferne, im Umfeld der Bahnen gelegene Zonen des 10., 11., 2., 19. und 20. Bezirks und (nach seiner Eingemeindung) des 21. Bezirks waren vorrangig für Industrieanlagen bestimmt; in den stadtfernen, locker verbauten und grünraumreichen Gebieten der Bezirke 12 bis 19 wurde die Bauhöhe auf zwei Stockwerke beschränkt; die Bezirke 1 bis 9 sowie die Außenbezirke in Gürtelnähe blieben Mischgebiete mit einer erlaubten Bauhöhe von vier bis fünf Stockwerken.[9] Weitere bedeutende Schritte waren die

Wienflußregulierung und der Stadtbahnbau sowie nach Beginn der christlichsozialen Ära (1896) die Kommunalisierung und der Ausbau der Gas- und Elektrizitätsversorgung und des elektrischen Straßenbahnbetriebes ab 1898/99.[10] Alle diese Bereiche waren bisher in der Hand privater Gesellschaften gewesen, und speziell die Gasversorgung und die (Pferde- und Dampf-)Straßenbahnen hatten wegen überhöhter Tarife und mangelhafter Leistungen Anlaß zu ständiger Kritik gegeben. Die Resultate des „Kommunalsozialismus" waren unübersehbar, blieben aber weiterhin zwiespältig: Einerseits wurden durch diesen Modernisierungsschub die Texturen der Stadt merklich schneller an jene der westlichen Metropolen angeglichen, andererseits wirkte das Fortbestehen des oben beschriebenen Stabilisierungs-Syndroms dieser Dynamik entgegen. Die Konkurrenz einander widersprechender Stadt-Raum-Logiken mußte zu verschärften Spannungen führen.

## *Der Diskurs über die Stadt*

Vor dem Hintergrund der tiefgreifenden regionalen und überregionalen Restrukturierungen eröffnete sich auch für das Reden über die Stadt und ihre räumlichen Ausprägungen ein erweitertes Feld. Wiens Rolle im internationalen Metropolen-Konzert, der durch die Neuregulierungen im Innern veränderte Stadtraum und das Umgehen der Wiener mit dieser Situation lieferten Anlaß für eine neuerliche Runde nun besonders heftiger Auseinandersetzungen. Ausgehend von den schon traditionellen, je nach Standpunkt positiv oder negativ besetzten Auto- und Hetero-Stereotypen wurde vermehrt um die Hegemonie für die jeweils gewünschten Stadtbilder und die damit assoziierten Lebensweisen gestritten.[11]

## *Sitte, Wagner und die Altstadt-Debatte*

Einerseits begann die selbstgenügsame lokalistische Rekursivität zu erodieren, da man sich in einem vermehrten und beschleunigten Kommunikationsfluß zunehmend mit abstrakteren, des lokalen Kontextes entkleideten Maßstäben auseinanderzusetzen hatte. Schon 1890, knapp vor der Stadterweiterung hatte sich „Wien's Schutzgeist" in holprigen Versen Sorgen um das abbröckelnde metropolitane Renommée seiner Stadt gemacht:

„Allen Deinen Schwestern auf dem Continente
Berlin, Paris macht man – meinst Du – Complimente,
So auch London, Britanniens Metropole;
Um Dich – klagst Du – noch niemand freite,
Dich schiebe man zur Seite
Gleich 'nem verachteten Idole?"

und ihr dann mit einer langatmigen Zukunftsvision großartigen Fortschritts Mut zugesprochen.[12] Und 1899 konstatierte ein nach Jahren der Abwesenheit zurückgekehrter Beobachter des „neuen Wien" einen deutlichen Mentalitäts- und Verhaltenswandel:

„Es wird nicht mehr so viel Clavier geklimpert … Der unverschämte, um ein Jahrhundert nachhinkende Dilletantismus ist in Wien im Abnehmen begriffen: … Es heißt verdammt aufpassen und seine Kräfte am rechten Fleck gebrauchen, wenn man in der neuesten Zeit mitkommen will. Und die Wiener wollen mitkommen, sie sind ein sehr rühriges Volk geworden. Freilich gibt's noch eine Menge Hindernisse der Entwickelung: aber wo man sie läßt, da können sie schon, die Wiener! Unsere guten Phäaken befinden sich in einem ganz merkwürdigen Umwandlungsprozeß: Die groben Sinne schleifen sich zu dünner Feinheit ab, dafür nehmen die mageren Kenntnisse an Umfang und Fülle fast täglich zu."[13]

Bei der „Regulierung alter, unpraktischer und ungesunder Stadttheile" trete freilich „in der Langsamkeit, Schwerfälligkeit, Unentschlos-

senheit unserer Stadtväter ein hemmendes Element zutage", und angesichts der Fortschritte in anderen Städten, z. B. Paris oder auch Budapest, müsse man sich hier klarmachen, „welche Gefahr des Zurückbleibens für uns besteht".[14] Vor allem die umfangreiche Neuordnung des Verkehrs wurde – am Beispiel von Otto Wagners Stadtbahn – mit ungebrochenem Technik- und Fortschrittsoptimismus und frappierend überheblicher Perspektive auf die Überlegenheit der Moderne begrüßt:

> „Schöner als alle Wagner'schen Stationsgebäude der Stadtbahn finde ich seine prachtvoll kühne Brücke der Gürtelbahn bei Meidling und die Absperrvorrichtung am Donaukanal mit den Löwen von Weyr auf hochragenden Pfeilern. Diese beiden Werke haben mir geradezu die Bedeutung von Symbolen für das neue Wien gewonnen. … Da unten all das Gewimmel alter, schmutziger, halbverfallener Häuschen, in denen die Menschen ängstlich und nothdürftig unterkriechen und ihr armseliges Handwerk treiben. Und oben, stolz wie ein Adler im Flug sich über das kriechende Gewürm hinwegschwingt, zieht sich in weitem Bogen die mächtig gegitterte Brücke, auf colossale Quaderpfeiler gestützt, über das Thal … Dadurch wird ein Platz gebildet, der an Großartigkeit mit den schönsten amerikanischen Anlagen wetteifern wird. Wie schön ist diese Überwindung technischer Schwierigkeiten! Diese Gitterträger mit ihrer großen Spannweite sind so rein und richtig in die Luft gezeichnet, die Pfeiler sind in so vornehmen Proportionen gehalten, und durch die aufgesetzten Pylonen mit ihrem Kranzschmuck ist ein so kräftiger Abschluß geschaffen, daß man sich mit den hochstrebenden Massen über all das Kleinstadtgerümpel hinausgehoben fühlt in die weite Welt, wo Riesenschiffe ziehen, Völkerkämpfe toben."[15]

Solche Einschätzungen blieben nicht unwidersprochen, wie wir eingangs schon gesehen haben. Wichtigste Referenz für die Vertreter der Gegenposition war Camillo Sittes „Städtebau", der schon 1889 erstmals erschienen war und noch vor dem Ersten Weltkrieg weitere drei Neuauflagen erlebte.[16] Sittes Ideal urbaner Ästhetik war ein explizit lo-

kalistisches, es orientierte sich an der überschaubaren Geschlossenheit, unregelmäßigen Gewachsenheit und artisanalen Produktqualität mittelalterlicher Plätze, wie er sie vor allem in italienischen Städten vorfand, so z. B. mit der Piazza del Duomo in Pisa:

> „Die Wirkung dieses von der Welt abgeschiedenen und doch an edelsten Werken menschlichen Geistes so überreichen Platzes ist … eine überwältigende; kaum dürfte ein nur halbwegs künstlerisch empfindsamer Mensch sich der zwingenden Gewalt dieses mächtigen Eindruckes verschliessen können. Da ist nichts, das unsere Gedanken zerstreut, nichts, das uns an die gewöhnliche Geschäftigkeit des Tages erinnert, da stört uns den Anblick der ehrwürdigen Domfacade kein aufdringlicher Kramladen eines modernen Schneiders oder das Gerümpel eines Kaffeehauses nebst dem Geschrei der Kutscher oder Dienstmänner, da herrscht Ruhe, und die Geschlossenheit der Eindrücke befähigt unser Gemüth, die hier angehäuften Kunstwerke zu geniessen, zu verstehen.“[17]

„Moderne Systeme“ des Städtebaus waren für ihn dagegen streng rational und schablonenhaft ausgeführt, an der „Regulirung des Strassennetzes“, der damit zusammenhängenden Kommunikationsdichte und der darauf reagierenden abstrakten Marktlogik der Bodenpreise orientiert und demgemäß durch dekontextualisierte Offenheit, Bewegung und Unüberschaubarkeit gekennzeichnet. „Die Absicht ist daher von vorneherein eine rein technische. Ein Strassennetz dient immer nur der Communication, niemals der Kunst, weil es niemals sinnlich aufgefasst, niemals überschaut werden kann, ausser am Plan.“[18]

„Das Leben der Alten war eben der künstlerischen Durchbildung des Städtebaues entschieden günstiger als unser mathemathisch abgezirkeltes modernes Leben, in dem der Mensch förmlich selbst zur Maschine wird … Vor allem sind es da die Riesendimensionen, zu denen unsere Grossstädte anwachsen. … Alles dehnt sich in's Masslose, und die ewige Wiederholung derselben Motive allein schon stumpft die Empfänglichkeit so ab, dass nur ganz besondere Krafteffecte noch ei-

nige Wirkung erzielen können. … Bei so kolossaler Häufung der Menschen an einem Punkt steigt aber auch der Wert des Baugrundes ungemein und liegt es gar nicht in der Macht des Einzelnen oder der communalen Verwaltung, sich der natürlichen Wirkung dieser Wertsteigerung zu entziehen, weshalb allenthalben, wie von selbst, Parcellirungen und Strassendurchbrüche zur Ausführung kommen, wodurch auch in alten Stadttheilen immer mehr und mehr Seitengassen entstehen und eine Annäherung an das leidige Baublocksystem sich ganz im Stillen vollzieht."[19]

Diese Argumentationsfiguren Sittes wurden aufgenommen, als es nach Fertigstellung der großen Regulierungsvorhaben der Jahrhundertwende, die überwiegend im Bereich des Gürtels und der Außenbezirke stattgefunden hatten, rund zehn Jahre später – zur Zeit der eingangs präsentierten Umfrage – auch darum ging, in der Inneren Stadt oder unmittelbar angrenzend gröbere Eingriffe vorzunehmen wie etwa den Abriß des alten Kriegsministeriums am Hof, die Regulierung des Stubenviertels oder den Neubau des Historischen Museums am Karlsplatz. Unmittelbarer Anlaß für die Formierung einer heftigen öffentlichen Protestwelle war aber der seit 1907 erörterte Plan der Führung einer Straßenbahnlinie durch den 1. Bezirk, für den auch der Durchbruch eines neuen Straßenzugs mitten durch die winkeligen Gassen östlich der verkehrsbelasteten Kärntner- und Rotenturmstraße zur Debatte stand. Nun war für viele jenes Stadtbild zur Disposition gestellt, mit dem sie offensichtlich „ihr" Wien verbanden, und sie suchten es in zahlreichen öffentlichen Stellungnahmen zu verteidigen, indem sie die Einmaligkeit, die quasi-natürliche historische Gewordenheit, die fast subjekthafte Identität dieses Wien beschworen und dagegen die schablonenhafte Anonymität und Auswechselbarkeit moderner Großstädte mit ihrem Vorrang für Verkehrsbedürfnisse und für das Diktat der Bodenpreise stellten.

Als „Kardinalsätze" wurden formuliert:

„Erhaltung des Bestehenden, weil dieses Bestehende einen durch keine Nachahmung ersetzlichen Wert darstellt, der auch für das seeli-

sche Leben der Stadt, für ihre Charakteristik und ihre organische Vollständigkeit eine große Bedeutung hat. Beachtung der alten Verkehrs- und Verbindungswege, die eine natürliche funktionelle Rolle im Stadtorganismus bilden und in der Regel ein biologisch notwendiges Ergebnis des städtischen Werdeganges darstellen …“[20].

Immer wieder wurde hervorgehoben, daß Wien seine Besonderheit in den historischen Qualitäten der Stadtgestalt sehen müsse und nicht mit anderen Metropolen in einen Modernitätswettbewerb treten dürfe, der seine Eigenart zerstöre und bei dem es ohnehin nicht mithalten könne. Und schließlich mußten auch noch die Interessen der fremden Besucher der Stadt, die gerade das unmoderne Wien als kuriose Attraktion empfänden, zur Verteidigung der Stadt herhalten, die man wollte: „Wien ist keine moderne Stadt und wird es nie werden, und es ist unfaßlich, warum man mit Gewalt jedes Charakteristikum aus dem Leben schaffen und Wien nach dem Ebenbilde anderer Städte schablonieren will, anstatt stolz zu sein, daß Wien eine altehrwürdige Stadt mit einer historischen Vergangenheit ist.“[21] Aus lauter Überzeugung vom nachhaltigen Eindruck, den die monumentale Ringstraße hinterlasse, vergesse man zumeist,

„dem Fremden gerade das zu zeigen, was für Ausländer, besonders aber für Amerikaner (die an Wien zu fesseln man fast am meisten bestrebt ist), die größte Anziehungskraft besitzt, und zwar die alten Stadtviertel Wiens mit ihren engen, winkeligen Gassen … Der gewisse undefinierbare Zauber, der diesen Überresten längst entschwundener Zeiten anhaftet, wird ganz besonders von transatlantischen Gästen empfunden, und sie lieben das alte Wien mehr als das neue, denn das althistorische Gepräge, das die Innere Stadt noch aufweist, ist für sie etwas Neues, etwas, das sie nicht besitzen, das sie nicht besitzen können, weil es sich mit keinem Gelde erkaufen läßt, für dessen Besitz sie aber mit tausend Freuden horrende Summen hingeben würden“[22].

Und der Historiker Hugo Hassinger warnte:

„Täuschen wir uns nicht darüber: Wien wird in seinen modernen Schöpfungen auf die Dauer mit ungleich reicheren Städten, wie mit Paris und Berlin, nicht gleichen Schritt halten können, und auch der Ausländer kommt nicht zu uns und wird nicht kommen, um eine großartige modernen Weltstadt von amerikanischer Betriebsamkeit zu sehen. Aber was er bei uns sehen kann, das ist eine Weltstadt, die trotz alles eindringenden Amerikanismus und moderner Verflachung noch immer einen wunderbaren alten Kulturbesitz in ihren historischen und künstlerischen Baudenkmälern, in ihren stillen Gassen mit barocken Patrizierhäusern hat, die hart neben den modernen Verkehrsadern zu finden sind."[23]

Speziell die Modernität der deutschen Metropole galt als abschreckendes Beispiel: „Wollen wir so lange zusehen, bis unsere dennoch schöne Stadt auf das baulich gemeine Niveau Berlins heruntergekommen ist?"[24] Und auch aus Deutschland wurde dazu sekundiert: „Dieser ‚unmoderne' idyllische Zustand ist Wiens Ruhm, ist sein unbestrittenes und unbestreitbares Vorrecht, bei dem Vergleich unserer Städtebilder untereinander mit einem ganz besonderen Maß gemessen zu werden."[25] Ganz in diesem Sinne fragte sich daher Camillo Sittes Sohn Heinrich unverblümt: „Soll … Wien aufhören, ein Museum zu sein?"[26]

Als Verursacher des Übels der Modernisierung wurden „die Fanatiker der geraden Linie und die Verkünder der vermeintlichen Verkehrsbedürfnisse"[27] ausgemacht. Am eingehendsten setzte sich Hans Tietze in seinem polemischen Essay „Das Wiener Stadtbild" mit ihnen auseinander. Das organische Ineinanderfließen von Stadt und Vorstädten in ein einheitliches Ganzes „entspreche nicht den Ideen einer im 19. Jahrhundert übermächtigen Richtung, die in ihrem liberalen Doktrinarismus nur einen uniformen Typus einer Großstadt für würdig hielt. Das historisch Gewordene, das im Volk Wurzelnde war eine Sache des Wissens, aber nicht der Pietät; nirgends durfte es wagen, der

protzigen Selbstgefälligkeit der Gegenwart im Wege zu stehen". Aus dieser „von der seichten Aufklärung des 18. Jahrhunderts" ableitbaren Gesinnung sei der „Kampf gegen Alt-Wien" geboren; „auf sie stützt sich das ruhmredige Prahlen mit Modernität, das in allen Fragen der Stadtgestaltung ausschließlich das große Wort führt" und dazu diene, „die Umwandlung Wiens in einen traditionslosen Häuserhaufen von pseudo-großstädtischem Charakter zu rechtfertigen". Reduziere man die dafür ins Treffen geführten Schein-Argumente – die Forderungen der Verkehrs und der Hygiene sowie die Bedürfnisse der modernen Kunst – auf ihr eigentliches Motiv, so gelange man „zum festen Bollwerk" dieses Standpunktes, zum steigenden Grundwert.

> „Hier liegt der Kern der Frage und eine Tatsache, die jeden Widerspruch abschneidet; die Heimatschutzfrage ist im Innersten ein wirtschaftliches Problem. Das Steigen der Bodenwerte macht eine intensive Ausnutzung des Grundes, eine fortwährende Modernisierung und Umgestaltung des Objektes nötig. Daran scheitern alle ethischen und ästhetischen Forderungen; jeder Besitzer wird die möglichst hohe Verzinsung seines Grundes anstreben."

Der Heimatschutz sei daher eine „sittliche Forderung" und seine wachsende Anhängerschar stehe für eine neue Weltanschauung, „die die Menschheit nicht mehr als ein Aggregat von Individuen ansieht wie Aufklärung und Liberalismus, sondern der der Einzelne und jede einzelne Erscheinung ein dienendes, geringfügiges und doch unersetzliches Glied einer ungeheuren Entwicklung ist. Diese größere Achtung vor dem Gewesenen und Gewordenen" erfordere auch materielle Opfer. Staat und Gemeinde müßten durch ihr Beispiel den „kleinlichen Krämerstandpunkt" verlassen und durch Regelungen wie Bauordnung oder Steuererleichterungen auch die Privaten zur Beteiligung an der „Schützung und Erhaltung der Heimatstadt, der Rettung Wiens" veranlassen.[28]

Zu den Repräsentanten eines gemäßigten Modernisierungsstandpunktes, die eine Balance zwischen den konkurrierenden Stadtbildern

zu finden trachteten, gehörte der Stadtplaner Karl Mayreder. In seinem Motiven-Bericht für den Regulierungsplan der Inneren Stadt von 1896 erwies er Sitte zwar hörbar Reverenz: Dieser Bezirk habe „ein historisch entwickeltes Stadtbild mit vielen charakteristischen Strassen und Plätzen, nebst einer Reihe von hervorragenden Bauten", es erscheine bei der Regulierung daher „aus historischen und künstlerischen Gründen wünschenswerth", dessen „eigenartige Individualität möglichst zu erhalten". Andererseits gelte: „… die Pietät, die Achtung vor der Vergangenheit, so hoch man sie auch stellen mag, wird nie die Forderungen der Gegenwart zum Schweigen bringen; sie kann nicht der einzige, sondern nur ein mitbestimmender Factor im geistigen Leben sein". Als Argumente für die Regulierungen, darunter auch für den oben so bekämpften Straßendurchbruch, führte er die „modernen Verkehrsbedürfnisse", die Sanierung ungesunder Stadtteile und die damit verbundenen Grundwertsteigerungen an.[29] Rund ein Jahrzehnt später mußte er aber etwas resignativ einbekennen, daß in der Inneren Stadt die für eine „gedeihliche Entwicklung" als dringend notwendig erkannten Durchbrüche, die zu den „glänzendsten Taten anderer Großstädte" zählten, sich hier mangels eines Enteignungsgesetzes nicht durchführen ließen, und man daher Gefahr laufe, „die schlimmsten Präjudizien für die Zukunft zu schaffen".[30] In einem Bericht an den Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein über die oben referierte Regulierungsdebatte blieb er jedenfalls bei seiner Position. Der historische Baucharakter einer Stadt bilde „das monumentale Spiegelbild ihrer kulturellen Entwicklung" und müsse nach Möglichkeit erhalten bleiben, die Rücksichten darauf könnten aber beim „allmählichen Umbau einer Stadt, der, wenn sie sich lebendig weiterentwickelt, unvermeidlich ist, nicht die einzigen sein". Eine „zielbewußte" Stadtverwaltung müsse vielmehr dafür sorgen, daß neue Gebäude „der modernen Gesundheitspflege entsprechen", von der Straße genug Luft und Licht bekämen, und daß auf Verkehrssteigerungen rechtzeitig durch Eröffnung neuer Verkehrswege reagiert werde.[31]

Fritz von Emperger, ein U-Bahn-Experte mit in amerikanischen Städten erworbener Praxiserfahrung, sah sein vermutlich dort ent-

worfenes Stadtbild durch die Verteidiger Alt-Wiens viel stärker gefährdet, und entsprechend drastischer fiel auch seine Kontra-Stellungnahme aus:

> „Hätten diese Anschauungen zur Zeit der Niederlegung der Wälle des alten Wien bestanden, vielleicht hätten dieselben verhindert, daß das gewiß schöne Stadtbild mit Wall und Graben verschwunden wäre. Wenn geistig hochstehende Männer das Gefühl für die Grenzen verlieren, wo die Achtung, die wir unserer Vergangenheit schulden, aufhört, und wo man den Bedürfnissen, welche die Gegenwart gebieterisch fordert, Rechnung tragen muß, dann ist dem mit bloßen Worten nicht abzuhelfen, dort kann nur die eiserne Notwendigkeit den richtigen Weg weisen, wenn es dabei auch zu spät wird. Hindern wird man damit die notwendige Entwicklung Wiens zu einer Großstadt nicht, aber aufhalten, erschweren, unterbinden kann man damit den Fortschritt auf Jahrzehnte."[32]

Auch in der zur selben Zeit geführten Diskussion um eine neue Wiener Bauordnung wurde der Ausschließungsanspruch dieser Stadtbild-Rhetorik empfunden, als ein Industriellenvertreter aus deren rigiden Bestimmungen für Industriebauten die Priorität des Schönen vor dem Nützlichen herauslas, was bedeute:

> „*ôte toi que je m'y mette*, hinaus mit der Industrie aus Wien. Ob das für Wien sehr wünschenswert ist und ob man da nicht ein bißchen mit der Existenz spielt, will ich dahingestellt lassen … Ich finde, daß die Industrie in Wien überhaupt zu sehr als Luxus betrachtet wird. Es wird der Schönheitscharakter so außerordentlich betont, aber deshalb sollte man doch der Industrie nicht solche Fesseln anlegen. In Schönheit sterben ist schön, aber zuerst muß man ein bißchen ordentlich leben. Ich glaube, die Industrie ist gerade diejenige, die zum Leben in der Großstadt sehr viel beiträgt."[33]

Am prononciertesten wurden die mit Modernität konnotierten Elemente der Stadtkonstruktion – Funktionalität, Regelhaftigkeit, Wiederholung, Offenheit, Vernetzung, Kommunikation, Verkehr, Marktverhältnisse –, denen Sitte und die sich hinter ihm sammelnden Verteidiger von Alt-Wien jegliche ästhetische Qualität absprachen, von dessen Antipoden Otto Wagner zu einem Konzept modernen Städtebaus verknüpft. Schon bei seinem Projekt für den Generalregulierungsplan hatte er bekanntlich das Motto „Artis sola domina necessitas" gewählt. Auch der oben bereits zitierte Bewunderer der Wagner'schen Bauten hatte unter Berufung auf diesen beim Wiener Miethausbau eine Entwicklung weg vom Ornamentalen und hin zum Formalen, durch die Gegebenheiten der Siedlungsdichte Bestimmten konstatiert:

> „Ich gehe wohl nicht fehl, wenn ich auch diese Neuerung auf die schon von Hansen ausgesprochene, von den Modernen aber zum Princip erhobene Auffassung zurückführe, daß in der modernen Großstadt nicht das Einzelhaus mit seinen Säulen, Gesimsen, Dachgruppen etc. die Grundlage der neuen Architektur bildet, sondern eine aus diesen Elementen zusammengesetzte Einheit höherer Ordnung: Das moderne Kunstwerk heißt – die Straße. Die einzelnen Häuser müssen in künstlerischer Beziehung zueinander stehen und sich der höheren rhythmischen Organisation unterordnen."[34]

1911 faßte Wagner dann sein städtebauliches Konzept in der Schrift „Die Großstadt"[35] zusammen. Unter eindeutiger polemischer Bezugnahme auf Sitte und seine Anhänger entwickelte er ein Stadtmodell, das er bedingungslos an den für ihn konstitutiven Elementen der modernen Lebensweise wie Demokratisierung, Hebung des allgemeinen Lebensniveaus, Konzentration, Wachstum, Ökonomisierung, Funktionsdifferenzierung und dem daraus sich ergebenden Regulierungsbedarf für immer komplexere Kommunikationsprozesse orientierte. Zum Unterschied von Sittes Bild eines gebauten Stadtkörpers, in das Charakteristika wie nahezu subjekthafte Identität, organisch gewachsene Homogenität, durch mythisierende Pietät verfestigte Traditions-

verwurzelung, lokalistische Geschlossenheit und Stabilität eingeschrieben waren, zeichnete er daher konsequenterweise das eines dynamischen Funktionssystems, gekennzeichnet durch Heterogenität, Offenheit, Prozeßhaftigkeit und vernetzte, nach rationalem Kalkül organisierte Beziehungsmuster, aber auch durch Spielräume für nicht Vorhersehbares.[36] Zweck einer Großstadt sei, „der befriedigende Aufenthalt einer Millionenbevölkerung zu sein". Zweifellos lebe die Mehrzahl der Menschen lieber in einer Großstadt als in einer kleinen Stadt oder auf dem Land. „Erwerb, gesellschaftliche Stellung, Komfort, Luxus, eine niedrige Sterblichkeitsziffer,das Vorhandensein aller geistigen und physischen Hilfsmittel, Zeitvertreib im guten und schlechten Sinne und schließlich die Kunst" seien die einander ergänzenden Triebfedern des Anwachsens der Großstädte. Die Kunst müsse dabei „allem Entstehenden die Weihe verleihen" und „das Stadtbild der jeweiligen Menschheit" anpassen. „Unser demokratisches Wesen, in welches die Allgemeinheit mit dem Schrei nach billigen und gesunden Wohnungen und mit der erzwungenen Ökonomie der Lebenweise eingepreßt wird, hat die Uniformität unserer Wohnhäuser zur Folge", weil vielgeschoßige Häuser den Grundkostenanteil pro Wohnung verbilligten. Überdies komme heute mehr als je der Spruch „Zeit ist Geld" in Betracht, was naturgemäß zu Mehrung der Geschoßzahl im Zentrum führe. Durch die Zusammenlagerung der Häuser entstünden lange und gleiche Straßeneinfassungsflächen. „Die Kunst unserer Zeit hat durch breite Straßen diese Uniformität zur Monumentalität erhoben und weiß dieses Motiv durch glückliche Unterbrechungen voll zu verwerten". In solchen Fällen könne nie von „Stadtschablone" die Rede sein. Die ökonomisch bedingte Uniformität habe leider zu Auswüchsen zweckwidriger Ornamentierungen geführt. Ebenso abzulehnen seien absichtliche, nicht durch den Straßen- oder Verkehrsorganismus entstandene oder terrainbedingte Straßenkrümmungen und unregelmäßige Platzlösungen, „um angeblich malerische Straßenbilder zu erzielen". Der Eindruck eines Stadtbildes sei von der „Mimik" der „Großstadtphysiognomie" abhängig:

„Die nicht unterbrochene Kette einer mit schönen Läden (...) geschmückten Radialstraße, welche die Menge hastig durcheilt, andere Straßen, die sich für den Bummel eignen und die Spaziergänger durch gegenseitiges Begaffen befriedigen, sowie das Prüfen des Luxus nach dem Maßstabe der eigenen Tasche gestatten, eine Anzahl schöner und guter Restaurants, welche leibliche Befriedigung und Ruhe bringen, Plätze, auf welchen sich auf hoher künstlerischer Stufe stehende Bauwerke oder Monumente etc. sich dem Besucher überraschend bieten und manches kaum zu nennende Andere; diese sind es in erster Linie, welche der Stadt die einnehmende Physiognomie verleihen. Kommen hiezu die besten Verkehrsmittel, eine einwandfreie Straßenreinigung, die allen Komfort umfassende, jeder sozialen Stellung Rechnung tragende Unterkunft, so sind damit die Hauptbedingungen des Großstadteindruckes für die künstlerisch indifferente Allgemeinheit angeführt."

Das „Gerippe jeder Großstadt" bildeten die bestehenden Verkehrslinien, Flüsse, Terrainverhältnisse etc., die Regulierung müsse nach einem zweiteiligen „System" erfolgen: 1. Im bereits bestehenden Teil der Stadt werde sie sich unter Rücksichtnahme auf Verkehrs- und sanitäre Erfordernisse sowie ökonomische und soziale Verhältnisse darauf beschränken, „das bestehende Schöne zu erhalten und günstig im Stadtbilde zu verwerten". 2. Der Teil der Stadterweiterung müsse systematisch gestaltet werden und eine „großzügige Regelung der Wohn- und Lebensweise der zukünftigen Bewohner, die Installationsmöglichkeit von heute noch Unbekanntem, die Annahme von ‚Sicherheitsventilen' für die Expansion der Großstadt und nicht zuletzt deren schönheitliche Ausgestaltung" miteinbeziehen. Wagners Stadtmodell war in konzentrische Zonen eingeteilt, durch Zonen- und Radialstraßen entstand ein Netz, das nach außen hin „unbegrenzt", also für weitere großstädtische Expansion offen war. Der Verkehr war im wesentlichen durch ein in Zonen- und Radiallinien verlaufendes Schnellbahnsystem reguliert, sodaß jeder beliebige Punkt mit einmaligen Umsteigen zu erreichen war. Die von diesem Netzsystem gebildeten Bezir-

ke waren einerseits durch ihre „Bestimmung nach Berufen (Hochschulen), Wohnweise, Industrie- und Handelsvierteln, Windrichtung etc.“ voneinander differenziert, andererseits hatten alle Einrichtungen wie Parks, Schulen, Ämter, Bazare, Werkstätten, Theater etc. und Verkehrsmöglichkeiten. Die Binnenstruktur der Bezirke war durch ein streng durchgehaltenes Block-Rastersystem bestimmt, in das auch die sieben Stockwerke hohen Mietwohnhäuser so eingepaßt waren, daß jedes mit einer Front an einen Garten, Platz oder Park grenzte und mit den andern an breite Straßen, wo die Wohnungen

> „alle kulturellen Errungenschaften aufweisen, also gesund, schön, bequem und billig sind. … Der Hinweis auf Tradition, Gemüt, malerische Erscheinung etc. als Grundlage von Wohnungen moderner Menschen ist unserem heutigen Empfinden nach einfach abgeschmackt. Die Anzahl der Großstadtbewohner, welche vorziehen, in der Menge als ‚Nummer‘ zu verschwinden, ist bedeutend größer als die Anzahl jener, welche täglich einen ‚guten Morgen‘ oder ‚wie haben Sie geschlafen‘ von ihren sie bekrittelnden Nachbarn im Einzelwohnhaus hören will.“

## *Westliche Vorbilder*

Dieses letzte Wagner-Zitat führt uns explizit zu einer Ebene des Großstadt-Diskurses, die mehr oder minder deutlich auch schon beim Streit um das gebaute oder zu bauende Stadtbild immer mitgedacht wurde – zum Konflikt um die großstädtische Lebensweise: Ob die Wiener in einer modernen Großstadt lebten, ob es diesbezüglich einen Rückstand aufzuholen gelte oder ob diese Rückständigkeit nicht viel eher bewahrenswert sei, das wurde seit der Jahrhundertwende vermehrt zum Thema von Auseinandersetzungen. Ebenso ging es auch immer um Form und Qualität des mit dieser Lebensweise konstituierten Stadt-Raums. Leicht möglich, daß Wagner bei seiner Charakterisierung der Präferenzen von Großstadtbewohnern Georg Simmels

klassischen Essay „Die Großstädte und das Geistesleben“ im Kopf hatte, wo dieser die mit räumlicher Enge und intensiver Kontrolle verbundene soziale Kohärenz des Kleinstadtlebens und die von Rationalität und sozialer Distanz bestimmte, dafür aber mehr individuelle Freiräume zulassende großstädtische Daseinsform einandergegenüberstellte.[37] Als einer der ersten Sozialtheoretiker faßte Simmel die Kategorie das Raumes nicht bloß als abstrakte Vorgabe, sondern darüber hinaus als eine durch die Wahrnehmung und die „Wechselwirkung unter Menschen“ hervorgebrachte psycho-soziale Konstruktion auf.[38] Simmel kannte zwar Wien, die Referenz für seine Analyse war aber eindeutig Berlin.[39] Wien wäre wohl auch keinem zeitgenössischen Beobachter als Paradebeispiel einer modernen Metropole in den Sinn gekommen. Hartmut Waentig, der im selben Band wie Simmel einen Beitrag über „Die wirtschaftliche Bedeutung der Großstädte“ lieferte, versetzte seine Leser zur Illustration des Themas nicht „nach dem stolzen London, dem reizenden Paris, dem altväterischen Wien, dem jugendlichen Berlin“, sondern führte sie nach Amerika, „wo als der unübertroffene Meister wirtschaftlicher Organisation und Technik das bürgerlichste aller modernen Völker seine Sitze aufgeschlagen hat“ und beschrieb ihnen New York als eine verwirrende Vielfalt von City, Handels-, Gewerbe-, Industrie- und Wohnquartieren. „Und durch das Ganze ausgegossen die nimmer ruhende Flut rastlos schaffender, gierig genießender, reizbarer Menschen! Die Großstadt ist es, die als modernste Verkörperung amerikanischen Geistes dem Fremdling machtvoll entgegentritt“.[40]

Auch Alexander Dorn, ein liberaler Wiener Wirtschaftsexperte, erzählte 1900 fasziniert und mit hörbarer Sympathie dem Publikum in seiner Heimatstadt über die während einer fünfwöchigen Reise in Städten der amerikanischen Ostküste, vor allem in New York gemachten Erfahrungen: Über die „kolossale Bewegung“ auf den Straßen und die multiethnische Bevölkerung, die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel, die wegen des teuren Grundes bis zu 23 Stockwerke hohen „Himmelkratzer“ mit ihren elektrischen Aufzügen, das umfassende Warenangebot der Department-Stores, den re-

gen, schon bei Jugendlichen entwickelten Geschäftsgeist und das so weitgehend durchgesetzte „Princip der Arbeitsersparung“ … Die Amerikaner seien aber nicht nur „Ziffernmenschen“, sondern darüber hinaus auch sehr liebenswürdig und offen und mit einem ausgeprägten Staats- und Gemeinsinn ausgestattet. Drei Charakterzüge des amerikanischen Straßenbildes fielen dem Beobachter aus der Alten Welt zudem besonders angenehm auf – daß man fast nie Militäruniformen und einem geistlichen Gewand begegne, weil Militär und Klerus im dortigen Staatsleben eine viel untergeordnetere Rolle spielten, und das Bild der „freien und selbstbewussten Haltung“, das ihm die „körperlich und geistig fast vollständig männlich“ erzogenen Frauen vermittelten.[41]

Ungefähr zur selben Zeit präsentierte der Journalist Max Winter in der „Arbeiter-Zeitung“ anläßlich der Pariser Weltausstellung seinen Lesern ein Bild der französischen Metropole.[42] Als Sozialdemokrat vermaß er Stadträume vor allem daraufhin, wieweit ihre Ausstattung mit modernen Infrastrukturen auch der Masse der Bevölkerung verbesserte Lebensbedingungen ermöglichte, und wieweit sie frei von vormodernen obrigkeitlichen Disziplinierungszumutungen waren. Danach stand für ihn fest: „In Paris ist ungemein viel zu lernen, namentlich für die Wiener, die immer Großstädter zu sein glauben, weil sie Bewohner einer großen Stadt sind. Von einer großen Stadt aber bis zu einer wirklichen Großstadt ist noch ein weiter Weg.“ Er war beeindruckt von der Leistungsfähigkeit der Pariser öffentlichen Verkehrsmittel, von Dichte und Tempo des Verkehrs, vom guten Straßenzustand, der geringen Staub- und Rauchbelästigung und der bestens funktionierenden Straßenreinigung, von den Kinderspielplätzen abseits des Verkehrs, jedoch auch von der Selbstdisziplin der Verkehrsteilnehmer, der Lebendigkeit des Straßenhandels, ob nun pornographische Photos oder Zeitungen feilgeboten wurden, und von der maßvollen Präsenz der Ordnungsmacht in Gestalt von Polizisten und Vorschriftstafeln. Die Wiener Zustände waren für ihn im Vergleich dazu beklagenswert: Der zwar schwächere, aber dennoch häufig stockendere Verkehr, der oft noch durch polizeiliches Eingreifen zu-

sätzlich behindert würde, die staubigen und schlecht gereinigten Straßen, der Mangel an verkehrsgeschützten Spielplätzen für Proletarierkinder, die Rauchplage, die Behinderung des Hausierhandels im Interesse der Greißler-Klientel der christlichsozialen Stadtverwaltung und das Verbot der Zeitungskolportage, und die bis zur Vorschrift, „daß die Kleider noch vor dem Verlassen des Pissoirs zu schließen sind", reichende obrigkeitliche Regulierungswut. Zugespitzt:

„In Wien kann jeder nur dann sein Leben riskieren, wenn ihm kein Wachmann zusieht – in Paris ist jeder Herr seines Lebens und eigener Hüter seiner geraden Glieder; er darf zum Beispiel von der Tramway, auch von der Dampftramway, abspringen, wenn er es trifft. … In Wien wird die Volksgesundheit durch Staub und Rauch vergiftet, während Paris diese Vorsorge für die Gesammtheit in umfangreichster Weise getroffen hat. Es bedarf wohl keiner speziellen Entscheidung, welcher Schutz für die Staatsbürger der vernünftigere, bessere, wirkungsvollere ist."[43]

Daß dieses gegen das Pariser Muster so drastisch abfallende Wien-Bild nicht zuletzt der gegen die Christlichsozialen gerichteten oppositionellen Rhetorik Max Winters zuzuschreiben ist, und er andere Aspekte seiner Heimatstadt keineswegs als rückständig, sondern als irritierend modern empfand, lassen seine drei Jahre später notierten Impressionen aus der Mariahilfer Straße erkennen, die er als geradezu paradigmatischen Ort der modernen Dynamik der kapitalistischen Warenzirkulation darstellt: Diese

„größte Geschäftsstraße Wiens, in der man … immer den Pulsschlag der Zeit fühlt, in der man gedrängt und geschoben wird, wenn man nicht selbst drängt oder schiebt, die jahraus, jahrein vom frühen Morgen bis spät abends nur ein Gesicht zeigt – die verzerrten Züge der Hast, wie jede Geschäftsstraße sonst irgendwo in der Welt. Die Hast des Erwerbes, die Jagd nach dem Geld gibt der Geschäftsstraße ihren Charakter. Das ist die Alltäglichkeit, dieses Lärmen und Hasten, dieses Stoßen und Drängen, dieser grelle Lichterglanz und die-

se schreiende Reklame. Und die bunte Menge, die die Straße füllt, die sehnsüchtig Begehrenden neben den aus dem vollen Schöpfenden, die Lastträger neben den Nutznießern. Vor allem die Frauen, die geputzten neben den putzenden. Wie Nachtschwärmer zum Licht, so fliegen sie von Auslage zu Auslage, umschwärmen sie, drängen und stoßen sich…“[44].

Dabei war in Wien die Modernisierung des Einzelhandels zu dieser Zeit noch weit vom in Paris oder Berlin erreichten Niveau entfernt. Die beiden bedeutendsten Kaufhäuser der Mariahilfer Straße, Gerngroß und Herzmansky, waren weiterhin in erster Linie Textilgeschäfte und hatten bei weitem nicht die Ausdehnung und das umfassende Warensortiment der riesigen Warenhäuser in den genannten Städten. Die Liberalen drängten denn auch auf eine diesbezügliche Modernisierung der Großstadt Wien und auch die sozialdemokratischen Handelsgehilfen erwarteten sich davon mehr sowie bessere Arbeitsplätze und mokierten sich über die von den Christlichsozialen verteidigte Wiener „Rückständigkeit“.[45] Die meist christlichsozialen Proponenten der Interessen des Kleinhandels rechtfertigten sich zwar auch mit dem ökonomischen Argument, daß die Warenhäuser in Paris und Berlin Schaden angerichtet hätten, und wetterten mit unverhohlenem Antisemitismus gegen die Habsucht der Warenhausunternehmer, doch immer wieder kamen beharrliche und skurrile Verweise auf die besonderen vormodernen Qualitäten Wiens und seiner Bewohner dazu:

„Paris, das seit Jahrzehnten und Jahrhunderten der Wallfahrtsort aller Fremden war … Berlin ist noch lange nicht Paris und es übt trotz seines schnoddrigen Großtuns noch lange nicht jene Anziehungskraft, wie es das französische Sünden- und Vergnügungsbabel am Seinestrande bewirkt … Und nun gar Wien. Diese im Gegensatz zu den anderen Weltstädten so kleine, niedliche, leichtlebige Phäakenstadt mit ihren altväterischen Handels- und Verkehrsverhältnissen! Hier erscheint die Möglichkeit ausgeschlossen, sich auf ein Bedürfnis für Warenhäuser zu berufen.“[46] … „Der echte Wiener ist für

solche Unternehmungen wie Gerngroß nicht eingerichtet."[47] … „Das Wiener Volkspublikum ist in punkto Geschmack und Behandlung etwas Besseres gewöhnt als das Pariser, welches in dieser Beziehung gar nicht anspruchsvoll ist und jeden Schmarren zusammenkauft."[48]

Der uns bereits bekannte Alexander Dorn machte in seiner Funktion als Gemeinderat 1905 einen Vorschlag zur Dynamisierung des Wiener Arbeitsalltags durch effizientere Zeiteinteilung. Namentlich am Beispiel von Paris könne man lernen, daß

„die ganze bei uns übliche, aus alten Zuständen herübergenommene Tageseinteilung dem lebhaft entwickelten geschäftlichen und gesellschaftlichen Treiben in keiner Weise mehr entspricht. Eine durch alle Gesellschaftsschichten durchgeführte gleichmäßige Zeiteinteilung mit Reduzierung des jetzt die beste Arbeitszeit wegnehmenden Mittagessens auf ein kurzfristiges Gabelfrühstück und Verlegung der Hauptmahlzeit auf die frühen Abendstunden würde einerseits für die Abwicklung der Geschäfte von großem Vorteile sein, anderseits die abendliche Geselligkeit in fruchtbarster Weise beleben."[49]

Auch einem Berliner Auslagen-Dekorateur fiel das vergleichsweise behäbige Wiener Geschäftsleben auf, als er sich hier im Herbst 1903 zu Studienzwecken aufhielt. Er fand zwar viele schöne Dekorationen, doch seien die Schaufenster kleiner, da es nicht so viele moderne Häuser wie in Berlin gebe. Untertags pulsiere das Leben, doch viele Detailgeschäfte machten um acht zu und gegen neun sei es in den Straßen dann ziemlich ruhig. Da es außerdem nur wenig elektrische Bogenlampen gebe, zeige sich ein „Bild, das mit dem des Berliner Nachtlebens der Friedrichstrasse nicht konkurrieren kann. Ich glaube, in Wien lebt man gut bei Tag und schläft gut nachts."[50]

## *Die Sicht aus Deutschland*

Dieses wechselseitige Einander-Verstärken von vorfindbaren Unterschieden, selbstgerechtem Festhalten am „altväterischen“ Wien und ausländischen Impressionen von Wiens Rückständigkeit scheint vor allem in Korrespondentenberichten nach Deutschland immer wieder die Zuschreibung der unernsten und behäbigen Vormodernität dieser Stadt in Verbindung mit den altbekannten Topoi „Phäaken“ und „Capua der Geister“ hervorgebracht zu haben, was schließlich 1907 Felix Salten zu einer zornigen Replik in der Berliner Zeitschrift „Morgen“ veranlaßte. Wien werde wie „ein weitläufiges Vergnügungslokal“dargestellt, als

> „ein Jux von einer Stadt, ein Scherz, eine Spielerei, an der sich allerdings viele Menschen beteiligen, an die aber keiner in besonnenen Stunden so recht glaubt. Solch eine Wirtschaft muß natürlich zu schmählichem Untergang führen … Aber, Wien ist eben anders. … Das Verwickelte an der Sache ist nur, daß es mit Wien stark vorwärts geht. Es ist geradezu in einem Aufschwung. Aber davon spricht niemand, weil zu so frohen Berichten die alten Formeln nicht passen würden…“.

Mit offensichtlicher Befriedigung illustrierte er am Beispiel der erfolgreichen Wahlrechtsdemonstration der österreichischen Sozialdemokratie, daß Wien zum Unterschied von Berlin Raum für das Freiwerden der heterogenen Kräfte der Moderne verfügbar habe:

> „Daß bei uns zweimalhundertfünfzigtausend Arbeiter mit aufgerollten roten Fahnen über die Ringstraße ziehen durften, ohne daß unser Bürgertum die Fraisen, und ohne daß unser Militär Marschordnung bekam, während in Berlin das bloße Gerücht von einem beabsichtigten Umzug der Sozialisten hinreichender Anlaß war, den Lustgarten wie die Linden mit Garderegimentern und mit Kanonen zu sperren, regt unsere Besserwisser zu keinem Vergleich an.“[51]

Der Herausgeber der „Morgen“, Werner Sombart, nahm Saltens Polemik zum Anlaß für eine von diesem überhaupt nicht intendierte Abrechnung mit der Moderne,[52] deren auf die Metropolen konzentrierte Ausdifferenzierungsprozesse er zum Unterschied von Simmels ambivalenter Einschätzung rein negativ zeichnete. Auf Wien projizierte er sein Gegenbild. Diese Stadt war für ihn ein organisches, homogenes Ganzes, harmonisiert und stabilisiert durch die Kohärenz einer in der Tradition verwurzelten Kultur, die den Einklang von Natur, gebauter Umwelt und Bewohnerschaft gegenüber den inhumanen Fragmentierungs- und Mobilisierungszumutungen der modernen Zivilisation bewahrte.[53] Auch er habe noch vor zehn Jahren Wien dafür geringgeschätzt, daß es „kein Nachtleben und keine Stadtbahn hatte und nicht alle Jahre um 100.000 Einwohner zunehme“. Heute sehe er:

> „Alles, worauf der Berliner stolz sein kann, hat New York in zehnfachem Umfange: es ist dreimal so groß, es wächst noch rascher an, es hat zehnmal so viel Verkehr, zehnmal soviel Theater, seine Restaurants und Vergnügungsparks sind zehnmal so groß, sein Lärm zwanzigmal lauter, seine Entfernungen sind noch weiter. Und was ist New York? Eine Wüste. Ein großer Kulturkirchhof. Soll die Menschheit auf ihm endigen?“

Wien sei dagegen „Kultur, Ganzheit, Ausgeglichenheit.“ Die alte Stadt sei voll Harmonie – „in jedem Stein ein Lied, in jeder Straßenkrümmung, in jedem rebenumrankten Hof, in jedem Palazzo ein melodisches Tonstück“. Freilich sah er auch Wien schon vom Einbruch der Moderne bedroht: Wer von Schönbrunn auf die Stadt schaue, müsse feststellen, „wie sich ein greuliches modernes Proletarierviertel dazwischenschiebt und alle feinen Empfindungen verletzt.“ Dennoch: der Wiener sei „ein Mensch. Nicht das Teilstück eines Menschen, das wir in Norddeutschland so häufig finden. Auch der Berufsmensch noch mit Sinn für das Leben.“ Noch pointierter zivilisationsabgewandt, ganz anders als beim oben vorgestellten Wiener Alexander von Dorn, war die Perspektive, mit der Sombart – sichtlich als Mann von

den modernen Frauen irritiert – auf die Städterinnen blickte: Wien sei „eine der ganz wenigen Städte, die Frauen, besondere ursprüngliche Frauen hat, Frauen, die man schmecken kann, die etwas Eigenes an sich tragen, wie eine schöne Blume, wie ein schönes Tier." Mit einem Wort: Wien war für ihn „die regulative Kulturidee", das „Symbol dessen, was wir zu erhalten, was wir wiederzugewinnen trachten müssen. … An Wien erstarken wir wieder, wenn wir von Ekel über die moderne menschliche Entwicklung erfüllt werden."[54]

Ein solches Wien-Bild, noch dazu gezeichnet von einem so renommierten Nicht-Wiener, muß im Lager der Verteidiger Alt-Wiens begeistert aufgenommen worden sein. In die von ihnen herausgegebene Streitschrift, die ihre zentralen Stellungnahmen in der oben beschriebenen Auseinandersetzung dokumentierte, wurde jedenfalls Sombarts Artikel als eine Art programmatische Einleitung aufgenommen.[55] Anläßlich der Wiener Tagung des Vereins für Sozialpolitik im Jahr 1909, als diese Diskussion schon im Abebben war, nahm Sombart den Faden unter Zuhilfenahme der Dorf-Metapher nochmals auf, um noch pointierter die lokalistische, vormoderne Homogenität dieser Stadt und ihrer Bewohnerschaft als besonderen Wert hervorzustreichen

> „Was ist der Zauber, den Wien auf jeden ausübt? Daß wir in Wien noch lebendige, organisch gewachsene Menschen finden. Der Reiz der Stadt liegt darin, daß es eigentlich keine Stadt ist. Wenn heutzutage die Anschauung nicht herrschen würde, die Bezeichnung Dorf sei etwas minderwertiges, möchte ich sagen, der Reiz der Wienerstadt liegt darin, daß es seiner ganzen Anlage nach ein Dorf ist. … Hier sind Menschen, sonst eine Seltenheit, Naturmenschen, organische Gebilde, nicht irgendwelche Spezialisten, Berufsausübler, sondern ganze Lebewesen."[56]

Auch für den in Wien als Literat und Journalist tätigen Rheinländer Franz Servaes,[57] der die Stadt einer „Freundin in Berlin" näherbringen wollte, gab letztlich das Lokale den Ausschlag: Trotz des Vorrangs des germanischen Elements sei Wien von einer „seltsam durcheinander-

wogenden Rassenvermischung“ charakterisiert, dennoch sei daraus schließlich, „als wundersam anziehende Einheit, das ‚echte Wienertum‘ hervorgegangen.“ Gegenüber dem „Genius der Rasse“ habe sich hier „der Genius des Ortes stärker (oder doch zumindest ebenbürtig) erwiesen …“. Die „Wiener Rasse“ habe sich „kraft jahrtausendealter Bodenständigkeit … derart zäh festgesetzt und nachhaltig durchgedrückt …, daß sie alle Aggregatkörper … sich amalgamiert und nach ihrem Ebenbilde umformt.“[58] Wien sei keine moderne Stadt im eigentlichen Wortsinn. Es dürfe zwar nicht aufhören, zu lernen und sich zu modernisieren, sein im Vergleich zu Berlin „bedächtigeres Tempo“ sei aber im Wesen der Stadt begründet und kein Nachteil. Epigrammatisch könne man sagen: „Berlin will ‚werden‘ … Wien aber soll Wien bleiben.“ Berlin müsse in kultureller Hinsicht vorangehen, probieren, anpacken, Wien dagegen mit „seiner altbefestigten erlauchten Kultur“ habe guten Grund zur Skepsis und solle nur „das bereits Kulturgewordene übernehmen“, es sei in der kulturellen Entwicklung der deutschen Lande Nachhut und verantwortungsvolle Bewahrerin. „Darum ist Wien also im Gesamtbereiche der deutschen Kultur Berlins wichtiges und fruchtbringendes Gegengewicht. Seine Aufgabe ist … ein Damm und Bollwerk wider den eindringenden Amerikanismus zu sein.“[59]

Ganz ähnlich waren die Schlußfolgerungen des aus Berlin stammenden Walther Brecht, eines mit Hugo von Hofmannsthal befreundeten und von 1913 bis 1925 in Wien tätigen Literaturwissenschafters in einem Vortrag über „österreichische Geistesform und österreichische Dichtung“ [60], nur argumentierte er zwiespältiger. Obwohl für ihn das „alte Land- und Volkswien“ mit seiner bodenständigen deutschen Kultur und Sprache ungebrochene Beharrungs- und Integrationskraft bewies, konnte er nicht umhin, quer dazu eine weitere Geschichte zu erzählen, in der immer wieder die der spezifischen räumlich-historischen Konfiguration Wiens immanenten Heterogenitäten und Widersprüchlichkeiten, Paradoxa und Ambivalenzen in den Blick kamen, Elemente also, die zunehmend als unabdingbare Ingredienzien des

Projekts Moderne angesehen werden.[61] Die Lage der Stadt an der Donau und am Kreuzungspunkt uralter Handelswege habe zu immer neuen Kulturerfahrungen und janushäuptiger Entwicklung führen müssen. „Die Vermittlung westlichen Besitzes, römisch-christlich-germanischen Kulturgutes nach dem Osten, die Vermittlung östlicher Geistes- und Seelenströmungen nach dem Westen, das war diesem Land und dieser Stadt von vornherein als Aufgabe gegeben." Demgemäß sah er „viele verschiedene ‚Wien'„, wo sich „ein höheres und niederes Element einander gegenüberstehen, ein fremdes, jeweils modernes und ein altes, bodenständiges, volksmäßiges; zunächst ganz fremd, bewegen sie sich doch aufeinander zu und durchdringen sich in tausend Modifikationen". Die Nationalitätenproblematik illustriere „die so oft erlebte Notwendigkeit der halben Lösungen, einer Balance „im Labilen" und eine eigentümliche Ironie und „fast unheimliche Fähigkeit, alle 52 Seiten einer Sache auf einmal zu sehen und zu verstehen, aber auch ebensogut ihr Gegenteil …". Und wenn er der Vorliebe für das Abstrakt-Erdachte, dem Ordungssinn und Staatsbewußtsein bei den Preußen auf österreichisch-wienerischer Seite das organisch Gewachsene, die Abneigung gegen Organisation und den – im Sinn eines lokalistischen Partikularismus verstandenen – Individualismus gegenüberstellte, so konterkarierte er solche dichotomischen Typisierungen im nächsten Atemzug schon wieder mit Äußerungen wie:

> „So ist der Österreicher, um den Alt und Neu in seiner Architektur ganz anders herumstehen wie um die meisten Reichsdeutschen und in dessen seelischer Welt soviel Altertümlichkeit lebt neben eben eingeführtem Modernsten, gleichzeitig alt und jung (zugleich auch älter und jünger als wir) … Gerade deswegen wird er vom Reichsdeutschen oft nicht verstanden." Abschließend nahm er allerdings nur den einen, die organizistische Homogenität betreffenden Erzählstrang wieder auf und meinte, Österreich (und damit Wien) sei „das Land der älteren Form deutscher Kultur … größerer Naturnähe in allem Leben, im Geistigen und Seelischen, in Brauch und Sitte, ge-

genüber dem neuen Deutschland mit seiner ungeheuren und ungeheuer rasch vom Alten wegführenden Entwicklung."

Es könne „dem Reich gerade soviel geben als von ihm nehmen. Und höchst Wertvolles, anderswo in der deutschen Welt kaum noch so Vorhandenes: organische Kultur, das Heil gegen die Mechanisierung."

## *Die Wiener Sicht*

Es waren offenbar nicht selten reichsdeutsche Nichtwiener, deren Unbehagen an der Moderne im hektischen Aufsaugen alles Neuen durch ihre Metropole Berlin den Kristallisationspunkt fand,[62] denen diese „physiognomielos(e), traditionsarm(e)" und mit „amerikanische(m) Gepräge" versehene Stadt[63] Orientierungsprobleme bereitete, und die daher für sich Alt-Wien als ruhenden vormodernen Gegenpol und oft darüber hinaus auch als Hort bewahrenswerter Traditionen der deutschen „imagined communitiy"[64] aufbauten. Die Vermutung liegt nahe, daß sie dabei in einer gesamtdeutschen Raumlogik dachten und gegenüber ihrer Reichshauptstadt, deren Modernität ihnen als historischer Ausgangspunkt für die Konstruktion einer Nation denkbar ungeeignet erschien, quasi eine ausgleichende „Metropolarisierung" im Spannungsfeld von Vorwärts- und Rückwärts-Orientierung, von geschichtsloser Weltstadt und der gesuchten geschichtsträchtigen und homogenen nationalen Identität vornahmen. Mit dieser Imagination eines Ideal-Wien wurde der Blick auf die reale Stadt mit ihren überkommenen und im Übergang zur Moderne neu aufgetretenen sozialen, ethnischen, räumlichen Differenzierungen und Bruchlinien allerdings oft wider besseres Wissen verstellt.[65] Wiener dagegen oder überhaupt Österreicher, wenn sie sich nicht bloß als Verteidiger des Althergekommenen begriffen, und die häufig im gegenüber dem mächtigen Nachbarn typischen Zwiespalt zwischen Hinwendung und Distanzierung wohl nicht nur ein deutsches sondern auch ein österreichisches Raum-Konstrukt im Kopf hatten, wo der Donau-Metropole im Habs-

burgerreich die Berlin-Rolle zugedacht wurde, verlegten dieses Spannungsfeld viel stärker in den Binnenraum ihrer Stadt hinein. Auch für sie war Wien wesentlich durch seine Geschichte geformt, deren Folgen aber bestenfalls als ambivalent angesehen wurden.

Zwei Wiener, die ausdrücklich an der in der Donaumetropole gehegten Bewahrungssucht und Immobilität und der damit einhergehenden ontologisierenden Überhöhung der Kultur Alt-Wiens beißende Kritik übten und sich dabei an der Offenheit und Innovationsfähigkeit Berlins orientierten, waren Karl Kraus und Egon Friedell. Schon 1907 hatte sich Kraus im Rahmen einer abschätzigen Beurteilung des „Morgen" durch das „trostlose Geschwätz der Herren Sombart und Salten zum Lobe Wiens … gelangweilt" gefühlt und dazu angemerkt: „… als ob die Tadler Wiens es nicht gerade um seiner Vorzüge willen tadelten".[66] Und ein paar Jahre später meinte er unter eindeutiger Bezugnahme auf die Altstadt-Debatte ironisch: „Ich muß den Ästheten eine niederschmetternde Mitteilung machen: Alt-Wien war einmal neu." [67] und weiter:

> „Es gibt ein Zeitgefühl, das sich nicht betrügen läßt. Man kann auf Robinsons Insel gemütlicher leben als in Berlin; aber nur, solange es Berlin nicht gibt. 1910 wird's auf Robinsons Insel ungemütlich. Automobiltaxameter, Warmwasserleitung und ein Automat für eingeschriebene Briefe beginnen zu fehlen, auch wenn man bis dahin keine Ahnung hatte, daß sie erfunden sind. Es ist der Zeit eigentümlich, daß sie die Bedürfnisse schafft, die irgendwo in der Welt schon befriedigt sind."

Kraus' Denken war zwar vor 1914 zunehmend von Fortschrittsskepsis geprägt,[68] er schätzte aber offensichtlich die Funktionalität moderner urbaner Infrastrukturen und die davon und von der Moderne überhaupt eröffneten Individualisierungsspielräume, und litt daher unter dem hartnäckigen Festhalten an der Konstruktion einer besonderen, traditionsverhafteten Identität Wiens: „Die Großstadt soll

der Individualität eine Umgebung sein. Aber wehe, wenn sie selbst Individualität hat und eine Umgebung braucht."[69]

Gegen dieses Wien-Bild und den hermetischen Kulturbegriff, auf den es rekurrierte, polemisierte auch Egon Friedell in „Ecce poeta", seiner Hommage an Peter Altenberg. Ihn störte die Tendenz, „diese Stadt mit dem Begriff ‚alte Kultur' zu assoziieren und sich vorzustellen, sie bilde in unserer Welt eine Art Enklave jener versunkenen Lebensschönheit, nach der so viele Menschen sich zurücksehnen." Er entwickelte ein prozessuales Kulturverständnis, wo es darum ging, sich auf das höchste Modernisierungsniveau der Zeit, also auf die amerikanische Zivilisation voll einzulassen, wenn er sie dann auch durch eine diffus bleibende idealisierende Bezugnahme auf Europa (und seine Tradition?) wieder überwunden haben wollte.

> „Es ist nichts als Zeitverschwendung, wenn man von historischen Phantomen wie ‚Athen', ‚Florenz' oder ‚Weimar' träumt. Diese Kulturen waren gerade deshalb so groß, weil sie aus der unmittelbarsten Gegenwart des Tages entstanden waren. Heute sind sie tot und gehören bestenfalls ins Museum. Es gibt nur eine einzige Kultur, mit der wir rechnen dürfen: die um 1910. Alles andere ist Selbstbetrug. Wir dürfen nur fragen: haben wir heute schon eine Kultur, die unserer Zeit entspricht, eine Kultur, die nicht im Widerspruch steht mit Automobil, Torpedoboot, Bogenlampe, Untergrundbahn? Ja oder nein? Jede anderer Fragestellung ist unehrlich. … Wir haben noch keine Kultur. Aber wir wollen lieber keine haben als eine, die wir nicht selbst gemacht haben. Was sollten wir mit ‚alter Kultur' anfangen? Es sind Leichengewänder, die nicht für uns geschnitten wurden. ‚Alte Kultur' ist gut für Aufsatzthemen, aber im lebendigen Leben hat sie nur den Zweck, Keime zu unterdrücken. Es gibt nicht Schädlicheres und Entwicklungshemmenderes als die ewigen Lamentationen über die Amerikanisierung Europas. Der Amerikanismus ist die Krise der modernen Kultur, so wie der Naturalismus die Krise der modernen Kunst war. Eine Krise muß man aber durchstehen. Die Kultur der Zukunft wird den Amerikanismus überwinden

müssen, gewiß; aber auf der Basis des Amerikansimus, aus dem Amerikanismus heraus. Erst müssen wir Amerikaner werden, dann können wir wieder daran denken, ‚gute Europäer' zu werden. Aber die Uhr zurückdrehen, von Vergangenheit träumen, die es nicht mehr gibt, die Forderungen der Zeit einfach von sich weisen: – auf so bequeme Art wird nicht Kultur gemacht."

Schlichtweg modell- und damit für Wien vorbildhaft sah er diesen Prozeß in der deutschen Metropole realisiert, die sich ohne an der Vergangenheit maßzunehmen als Avantgarde der Modernität verstehe und eine perfekt funktionierende und hochproduktive, wenngleich noch seelenlose Großstadtmaschine repräsentiere:

„Berlin verdient gerade darum die höchste Bewunderung, weil es seine Aufgabe als deutsche Reichshauptstadt so richtig erfaßt hat: die Aufgabe, ein Zentrum der modernen Zivilisation zu sein. Berlin ist eine wundervolle Maschinenhalle, ein riesiger Elektromotor, der mit unglaublicher Präzision, Schnelligkeit und Energie eine Fülle von komplizierten mechanischen Arbeitsleistungen vollbringt. Es ist wahr: diese Maschine hat vorläufig noch keine Seele. Das Leben Berlins ist das Leben eines Kinematographentheaters, das Leben eines virtuos konstruierten *homme-machine*. Aber das genügt fürs erste. Berlin ist in den Flegeljahren einer kommenden Kultur, die wir noch nicht kennen, und die sich erst herausarbeiten muß. Die Berliner Geschmacklosigkeiten sind wenigstens moderne Geschmacklosigkeiten, und die sind immer noch besser als die geschmackvollste Unmodernität, weil in ihnen Entwicklungsmöglichkeiten stecken"[70]

Eine Art Abrechnung mit der Habsburgermetropole war Hermann Bahrs 1907 erschienene Schrift „Wien", die allerdings aus dem Kontext seiner zunehmenden Hinwendung zur Authentizität der Provinz und seiner hier eben zu Ende gegangenen wenig anerkannten und von persönlichen Fehden begleiteten Arbeit zu verstehen ist.[71] Der Text wirkt angesichts des Selbstverständnisses seines Autors als Wegberei-

ter der Moderne durchaus zwiespältig und mutet zum Unterschied von manchen reichsdeutschen Oden an Alt-Wien streckenweise wie ein Pamphlet aus der Provinz gegen die Oberflächlichkeit der Metropole an. Bahr entging darüber hinaus auch nicht der zeitgeistigen rassistischen Begrifflichkeit. Seine Hauptangriffspunkte waren die wienerische Anpassungswilligkeit und Untertanenmentalität sowie die Dominanz des Schauspielerisch-Formalen gegenüber dem Substantiellen.[72] Unter dem auf Wiener Boden zusammengerührten Gemisch von Völkern war eines, das ihm als besonders maßgeblich für diese Stadt erschien: „Kelten. Also selbst nicht starke Menschen, nicht eigenwillig, nicht eigensinnig, aber von einer merkwürdigen Kraft für das Andere … Immer bereit, abzuweichen, auszuweichen, anzunehmen, einzunehmen, einzugehen, aufzugehen. … Kein Charakter, alles Figur. Es ist ein Volk, das nur Form enthält. Es ist ein Volk, das sich immer gleich spiegeln muss. Es ist das Volk der grossen Schauspieler." Diese Disposition habe sich unter der Herrschaft der Habsburger vertieft, zumal angesichts ihrer in der Gegenreformation geübten Methode „mit der Furcht selig zu machen", und durch die Wirkung des Barocks, die Auflehnung gegen Unterdrückung durch den Verweis auf den leeren Schein dieser Welt abzubiegen, dann aber erst recht zu genießen wie ein Künstler, „der weiss, dass es nur ein Spiel ist, und doch auch weiss, dass dies Spiel sein einziger Ernst ist." Ebenso sei in Österreich und Wien der Liberalismus nicht Ausdruck der Bedürfnisse des Bürgertums wie sonst überall, nicht „Gesinnung", sondern nur „Mode". Er sei „im Salon" geblieben, seine Sprache sei daher auch vom Volk nicht verstanden worden. Deshalb sei der Liberalismus auch gleich zerronnen, „als einer kam, der mit dem Wiener wienerisch sprach, Wiener Gedanken in Wiener Worten. Das war der Zauber Luegers."[73] Die ganze Widersprüchlichkeit von Bahrs Argumentation trat in seinem Urteil über die assimilationswilligen Wiener Juden zutage, die für ihn geradezu als Quintessenz des perhorreszierten Wienerischen figurierten. Während „der wirkliche Jude keine Macht über die Wiener Stadt" habe, da sie „seinen Fleiss, die Betriebsamkeit, den Lebensernst" nicht möge, sei ihr „der Jude, der es nicht mehr sein will,

der Verräter seiner Rasse, der sie verlässt, der Schauspieler einer fremden (…) verwandt.“ Der Wiener „findet an ihnen sich selbst“, man könne sagen, „dass er durch und durch verjudet ist. Er war es schon, bevor noch der erste Jude kam.“[74]

Bahrs Einschätzungen waren stark vom 1879 verstorbenen nationalliberalen österreichischen Feuilletonisten Ferdinand Kürnberger beeinflußt, der gleich ihm den Wienern ihre Substanzlosigkeit, Vordergründigkeit und Unverbindlichkeit vorgeworfen hatte, und den er seitenlang äußerst beifällig zitierte.[75] Während Bahr aber immerhin auch historischen Kontingenzen Wirkkraft einräumte, basierte Kürnbergers Wien-Bild auf einem rein dichotomischen Entwicklungs-Schema, das durch eine Kombination aus räumlichen, ethnischen und sozio-kulturellen Kategorien bestimmt war: Synonyma für die niedrige Ebene waren Asien, Slawen, Unkultur, Nomadentum, Klientelwesen mit „weiblichen“ Charakteristika wie Sinnlichkeit, Unstetheit, Nachgiebigkeit, Verspieltheit, Subjektivität, Aufgehen in persönlichen Beziehungen; für die höhere Ebene standen Europa, Deutsche, Kultur, Seßhaftigkeit, Stadt, Staat, charakterisiert durch „männliche“ Eigenschaften wie Ernst, Härte, Konsequenz, Objektivität, Sachbezogenheit. Unausgesprochen formulierte er damit den – letztlich uneinlösbaren – Anspruch der klassischen Moderne nach Definition, Regelhaftigkeit, Eindeutigkeit, und nach Exklusion aller Unregelmäßigkeiten und Ambivalenzen.[76] Wien, das diesem Postulat in seinen Augen überhaupt nicht genügte, sah sich daher aus dem Zentrum nationaler Identitäts-Konstruktion an die Peripherie versetzt: Österreich und seine Hauptstadt wurden von Kürnberger eher der unteren Ebene zugeordnet und in der durch ständigen Fluß des Austausches noch mehr destabilisierten Übergangszone vom „ohnedies mit altem Celtenblut infiltrirte(n)“[77] Süddeutschland zu Asien verortet. Zwar wurde damit zurecht der – für Bahr offenbar auch noch gut dreißig Jahre später bestehende – Wiener Rückstand zum weiter westlich schon erreichten Rationalitäts- und Modernitätsniveau diagnostiziert, gleichzeitig jedoch die in der hiesigen Situation liegenden Chancen zum offeneren Umgang mit den Paradoxa und Ambivalenzen der Moderne ignoriert.

Was jedem Nichtösterreicher so unverständlich an Österreich sei, das „ist das Asiatische in Österreich: das Nomadisch-Zerstreute, Schweifende, Fahrige unserer vielen unkultivirten Ost-Völker, welche, kaum seßhaft am Orte, im Geist und Gemüth noch lange nicht ruhen und sitzen gelernt haben, wie das sitzende Städtevolk der Deutschen. … Auf einem uralten Untergrund celtischen Leichtsinns das Alluvium slavischer und ostländischer Liederlichkeit im lebendig-fluthenden Strom, im täglich-stündlichen Grenzverkehr, im unaufhörlichen[78] Empfangen und Aufnehmen; voilà l'Autriche! Das ist Österreich!"

Anders als Brecht, der bei den Deutschen Verständnis für die Mehrfach-Codierung des Wienerischen zu wecken versuchte, rieb sich Kürnberger vehement daran, besonders „an einem der undeutschesten Züge Wiens", der Gemütlichkeit:

> „Gemüthlich nennt ihr das? Feig ist es, schlaff, schlotterig, waschlappig … Mangel an Muth, Männlichkeit, Wehrhaftigkeit, Mangel an Kern, Härte, Festigkeit, an Prall und Gegenprall. Alles Fladen, nichts Stahl und Stein! Euer ewiges Bedürfniß, liebenswürdig zu sein und den Charmanten zu spielen und gute Gesichter zu zeigen, und von Freundlichkeit, Nachgiebigkeit, Gefälligkeit, Wohldienerei und Lieb-Kinderwesen zu überfließen, das ist der slavische Blutstropfen in Euch, die Buhlerei, die wollüstelnde Sinnlichkeit, das Weibertemperament, die Weiberschwachheit und Weiberweichheit. Ein weibisches Volk seid ihr, kein männliches. Nennt euch nicht Deutsche. Der Deutsche kann Nein sagen, der Deutsche stellt seinen Mann. Nichts ist euch unmöglicher. Stirn an Stirn hat kein Wiener je nein gesagt. Er hat vertröstet, hingehalten, Ausflüchte gemacht und dann – sich ergeben. … ‚Raus schmeißen' hat Berlin groß gemacht; ‚Man mag sich nicht scheren!' wird das Fatum von Wien werden!"

Eng mit dem Habitus der Gemütlichkeit hing für ihn auch die Differenz zwischen den von engen persönlichen Beziehungsnetzen kontextualisierten Wiener Kommunikationsformen und der davon abstrahierenden deutschen Sachbezogenheit zusammen.

„Deutsch ist der Vortritt der Sache vor der Person, die selbstlose Hingebung der Person an die Sache, das Verschwinden und Aufgehen des persönlichen Momentes im Interesse und im Dienste der Sache. Just umgekehrt herrscht bei uns wie bei allen Ostvölkern die Neigung vor, alles Persönliche zuerst und zumeist zu berücksichtigen, die Person beständig vor die Sache und über die Sache zu stellen. Wie bis an die Halden der Türkenschanze die asiatische Steppenflora reicht, so reicht in unsern Geist jener asiatisch-slavische Geist hinein, welcher, schwach zur Staatenbildung und auf der niedrigen Stufe von Stamm und Familie befangen, so schwer über das Persönlich-Sinnliche hinauskommt, so unempfindlich für die compacte, aber geisterhafte Solidarität der Dinge ist, dagegen so überempfindlich für Person und Persönchen im Einzelnen, ihre Einflüsse, Anreizungen, Velleitäten, Suchten und Hänge. Die wichtigsten und festesten Dinge beständig aufzulösen und umzumodeln, nach persönlichen Witterungsverhältnissen das Große klein und das Kleine groß, das Etwas zu nichts und das Nichts zu Etwas, zu Viel, zu Allem zu machen, diese ganze erzundeutsche Art, die objektive Wirklichkeit zu einem phantastischen Schattenspiel des persönlich-willkürlichen Beliebens herabzuwürdigen – ist leider die österreichische."

Diese bei aller Ähnlichkeit der verbalen und nonverbalen Kultur aufbrechenden Differenzen in der Wahrnehmung und Deutung der Wirklichkeit machten auch die Kommunikation und den Umgang miteinander schwierig, wie ihm mancher deutsche Bekannte klagte, dem es in Wien ursprünglich gefallen habe: „Aufschriften, Denkmäler, Bauart, Straßen und Straßenpolizei, öffentliche Reinlichkeit, Ansprache, Geselligkeit, Theater, Kunst, Industrie, Literatur, – jeder Pflasterstein und jeder Athemzug Deutsch! Nur liebenswürdiger, farbenreicher, lebendiger, kurz charmant!", der aber bald darauf desillusioniert einbekannt habe:

„Mit jedem Tage komme ich mir fremder vor in Eurem deutschen Wien. Es ist eben alles anders hier als bei uns. Will ich mich unterhalten, so werde ich überschwemmt mit Genüssen und kann mir in einer Woche Blasirtheit fürs ganze Leben holen, aber will ich Geschäfte machen, so mach' ich in einem Vierteljahre nicht, was ich ‚bei uns' in einem Tag fertig bringe. Kein Mensch ist zu Hause, kein Mensch hält Wort, kein Mensch erinnert sich heute, was er gestern gesagt hat; worauf ich Schwur und Handschlag habe, das ist vergessen, und was gegen die Abrede ist, das ist geschehen. … Was draußen fix und fest ist, das ist hier lose und locker, und was wir leicht und beweglich haben, das rührt sich hier nicht vom Flecke."

Dieses emphatische Einfordern der objektiven Abbildung der Wirklichkeit durch die Sprache war es wohl auch, das Wittgenstein seinem „Tractatus" ein Kürnberger-Zitat voranstellen ließ. Der spätere Wittgenstein der sich aus komplexen kulturellen Praktiken entfaltenden Sprachspiele[79] hätte vermutlich den typisch wienerischen Unschärfen mehr Verständnis entgegengebracht. Diese sollten freilich nur zum Teil auf ein aus dem hiesigen ethnisch-kulturellen Gemisch herrührendes „postmodernes" Gespür für das Andere zurückgeführt werden, zugleich waren sie ein Relikt vormoderner Homogenität, wo die Rationalität eines sich ausdifferenzierenden Teilsystems – wie die des oben angesprochenen ökonomischen – noch stärker vom gesamtgesellschaftlichen Umfeld her kontextualisiert war, was die Kommunikation für Außenstehende schwierig machte. Wahrscheinlich war es gerade jene spezifische hybride Gemengelage zwischen Vormoderne und Moderne, zwischen lokalistischer Kohärenz und überregionalem Austausch mit Räumen unterschiedlichster zivilatorischer Niveaus, die Wien ausmachte. Kürnberger mußte jedenfalls – mit bitterem Sarkasmus gleichwohl – zugeben, daß dieses Wien irgendwie funktionierte: Es am deutschen Maß zu messen, hieße es „arg mißverstehen" und ihm „wirkliches und unverdientes Unrecht thun … Dagegen wird Alles licht und klar, faßlich und verständlich, gerecht und billig, wenn Sie Wien nehmen als das, was es ist, – eine Europäisch-Asiatische Grenz-

stadt!“ Und auch Bahr konnte nicht umhin, Spannungen zwischen der Wiener Scheinwelt und realen Fortschritten zu registrieren: schließlich seien „auch ein wirklicher Liberalismus“ und „das Bürgertum“ entstanden. „Es wurde mächtig, es hatte Bedürfnisse, wirkliche Forderungen, nirgends ausgedacht, sondern in den Banken, im Handel, in den Fabriken erwachsen. … Und dabei wächst die Stadt und wird stark und überall ist Kraft. Sie darf es nur nicht zeigen. Der alte Schein liegt auf ihr und drückt.“[80]

Gegen Ende des Ersten Weltkrieges erschien ein an der Idee eines deutschen Mitteleuropa orientierter kulturgeschichtlicher Vergleich von Wien und Berlin, zu dem der zum Anhang Hermann Bahrs zählende Journalist Willi Handl den Wien-Teil beitrug.[81] Obwohl darin viele von Bahrs kritischen Befunden Aufnahme fanden, wurde letztlich ein positives Wien-Bild gezeichnet, und es kam wieder zur vertrauten Rollenverteilung für „Wien, als die Hauptstadt deutscher Schönheit und Anmut, neben Berlin, als der Hauptstadt deutschen Denkens und deutscher Kraft“. Oder einfach: „Österreichische Natur und preussischer Geist.“ Dementsprechend wurde Wien gegenüber dem nüchtern-modernen, selbstbewußt expandierenden Berlin als uralt gewachsene und in ihrer Vergangenheit befangene Stadt imaginiert.

Bemerkenswert war das Aufeinanderbeziehen der gesellschaftlichen und der stadträumlichen Entwicklung.[82] Der große Erfolg der christlichsozialen Bewegung unter Karl Lueger über den bürgerlichen Liberalismus wurde auf ihre Verwurzelung im mittelalterlich-ständischen, barocken und romantischen Wien zurückgeführt. Er werde „andauern, solange die Wiener ihr schönes Barock und all das Krumme und Schiefe in der Stadt nicht im Abstand, als die Zeichen einer weitabliegenden Vergangenheit, betrachten, sondern in sich tragen als einen lebendigen Teil ihrer selbst, als den immer frischen Antrieb ihrer romantischen Gefühlsgewohnheiten.“ Auch die soziale Gliederung sei unter diesen Umständen „hinter der Reife modernen grossstädtischen Lebens“ zurückgeblieben, aufgrund der Rückständigkeit der wirtschaftlichen Verhältnisse sei die Polarisierung in Bürgertum und Proletariat weniger fortgeschritten, das „kleinbürgerliche Wesen“ greife

„mit seinen sachlichen Interessen, seinem Geist und seinem Gefühl überall bestimmend in das Leben der Stadt ein". Auch die Stadterweiterungen von 1857 und 1892 wurden in diesem Zusammenhang gesehen – sie seien vor allem „aus Gründen der Verschönerung" erfolgt. „Man brauchte um so mehr Platz, je stattlicher man werden wollte, während anderwärts die Gemeinden umso stattlicher werden, je mehr Platz sie brauchen." Dadurch sei eine anderswo kaum vorfindbare geographische, gesellschaftliche und geschichtliche Übersichtlichkeit des baulichen Zuwachses entstanden. „Der Kreis der proletarischen und bäuerlichen Vororte hat sich nun ziemlich fest um die bürgerlich und aristokratisch besiedelten inneren Teile gelegt. Trotz des unaufhörlichen Durcheinanderflutens, das der Bedarf erzwingt und manche Neuerung fördern will … erhält sich doch in grossen Zügen jene örtliche Scheidung der Gesellschaftsklassen."[83]

Schließlich sah sich Handl aber doch genötigt, seiner Erzählung vom homogenen, geordneten Alt-Wien eine unerwartete Wende zu geben und von einer Stadt mit Differenzen und Spannungen, mit inneren Grenzziehungen gegenüber Anderen zu berichten: „Aber dahinter ist schon zuviel dringendes Bedürfnis nach Neuem hervorgekommen, halten sich zu viel Kräfte bereit, die sachliche Notwendigkeit des Augenblicks zu verwirklichen; jeder genügend starke Anstoss kann die zögernde Entwicklung zur modernen Grossstadt beschleunigen und vollenden." Mit dem Aufschwung der Arbeiterbewegung unter Victor Adler habe ein „Kampf der Wiener um Wien" begonnen, es stehe „Demokratie gegen Demokratie, katholisch-konservatives Volk gegen sozialistisch-revolutionäres Volk, die tüchtige Praxis einer romantisch gesehenen Ständeordnung gegen das idealistische Verlangen nach einer sachlich gegründeten Weltordnung in bedeutungsvollem Ringen." Trotzdem insistierte er auf der in der Tradition ruhenden Besonderheit Wiens, wo die überkommenen stadträumlichen und sozialen Strukturen zur Deckung kamen und einander stabilisierten. Wenngleich bei den Reichsratswahlen von 1911 viele Bürgerliche zum Sieg der Sozialdemokratie über die Christlichsozialen beigetragen hätten, seien die meisten Anhänger der letzteren in den Innenbezirken und in den agra-

rischen westlichen Außenbezirken ihrer Partei treu geblieben. „Auf dem Boden mittelständischer Fürsorge, im Dunstkreis der katholischen Romantik, finden städtisches und ländliches Bedürfnis mühelos zu einander." Die stärksten Wurzeln für diese „ungewöhnliche – mancher meint: unnatürliche – städtisch-agrarische Einheit, die man nun für ein Glück oder einen Nachteil halten mag," verortete er „in dem innigen Verhältnis Wiens zu seiner Landschaft; tief eingesenkte seelische Tatsachen erhöhen und umkleiden überall die wirtschaftlichen Kräfte." Der in den letzten Jahren unübersehbare und beschleunigte Aufbruch in eine moderne metropolitane Urbanität und die damit verbundene Generierung neuer oder Dekontextualisierung altbekannter Räume konnte aus einer Perspektive ungebrochener Naturverbundenheit und Vergangenheitsverhaftung des „richtigen" Wienertums nur aufgesetzt wirken.

> „Wien ist nun doch schon so weit, dass ihm vor der hochbegabten Fülle, die der Übersicht und des hellen Raumes zur Entwicklung begehrt, ein wenig bange wird. In seiner Nervosität darüber möchte es nun auch, mit hastiger Gewaltsamkeit, modernste Grossstadt spielen, richtet da und dort Betriebe nach Berliner Muster ein, macht Lokale auf, die mit allerhand Ausstattung und Komfort prunken und wirft sich auf einen vorläufig noch recht naiven Fremdenfang. Die alten Einrichtungen von echtester Wiener Gemütlichkeit, wie Heurigenschenken, Volkssängerei und sogar das Café sind zum Teil so verwildert und überlaut geworden, dass dem richtigen Wiener der guten Überlieferung kaum mehr wohl darin werden kann."[84]

Einer der pointiertesten und in Bezug auf sein Modernitäts-Konzept – ein wenngleich simplifizierter Georg Simmel könnte dafür Pate gestanden sein – elaboriertesten Metropolen-Vergleiche stammte vom Wiener Schriftsteller Alfred Fried, der nach langjähriger Berlin-Erfahrung im Jahr 1908 zum Ergebnis kam, daß Wien und Berlin aufgrund unterschiedlicher geographischer und historischer Bedingungen „in jeder Beziehung zwei grundverschiedene Städte" seien.[85] Hergeleitet aus

den kontrastierenden klimatisch-historischen Milieus von fast mediterraner Lebensart gepaart mit jahrtausendealtem Kulturerbe auf der einen und nordischer Kargheit und Nüchternheit sowie noch junger Geschichtsmächtigkeit auf der anderen Seite konstruierte Fried aus einer Fülle von Alltagsbeobachtungen immer wieder um den Kernsatz „Der Wiener hat Kultur, der Berliner ist zivilisiert" oszillierende und häufig klischeehaft zugespitzte Gegensatzpaare von Vormoderne und Moderne: In Wien das rituell stabilisierte Verharren einer Stadt und ihrer Bewohner im Traditions-Raum, lebensweltlich und lokalistisch integrierte Kontextualität und Homogenität, geruhsamer Lebensgenuß, in Berlin die begierige Hinwendung zum Neuen, Öffnung und gezielte Produktion des Stadt-Raums, Ausdifferenzierung und Individualisierung, ökonomisches Kalkül und Diskontierung der Zukunft, rastloser Schaffensdrang.

> „Das Hasten und Schieben, das dem Berliner Straßenverkehr die Signatur aufprägt, ist in Wien völlig unbekannt. In Berlin meint man immer, es sei Alarm geblasen worden; ‚alles rennet, rettet, flüchtet'. In Wien meint man, einer Operette zuzusehen, in deren Hintergrunde sich die Statisten mit ungelenken Händen bewegen; ‚Volk, Edelleute, Dienerschaft'[86] … In Wien sieht es immer so aus, als wenn die Leute spazieren gehen würden. … Der Wiener hat eben Zeit. … Ist der Berliner ein verschämter Bummler, so ist der Wiener eher ein verschämter Arbeiter. … Während in Berlin nämlich die Unterwerfung unter die Vorschriften der Mode ein Mittel zum Hervorstechen ist, so ist sie in Wien ein Mittel zum Verschwinden in der Masse. … Das Individuum opfert seine Toilette der Gesamtheit, es kleidet nicht sich, sondern die Stadt …".

Ein ganz entscheidendes Differenzierungskriterium war für Fried die Relation zum Neuen, Unbekannten – hier durch materialen und mentalen Ballast beschwert ein Festhalten am Gewohnten, Irritation durch Änderungen, deren Bewertung nach dem unmittelbarem Nutzen, dort ein Stadtraum und seine Bewohner mit Offenheit für Inno-

vationen, deren bewußtes Generieren, die Spekulation auf daraus erwachsende zukünftige Potentiale. „Das charakteristische Merkmal des öffentlichen Lebens beider Städte bildet der Misoneismus der Wiener und der Philoneismus der Berliner… Dem Berliner wird das Neue nur immer eine Vervollkommnung, einen Ausbau, eine Erweiterung seiner jungen Stadt bedeuten, dem Wiener wird es als eine Störung, als Umsturz erscheinen und stets einen Kontrast zu seinen Einrichtungen bilden.“ Im „buckligen, krummen, engen Wien, das nichts weniger als ein Kind des technischen Jahrhunderts ist und mit den Ablagerungen der Zeiten über und über angefüllt ist“, seien neben den materiellen auch „die psychischen Hindernisse der Traditionen, der Gewohnheiten, wie der geistigen Trägheit“ zu überwinden. Der Berliner „vermag das Neueste in seiner psychischen Bedeutung zu erkennen, während der Wiener bei einer Neueinführung stets die sofortige Wirkung berechnet, und wenn er diese nicht ersehen kann, die Sache aufgibt …“. Der größere Unternehmungsgeist des Berliners mache ihn wirtschaftlich erfolgreich, während „die Kurzsichtigkeit des Alters“ den Wiener zurückhalte, Kapital und Arbeit aufs Spiel zu setzen. Entsprechend sei es mit der Stadtentwicklung: „Dem Berliner ist der Verkehr Selbstzweck, oder das Mittel zu einem sich erst durch den Verkehr herausbildenden Zweck.“ Man führe daher Straßenbahnlinien ihn noch unbebaute Gegenden. „In Wien wartet man erst die Häuser ab. … Der Wiener kalkuliert noch immer umgekehrt; er weiß nicht, daß seine Methode, statt Bedürfnisse zu wecken, diese im Keim erstickt oder zum mindesten erlahmen macht.“ Weitere Charakteristika des Mangels an innovatorischer Dynamik waren für Fried etwa die Aufmachung der Geschäfte, die „in Wien noch immer in einem Lokalidiom früherer Zeiten auf die Sinne und Instinkte des kaufenden Publikums einzuwirken“ suchte, die Unterschätzung des Telephons, weil man glaubte, „daß zu Übermittlung eiliger und wichtiger Nachrichten Geschäftsboten und Dienstmänner zur Verfügung stünden, die viel billiger wären“ und als „wunder Punkt des Wiener Großstadtlebens“ der mit den Verkehrsmängeln und der frühen Haustorsperre zusammenhängende „fast völlige Mangel eines regen Nachtlebens“.

Alles in allem kam Fried zu zwiespältigen Ergebnissen. Gegenüber dem Berliner, der auch sein Vergnügen gleichsam unter Leistungsdruck organisierte, war nämlich für ihn der Wiener, „der das Leben leichter auffasst, dem es mehr Genüsse und Befriedigung bietet, … der Glücklichere". Und auch die Wiener Gemütlichkeit sah er in viel günstigerem Licht als etwa Kürnberger und mit ihm Bahr. Er wendete – höchstwahrscheinlich in Kenntnis des ein Jahr zuvor erschienenen Buches – die dort kritisierte Ungenauigkeit und Konfliktscheu ins Positive, um sie dann in sein Kontrast-Schema einzupassen. Sie war für ihn die in der alten Wiener Kultur wurzelnde Kompromißfähigkeit der Individuen und Gruppen, „die Fähigkeit, das starre Recht der Person von Fall zu Fall modifizieren zu können, zum Zwecke einer höheren Harmonie des Ganzen", gleich „einem elastischen Puffer, der beim Zusammenprall der Interessen den Stoß abschwächt und ihm seine erschütternde Wirkung raubt." Die Berliner Individualisierung und organisierte Ausdifferenzierung bedeute dagegen „einen ständigen Kriegszustand der Gesellschaft", sie führe „zu einer erhöhten gegenseitigen Erbitterung der Personen, Stände, Klassen und Parteien, wie sie in Wien niemals möglich wäre".[87] Den ablaufenden sozialen Prozessen wurde er mit der behaupteten Reibungsarmut der „imagined community" Wien ebensowenig gerecht wie mit dem Berlin-Szenario einer durch Isolierung und Fragmentierung verallgemeinerten und verstetigten Konfliktsituation, ein Blick auf das von seinem Zeitgenossen Emile Durkheim entwickelte Konzept der „organischen Solidarität" moderner hoch-arbeitsteiliger Gesellschaften[88] hätte ihm wahrscheinlich eine adäquatere Sichtweise ermöglicht. Wie wir sahen störte Fried allerdings der wienerische „Misoneismus", der den Unternehmungsgeist, den Verkehr und die Stadtentwicklung so hemmte, und er plädierte für eine stärkere Orientierung am Berliner Vorbild: „Die Verkehrspolitik, das Verständnis für das Neue und seine Ausnützung, das ließe sich nach Wien übertragen …". Schließlich schlug er eine Art Quadratur des Kreises vor, indem die für Wien sprechende Logik der Menschen und die in Berlin besser entfaltete Logik der Sachen einfach addiert werden sollten: „Von Wien die Menschen nehmen und von

Berlin die Einrichtungen, dann kann man in beiden Städten seelig werden." Damit widersprach er freilich den Befunden seines eigenen Textes, wo er immer wieder die prozessuale Relationalität des Stadtraums und seiner darin agierenden Bewohnerschaft exemplifiziert hatte.

Bei den hier vorgestellten Diskursbeispielen, die sich ohne Frage noch beträchtlich vermehren ließen,[89] ging es offensichtlich nicht nur um mehr oder weniger realitätsnahe Repräsentationen von konkreten Städten, sondern mindestens genauso um Wunsch- oder Zerrbilder davon, die die jeweiligen Teilnehmer entwarfen, um ihre Positionen gegenüber der Moderne zu beziehen. Das Wien der Jahrhundertwende war allem Anschein nach ein bestens geeigneter Ort, um solche Positionskämpfe auszutragen – noch traditionsverhaftet genug, um den Bewahrern des Überkommenen als verteidigungswürdige Bastion zu gelten und von den Modernisierungswilligen als Hort altväterisch-bornierter Abschließung angesehen zu werden, zugleich aber schon soweit auf dem Weg in die Modernität, um den einen Anlaß für Schreckensszenarien zivilisatorischer Verwüstungen unter Menschen und gebauter Umwelt zu liefern, und die andern zu Entwürfen für ein Fortschreiten in dieser Richtung zu inspirieren.[90] Immer wieder finden sich Passagen, die die Lebensweise der Bewohner und den Stadtraum als einander strukturierend darstellen. Wenn es gelänge, einige systematische Anhaltspunkte für diese Verläufe zu finden, könnte man versuchen, diese zum Entwurf eines etwas unbefangeneren Wien-Bildes heranzuziehen. Im folgenden soll daher die Diskursebene verlassen werden, um anhand einiger Indikatoren die materialen Auswirkungen der Diffusion der Moderne in der Donaumetropole etwas genauer zu vermessen und dann im Feld zwischen den diskursiv vorgenommenen Polarisierungen die Umrisse der „realen" Stadt zu skizzieren.

## *Die Ausdifferenzierung einer Metropole*

Die Emergenz jener Daseinsweise, die wir als Moderne bezeichnen, kann als spezifische Konstellation einander verstärkender soziokultu-

reller, ökonomischer, wissenschaftlich-technischer und politischer Innovationen beschrieben und erklärt werden.[91] Maßgebliche Elemente dieses Prozesses – ohne den Anspruch, mit der Reihung Prioritäten zu setzen – waren die verstärkte Individualisierung bei gleichzeitig vermehrter räumlicher und funktionaler Mobilität von Menschen in immer größeren und komplexeren sozialräumlichen Gebilden, die Ausdifferenzierung von Teilfunktionen bei gleichzeitig gestiegenem Bedarf zu integrativer Systembildung, die Ausbildung neuer leistungsfähigerer Technologien und Medien der Produktion und Kommunikation, die gesteigerte und beschleunigte Produktion und Zirkulation von Informationen (die eben referierten Diskurspartikel waren zugleich Bestandteil dieses Prozesses und Reaktion darauf) sowie von Sachgütern und die Ausdehnung des Raumes der diesbezüglichen Kommunikationsvorgänge. Zusammengenommen führte dies zu tiefgreifenden Neustrukturierungen – zu einem Aufbrechen relativ stabil gewesener kleinräumiger Homogenitäten, zur Konstituierung labiler und komplexer Großraumstrukturen mit einem inhärenten Widerspruch zwischen dem umfassenden Geltungsanspruch überregionaler Planungsrationalität und dem heterogenen Eigen-Sinn lokaler und funktionaler Teil-Logiken, zur prinzipiell prekären Existenz des modernen Individuums angesichts der in Auflösung befindlichen traditionellen lebensweltlichen Kontexte und der Unterwerfung unter dekontextualisierte, abstrakte Zwänge, bei gleichzeitig vermehrten Chancen zur nun freilich stärker umkämpften Re-Kontextualisierung heterogener sozial-räumlicher Milieus. Brennpunkte dieser Entwicklungen waren die großen Städte, wo die Stränge der überregionalen Kommunikation zusammenliefen, die zugleich dominierende zentrale Orte der Konstruktion, Produktion und Diffusion der genannten Innovationen waren, und in deren Mikrokosmos sich die neue sozialräumliche Komplexität reproduzierte. Diese Geschichte kann hier natürlich nicht in aller Breite am Beispiel des Fin de siècle-Wien erzählt werden, es soll aber versucht werden, anhand einiger für die anvisierten Verläufe kennzeichnender Daten einigermaßen präzise Anhaltspunkte für die geänderten Beziehungen der Stadt zu ihrem großräumigen Umfeld, die Herausbil-

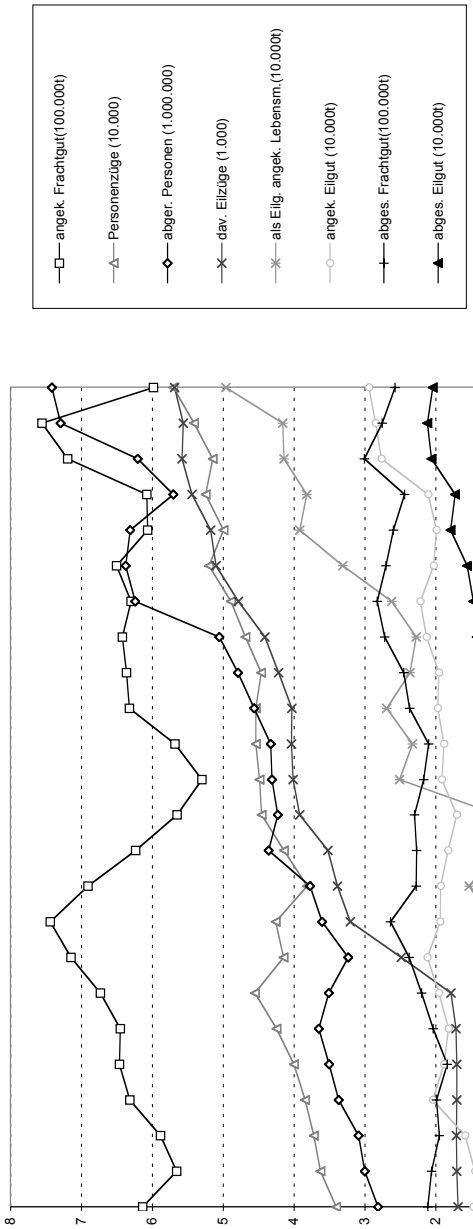
dung ihrer metropolitanen Physiognomie und die Wandlung der Lebensverhältnisse ihrer Bewohnerschaft zu liefern.

## *Überregionale Netze*

„Trotz seines guten Wassers kann Wien nur 252 ankommende Züge verzeichnen, während auf den großartigen Pariser Bahnhöfen in normalen Zeiten täglich 844 Züge einlaufen – trotzdem Paris ein so schlechtes Wasser hat."[92] Wiewohl sich Max Winter in seinem Metropolenvergleich von 1900 derart mokierte, schlug sich die wachsende überregionale Attraktivität Wiens auch in einem Ansteigen des Fremdenverkehrs nieder, das vor allem die überragende Rolle der Habsburgerresidenz als Zentrum für die österreichische Reichshälfte der Monarchie erkennen ließ. Zwischen 1892 und 1911[93] stieg die Zahl der pro Jahr in Hotels und Gasthöfen angekommenen Fremden von 306. 934 auf 589. 216, also um fast das Doppelte. Mehr als die Hälfte davon kam jeweils aus Österreich (eine regionale Unterteilung fehlt), mit einer in diesem Zeitraum überdurchschnittlichen Steigerungsrate von 121%, rund ein Fünftel stammte aus Ungarn, mit einem deutlich schwächeren Zugewinn von 60%, und etwa ein Viertel kam aus dem Ausland, wobei der Anstieg immerhin 62% betrug.

Die süffisante Bemerkung Winters weist uns auch auf den Eisenbahnverkehr als Indikator für den Rang einer Stadt als Knotenpunkt im Netz der anschwellenden Personen- und Güterströme hin. Leider läßt die Datenlage keine die Jahre 1890–1913 umfassende Statistik der Hauptbahnhöfe zu, sodaß im folgenden die Verkehrsbewegung am Südbahnhof – immerhin einer der bedeutendsten Bahnhöfe Wiens – zur Illustration der Gesamtentwicklung herangezogen werden muß.[94] Nehmen wir die gut 50%ige Bevölkerungszunahme zwischen 1890 und 1913 als Bezugsgröße, so läßt Abbildung 1 erkennen, daß im selben Zeitraum die Verkehrsleistung am Südbahnhof bei den (ankommenden und abfahrenden) Personenzügen ungefähr ebenso wuchs, bei den Eilzügen, dem Eilgut und den abreisenden Personen (die anreisen-

**Abbildung 1: Beförderungsleistung der Südbahn 1890–1913**

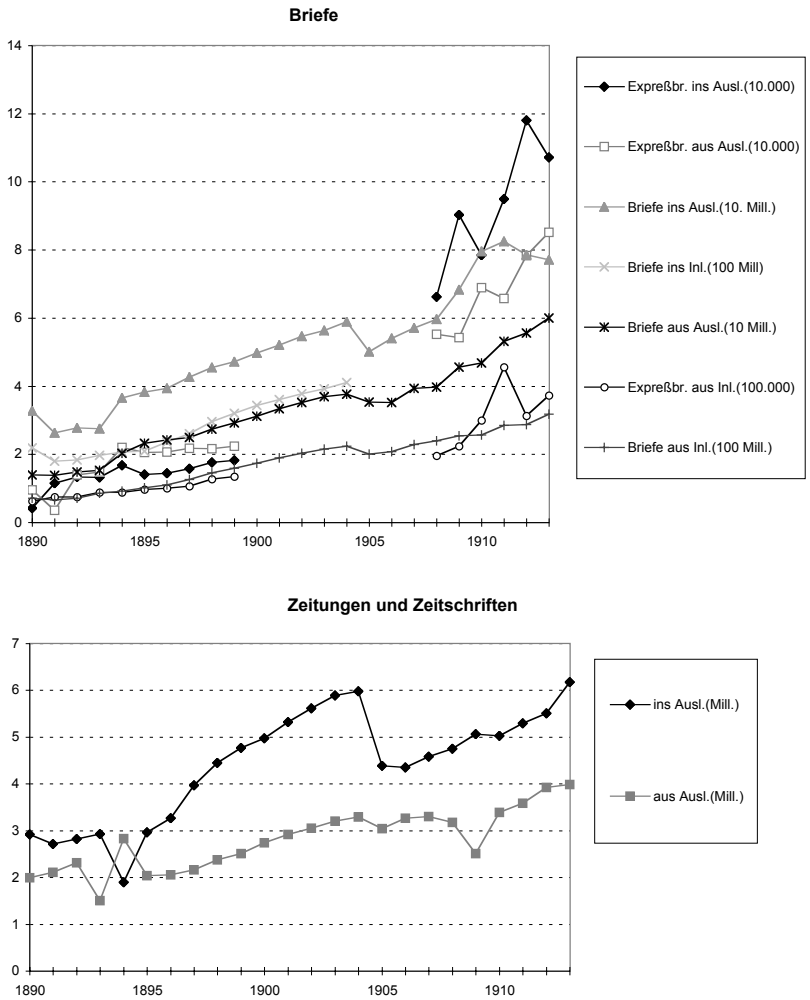



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1890 - 1913

den wurden nicht vollständig registriert) aber auf das Doppelte und teilweise noch weit darüber anstieg. Ähnliche Durchschnittsraten sind auch – aufgrund der freilich nur fragmentarisch ausgewiesenen Daten – für die anderen Bahnhöfe anzunehmen. Nur beim ein- und abgehenden Frachtgut ist keine Zunahme festzustellen, für alle Bahnhöfe kann hier – wegen der bruchstückhaften und offenbar uneinheitlichen Datenerhebung aber nur mit großer Vorsicht – beim Eingang auf eine knapp 50%ige und beim Ausgang auf eine gut 10%ige Steigerung geschlossen werden. Die markant überproportionale Zunahme der als „eilig" kategorisierten Mobilität deutet darauf hin, daß beschleunigter Transport von Menschen und Gütern wegen des damit verbundenen Zeitgewinns und/oder der in gleicher Zeit erzielbaren Überbrückung größerer Distanzen zunehmend wichtig wurde.[95] Die anschwellenden, schnelleren und immer weiter vernetzten Personen- und Warenströme erforderten zur besseren Koordinierbarkeit auch eine verstärkte Abstraktion von lokal kontextualisierter Heterogenität. Während Österreich-Ungarn wie andere europäische Staaten beim Zugs- und Telegrammverkehr schon Anfang der neunziger Jahre der internationalen Zeitzonenregelung beigetreten war, blieb der Kontinent freilich noch lange als Mosaik von Lokalzeiten bestehen, zu dessen Homogenisierung erst knapp vor dem Ersten Weltkrieg intensivere Anstrengungen unternommen wurden.[96]

Ein weiteres die Moderne mitkonstituierendes Element war die Ausweitung und Intensivierung der Informationsströme, was an der Entwicklung des Nachrichtenverkehrs veranschaulicht werden kann (vgl. Abbildung 2). Wie schon beim Bahnverkehr wird auch hier die Maßzahl der Bevölkerungsentwicklung durch die Steigerung bei den ankommenden und abgesandten Briefen und den ins Ausland gehenden und von dorther kommenden Zeitungen deutlich übertroffen. Noch viel markanter ist aber die Zunahme beim Briefverkehr mit dem Ausland, bei den Expreßbriefen, und hier speziell beim Auslandsverkehr. Vor allem in den letzten Jahren vor 1914 hat das Ausmaß und das Tempo der überregionalen Zirkulation von Informationen offenbar neue Dimensionen erreicht. Einen entscheidenden Beitrag zu dieser

**Abbildung 2: Brief- und Zeitschriftenverkehr 1890–1913**

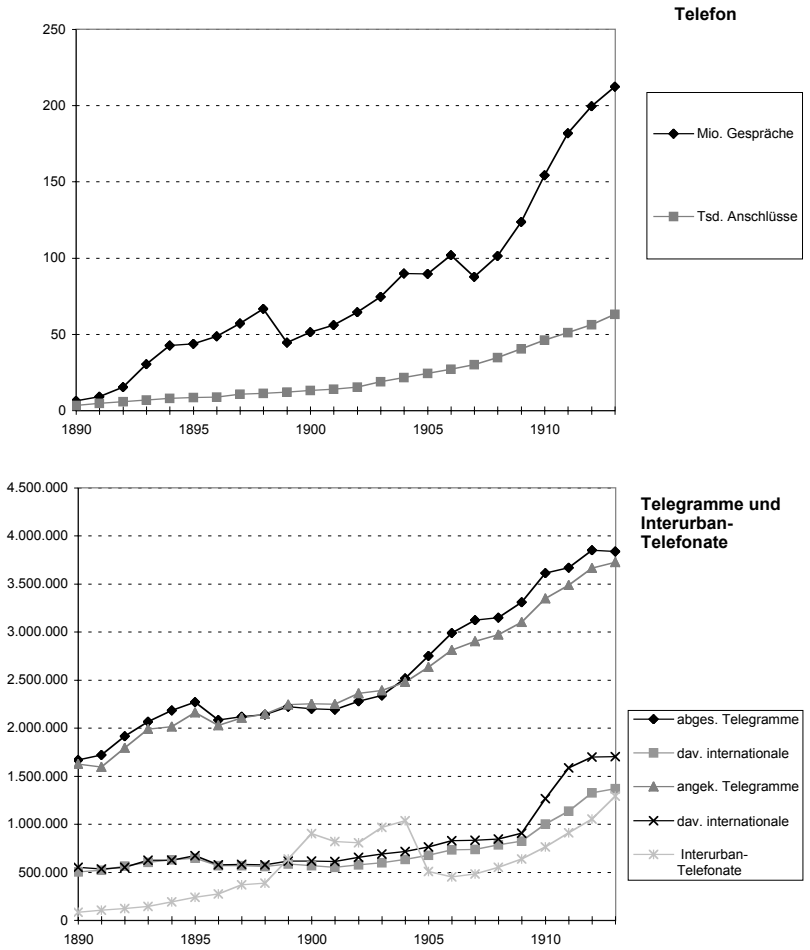



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1890–1913

Entwicklung lieferte die Durchsetzung der modernen Kommunikationstechnologien, und auch hiefür gingen von den Metropolen und den dort konzentrierten Leitungsfunktionen die maßgeblichen Impulse aus, wie es Waentig in seiner bereits erwähnten Schilderung New Yorks beschrieb: „Den ‚ticker' vor Augen, das Ohr am Telephon, also überwacht der ‚captain of industry' von seinem in die Wolken ragenden New Yorker office aus den Gang der Ereignisse und sendet auf eigenen Drähten mit Blitzesschnelle seine Befehle auch in die fernsten Winkel des äußersten Westens. Und vollzieht sich bei uns, wenn auch in kleinerem Maßstabe, nicht dieselbe Entwicklung?"[97] Abbildung 3 veranschaulicht diesen Verlauf für das von Waentig wie gesagt 1903 als „altväterisch" angesehene Wien, und auch beim nationalen und internationalen Telegrammverkehr, bei den Telefonanschlüssen sowie den urbanen und interurbanen Gesprächen ist eine merkliche Beschleunigung des Aufwärtstrends nach der Jahrhundertwende erkennbar.

Prominente Analysen der Spätmoderne sprechen von „time-space-distanciation" (Giddens) bzw. „time-space-compression" (Harvey). Das erste meint ein zunehmendes „disembedding", ein Herauswachsen und Herausholen unserer raumzeitlichen Bedingungen, Erfahrungen und Handlungen aus engen lokalistischen in immer abstraktere und ausgedehntere Zusammenhänge, das zweite meint ein raumzeitliches Zusammendrücken, ein Verknüpfen, Vereinheitlichen, Beschleunigen dieser verschiedenen, bisher weitgehend voneinander unabhängigen Strukturen und Abläufe. Bei den beiden Termini handelt es sich m.E. um zwei Seiten derselben Medaille: – um fortschreitende Einbindung kontextualisierter lokaler in dekontextualisierte überregionale Verhältnisse – das Englische umschreibt dies einprägsam durch die Ablösung von „place"(Ort) durch „space" (Raum) – und andererseits um den mit dieser Vereinheitlichung einhergehenden Trend zu zeitlicher Koordinierung und Beschleunigung. Diese Befunde sind zwar auf die letzten zehn, zwanzig Jahre gemünzt, der massive Veränderungsschub der Raum-Zeit-Beziehungen und -Erfahrungen der vergangenen Jahrhundertwende[98] berechtigt aber durchaus zu einer – natürlich hi-

**Abbildung 3: Telefon- und Telegrammverkehr 1890–1913**




Qelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1890–1913

storisch adaptierten – Übernahme dieser Terminologie. Und auch Wien war – das illustrieren die oben beschriebenen Verläufe – zu der Zeit, als es von Sombart noch beschwörend als „Dorf“ imaginiert wurde, schon mit zunehmenden Tempo vom vormodernen Ort zum modernen Raum unterwegs.

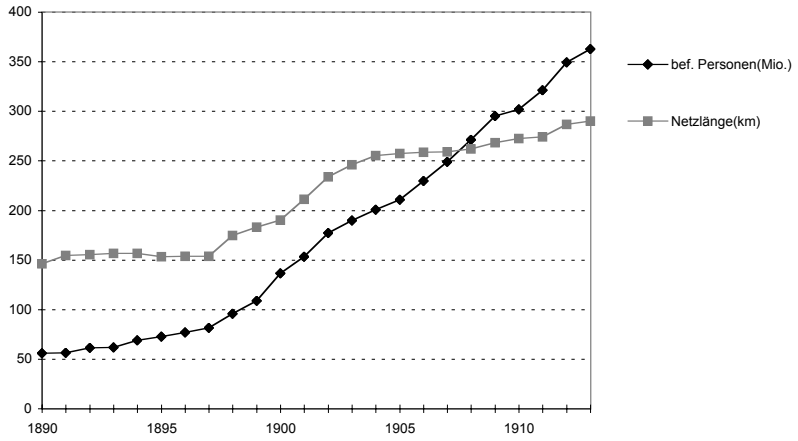
## *Intraurbane Netze*

Die Stadt war aber nicht bloß ein Knotenpunkt im sich ausdifferenzierenden Raum der Moderne, die dabei ablaufenden Prozesse setzten sich auch in den Stadtkörper hinein fort bzw. gingen teilweise von hier aus. Was beim Aufwärtstrend des urbanen Telefonverkehrs nur im ganzen illustriert werden konnte, soll nun anhand einiger weiterer Netze in seinen Auswirkungen auf den städtischen Binnenraum sichtbar gemacht werden.

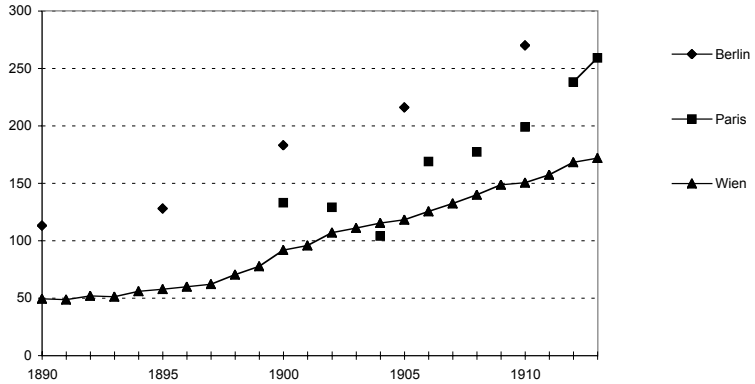
Wie Abbildung 4 zeigt, war die Entwicklung des Straßenbahnverkehrs bis in die zweite Hälfte der 1890er Jahre stagnierend verlaufen. Seit der Vorbereitung der Kommunalisierung und dem Beginn der Elektrifizierung 1897 setzte aber ein sprunghafter Aufschwung des Netzausbaus und vor allem der Beförderungsleistung ein, der nach 1903, als die Elektrifizierung im wesentlichen abgeschlossen war und die Übernahme des Großteils des bisherigen Netzes durch die Gemeinde erfolgte, in eine langsamere aber kontinuierliche Aufwärtsentwicklung überging. Zur signifikanten Verbesserung des Massentransports trug auch der 1901 abgeschlossene Bau der Wiental-, Gürtel- und Donaukanallinie der dampfbetriebenen Stadtbahn bei. In den sechzehn Jahren vom Beginn der Elektrifizierung bis zum Vorabend des Weltkriegs stieg die Netzlänge nahezu auf das Doppelte, die Zahl der beförderten Personen dagegen auf fast das Viereinhalbfache. Der Vergleich der Mobilitätsziffern (Fahrten pro EinwohnerIn und Jahr) von von Berlin, Paris und Wien – wobei die Daten von Paris nicht die banlieues beinhalten – läßt erkennen, daß sich Wien 1890 auf einem wesentlich niedrigeren Niveau befand, die Beschleunigung der Dyna-

**Abbildung 4: Entwicklung des öffentlichen Massenverkehrs 1890–1913**

**Netzlänge und beförderte Personen bei Straßenbahn und Stadtbahn**




**Fahrten pro Einwohner/in mit öffentlichen Verkehrsmitteln**




Straßenbahn, Stadt- bzw. Schnellbahn, U-Bahn, Omnibus
Berlin: Groß-Berlin; Paris: intra muros; Wien: heutige Stadtgrenze.

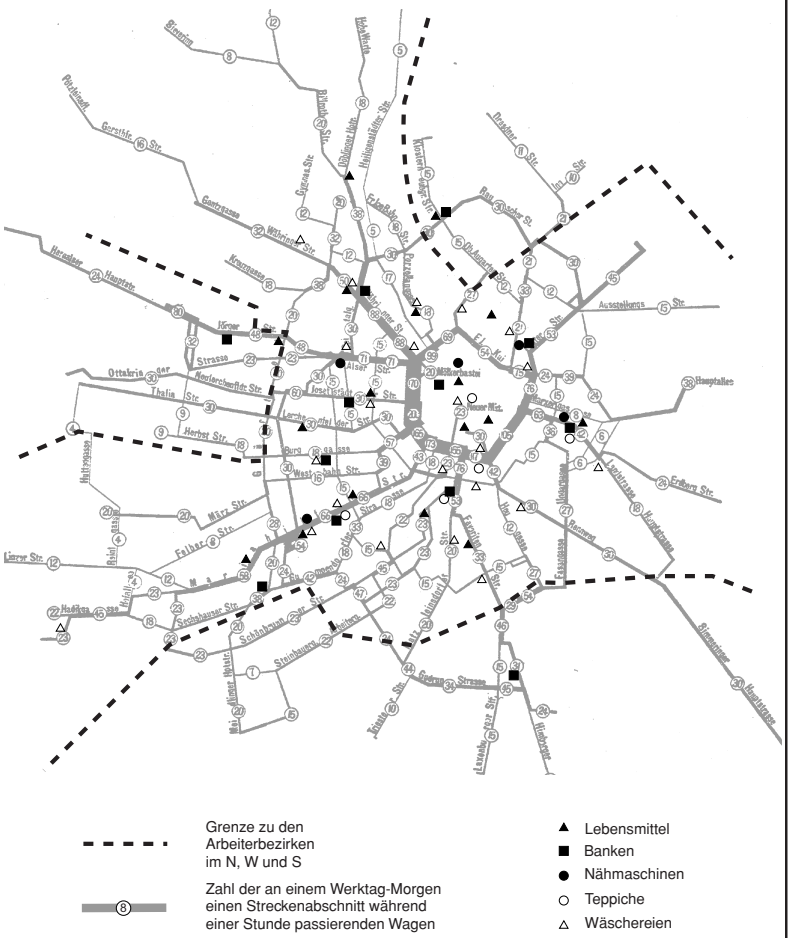
Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien; Bendikat, Nahverkehrspolitik.

mik seit der Jahrhundertwende hielt aber durchaus mit jener der beiden anderen Metropolen mit. Wiens Straßenbahnsystem war zum Ende unserer Beobachtungsperiode ziemlich ebenbürtig, die Defizite lagen im Fehlen einer U-Bahn und in der relativ geringen Kapazität der Stadtbahn und des Omnibus-Netzes.[99]

Zweifellos wurde mit dem Aufschwung der Straßenbahnen die raum-zeitliche Integration des Wiener Stadtgebietes beträchtlich vorangetrieben.[100] Das Netz dehnte sich in bisher noch wenig erschlossene Stadtrandzonen aus, das Funktionieren des nun weit komplexer gewordenen Systems verlangte nach stärkerer Koordinierung der Fahrpläne und Umsteige-Möglichkeiten. Diese Entwicklung forderte allen Beteiligten Anpassungsleistungen ab, freilich mit ambivalenten Konsequenzen. Bei zugleich steigender Mobilität und zunehmender Dichte war die Fähigkeit zur Balance von regelkonformem Verhalten und Fexibilität gefragt. Die urprünglich zur Steuerung der Elektro-Triebwägen wegen ihrer Fachkenntnisse herangezogenen Mechaniker erwiesen sich als ungeeignet, und man griff auf die Kutscher des Pferdebetriebes zurück, die aufgrund ihrer Erfahrungen offensichtlich besser mit den Unwägbarkeiten des Straßenverkehrs zurechtkamen.[101] Um die Einhaltung des rigideren Zeit-Regimes zu sichern, wurden ab 1910 an den Strecken zahlreiche Fahrzeit-Kontrolluhren installiert, bei denen die Fahrer ihre Durchfahrts-Zeitpunkte zu markieren hatten. Kam einer zu früh zur Kontrollstelle, wartete er freilich häufig die korrekte Markierungszeit ab.[102] Die Einschätzung der mit der deutlich höheren Geschwindigkeit des neuen Verkehrsmittels verbundenen Risiken – die Elektrische war mit zehn bis zwölf Stundenkilometern unterwegs und damit gut doppelt so schnell wie die Pferdetramway – bereitete anfänglich sowohl den Fahrern und Passagieren wie auch den Passanten große Schwierigkeiten, was zu zahllosen, nicht selten tödlichen Unfällen beim Auf- und Abspringen und beim Überqueren der Gleise vor den herannahenden Fahrzeugen führte.[103] Nach einigen Jahren der Gewöhnung und mit dem Anbringen besserer Sicherheitsvorrichtungen ging die Zahl solcher Unfälle zurück. Im Jahr 1912 lancierten die „Städtischen Straßenbahnen“ eine große Unfallverhütungs-Kampa-

gne, zu der der renommierte Graphiker Fritz Schönpflug mit einer Plakatserie beitrug, die in karikaturhafter Zuspitzung den souverän regelgemäß agierenden Tramway-Passagier als jugendlich-eleganten und ironisch-distanzierten Urbanen imaginierte, man fühlt sich dabei an Simmels „Blasiertheit" des Großstädters erinnert,[104] während die sich regelwidrig Benehmenden als überforderte, z. T. dickliche und tölpelhaft-hinterwäldlerisch anmutende Kleinbürger in Szene gesetzt wurden. Mit der Ablösung der bisherigen – zu Zeiten eines noch niedrigeren Alphabetisierungsgrades eingeführten – bunten Figurensymbole als Linienkennzeichen durch ein System von Ziffern und Buchstaben war schon 1907 ein bedeutender Schritt aus der kleinräumigen Vertrautheit in die höhere Abstraktheit und gößere Fließgeschwindigkeit eines metropolitanen Kommunikationsraums vollzogen worden. Die verwirrende Vielfalt der 68 verschiedenen Symbole hatte die Orientierung erschwert und das Umsteigen verlangsamt, bei Auskünften an Fremde waren zusätzliche Vermittlungsprobleme entstanden.[105]

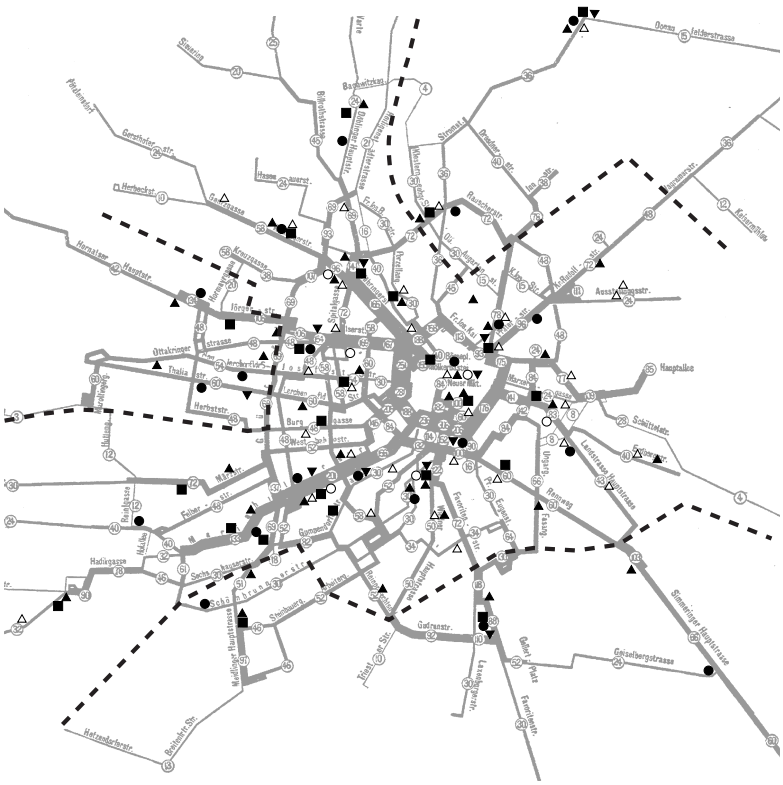
ABBILDUNG 5 a: STRASSENBAHNVERKEHR UND STANDORTE VON FILIALNETZEN 1903




Quelle: Entwicklung der Strassenbahnen, Lehmann 1904

*Kartografie: Christina Unger, Hans-Michael Putz*

ABBILDUNG 5 b: STRASSENBAHNVERKEHR UND STANDORTE VON FILIALNETZEN 1913



Grenze zu den Arbeiterbezirken im N, W und S

Zahl der an einem Werktag-Morgen einen Streckenabschnitt während einer Stunde passierenden Wagen

▲ Lebensmittel
▼ Schuhe
■ Banken
● Nähmaschinen
○ Teppiche
△ Wäschereien

Quelle: Entwicklung der Strassenbahnen, Lehmann 1914

*Kartografie: Christina Unger, Hans-Michael Putz*

Abgesehen von den schon erwähnten drastischen regionalen Disparitäten des Liniennetzes war 1903 noch ein extreme Konzentration der Wagen-Frequenzen auf die Ringstraße zu registrieren, auch davon ausgehende Ausfallstraßen wie die geschäftsreiche Mariahilfer Straße oder die in den gutbürgerlichen 18. Bezirk führende Währinger Straße fielen diesbezüglich schon deutlich ab (vgl. Abbildung 5a). Die dicht besiedelten und rasch wachsenden Arbeiter-Bezirke 10, 11, 16, 17 und das noch nicht zu Wien gehörige transdanubische Gebiet[106] waren 1903 noch kaum erfaßt. Beim Strukturmuster von 1913 (vgl. Abb. 5b) fällt die nun doch deutlich bessere Vernetzung der Stadtrandgebiete auf, auch Transdanubiens (hier allerdings zum Teil wegen der Kommunalisierung 1903 noch nicht erfaßter privater Linien). Hinsichtlich der Verkehrsfrequenz ist neben ihrer generell starken Zunahme vor allem der Aufholprozeß der großen Ausfallstraßen gegenüber der Ringstraße unübersehbar, aber immerhin auch deutliche Zuwächse in Arbeitergegenden wie der Gudrun- und der Favoritenstraße (10. Bezirk), der Meidlinger Hauptstraße (12. Bezirk) oder der Jörgerstraße (17. Bezirk). Ein Grund der Belebung des Straßenbahnverkehrs in solchen Gebieten war die nach 1903 erfolgte Einführung eines verbilligten Fahrscheins für vor 7,30 Uhr angetretene Fahrten, der offensichtlich erstmals auch die Arbeiterschaft vermehrt zur Benützung der Straßenbahn im Berufsverkehr veranlaßte. Die Einführung dieser Ermäßigung hatte übrigens eine analoge Verschiebung der Frequenzkurve im Tagesablauf bewirkt: Statt der Nachmittagsstunden war nun der Morgen die Zeit der höchsten Verkehrsdichte.[107] Für die Rückfahrt am Abend gab es keine Billig-Fahrscheine, weil man offensichtlich „Trittbrettfahrten“ von Nicht-Berufstätigen verhindern wollte.[108] Da die starke Verschränkung von Innenbezirken als Arbeits- und (vor allem angrenzenden) Außenbezirken als Wohnort zahlreicher Arbeiter/innen weiterbestand, könnte zudem auch das vor der Jahrhundertwende konstatierte Interesse der innerhalb des Gürtels situierten Geschäftsleute (einer christlichsolzialen Klientel) an der Abschöpfung der Kaufkraft der nach Arbeitsende über den Gürtel nach Hause strömenden Arbeitsbevölkerung[109] dafür maßgeblich gewesen sein. Andererseits dürf-

te auch auf Seite der Arbeiterschaft, zumal der qualifizierten, weiterhin starke Nachfrage nach dem keineswegs durchgängig teureren, jedenfalls aber viel reichhaltigeren Konsum- und Unterhaltungsangebot der Innenbezirke bestanden haben, sodaß viele nicht in die Stadtrandzonen hinauszogen. 1901 konstatierte beispielsweise anläßlich eines Arbeitskonflikts im transdanubischen Zweigwerk der im 3. Bezirk gelegenen Wiener Zentrale von Siemens & Halske das zuständige Gewerkschaftsblatt: „Ein großer Theil der Arbeiter, die ihr Kulturleben durch Hinausziehen in die Einöde Leopoldau nicht herabsetzen wollten, wohnen in den verschiedensten Bezirken Wiens …“.[110]

Auch wenn es – wie zur Bestätigung der oben zitierten Bemerkung Frieds – 1911 in einem Gemeinderats-Antrag auf Errichtung einer Linie entlang des Handelskais im 2. und 20. Bezirk hieß, es müsse „mit dem vom Grunde aus verfehlten Systeme, Bahnen selbst in von Natur aus begünstigten Gebieten erst dann zu bauen, wenn deren Rentabilität schon von vornherein völlig sichergestellt erscheint, endlich einmal gebrochen werden“[111], verlief die Durchdringung und Umformung des Stadtraums im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straßenbahen unsystematisch und kontroversiell. Nur einige Beispiele: Eine 1906 beantragte Verbindung ins erst vor kurzem emergierte Stadlauer Industriegebiet, in das fast die Hälfte der Beschäftigten, darunter vermutlich überdurchschnittlich viele qualifizierte, aus zentraleren Stadtteilen einpendeln mußte,[112] wurde 1910 hergestellt,[113] und die wiederholt geforderte Anbindung von Kaiser-Ebersdorf ans Zentrum des 11. Bezirks[114] erfolgte immerhin noch 1913. Die Erschließung der industriereichen Leopoldauer Straße geschah aber erst 1917, während die oben monierte Aufwertung der Handelskai-Zone und die Weiterführung der Linie in der Triester Straße aus dem Zentrum des 10. Bezirks über den Wienerberg bis an die Stadtgrenze überhaupt dem „Roten Wien“ vorbehalten blieben. Speziell im letzteren Fall kumulierten sich die rigiden Ausschließungseffekte mangelnder Verkehrsanbindung einer peripheren Zone: Tausenden Industriebeschäftigten wurde dadurch der Arbeitsweg erschwert, und für die rund 5.000 Bewohner/innen der Ziegelwerks-Siedlung war wiederum eine „entsprechende Erziehung“

ihrer Kinder und die Teilnahme am Kulturleben der Hauptstadt nahezu unmöglich, außerdem mußten sie eine ungünstigere Lebensmittelversorgung in Kauf nehmen (absurderweise war für Einkäufe im nahegelegenen Inzersdorf noch Verzehrungssteuer zu entrichten!).[115]

Trotz aller regionalen Asymmetrien vermittelt das Bild von 1913 aber größere Ausgewogenheit als das von 1903. Auch in den Außenbezirken hatten sich mittlerweile offenbar regionale Subzentren mit teilweise autonomer Attraktivität sowohl am Arbeits- wie auch am Konsum-Markt gebildet, wie etwa die Frequenz-Konzentration im Bereich Gudrunstraße-Favoritenstraße (10. Bezirk) oder Meidlinger Hauptstraße (12. Bezirk) erkennen läßt, wo in beiden Fällen die Verkehrsdichte hin zum Stadtzentrum wieder abnahm (vgl. Abb. 5b). Die zunehmende Diversität ist auch aus der Entwicklung der Grundpreise abzulesen: Nach der Eingemeindung kam es zu einem überproportionalen Ansteigen in den Außenbezirken bei gleichzeitigen Wertzuwächsen im Zentrum, dessen Agglomerationsvorteile nun umsomehr nachgefragt wurden.[116] Ausgehend von der Hypothese, daß sich die fortschreitende Orientierung des Stadtraumes an kapitalistischer Logik auch in entsprechender Hinwendung zu solchen Attraktionsknoten niederschlagen müßte, und daß die innerstädtischen Verkehrsflüsse hiebei eine entscheidende Rolle spielen, kann die Verortung der Standortwahl für die Filialnetze einiger Handels- und Dienstleitungsunternehmungen im eben beschriebenen Massenverkehrsnetz Hinweise auf das Entwicklungsniveau dieses Prozesses liefern.[117]

Die Standorte der Lebensmittelkette und die Bankfilialen waren 1903 noch ganz auf die Innenbezirke orientiert (vgl Abb. 5a). Die strichliert abgegrenzten klassischen Arbeiterbezirke (10.,11. und 12. im Süden, 16. und 17. im Westen, 20. und 21. im Norden) waren noch kaum erfaßt. Noch völlig in den Innenbezirken konzentriert sind die Nähmaschinen- und die Teppich-Geschäfte sowie die Wäscherei-Filialen, bis auf einen Wäscherei-Standort in Floridsdorf, wo die Firma auch ihre Zentrale hatte. Bis 1913 war analog zum Straßenbahnverkehr bei den Lebensmittelgeschäften und Banken die Penetration zentrumsfernerer Zonen, auch in Arbeiterbezirken, deutlich weiter fortgeschritten,

und auch die beiden 1903 noch nicht existenten Schuhhandels-Ketten verfolgten eine ähnliche Standortpolitik. Das seit 1903 stark expandierte Nähmaschinen-Filialnetz hatte nun seine Schwerpunkte überhaupt eher in Arbeiterwohngebieten. Hier spiegelt sich einerseits die um den Produktions-Cluster um den 7. Bezirk etablierte Verlags-Bekleidungsproduktion wider, andererseits sicherlich die Nähtätigkeit der Frauen vor allem in Arbeiterhaushalten. Ganz anders die Filial-Verteilung bei der Wäscherei- und der Teppichfirma. Für die hier angebotenen Dienstleistungen und teuren Güter waren offensichtlich auch 1913 Standorte in Bezirken mit überwiegender Arbeiter-Bevölkerung uninteressant. Eine andere Wäscherei-Kette ging sogar soweit, diese Bezirke auch verbal aus ihrem Wien zu exkludieren, indem sie warb: „Filialen in allen Bezirken", obwohl sie in den meisten Arbeiterbezirken keinen Standort hatte.[118] Alles in allem zeigt der durch Verkehr und Ökonomie dynamisierte Stadtraum ein diversifizierteres Bild mit Schwerpunktzonen auch in Arbeiterbezirken. Vor allem der Keplerplatz in Favoriten (mit zwei weiteren Bankfilialen), und der Floridsdorfer Spitz hatten deutliche Anzeichen eines Subzentrums bekommen, aber auch der gürtelnahe Bereich des 16. und 17. Bezirks sowie die Wallensteinstraße im 20. Bezirk wiesen ähnliche Texturen auf. Die Topographie der Wiener Kinos, deren Zahl nach 1910 vor allem in den Außenbezirken stark zugenommen hatte, fügt sich in dieses Muster recht gut ein. Die rund 150 Kinos von 1914 wiesen neben Konzentrationen in der Inneren Stadt und im Prater (2. Bezirk) vor allem in der Gewerbe- und Geschäftsregion des 6. und 7. Bezirks und in den anschließenden Außenbezirkszonen eine hohe Standortdichte auf, aber auch der Bereich des Keplerplatzes und Floridsdorf zeigten Häufungen.[119]

Zur Vervollständigung des Bildes der Verteilung des innerstädtischen Massenverkehrs muß noch die (in Abb. 5a und b nicht erfaßte) Stadtbahn mitbetrachtet werden. Sie brachte, wie schon aus der Linienbezeichnung ersichtlich, eine überdurchschnittlich gute Erschließung des Wientals bis an den westlichen Stadtrand, sowie des Gürtels und des Donaukanals bis an den nördlichen Stadtrand. Vor allem die Wiental-

linie dürfte überwiegend bürgerlichen Schichten zugute gekommen sein. Sie hatte den Effekt, daß sich die südwestlich gelegenen Stadtrandbereiche des 13. Bezirks „nun erst als Wohnviertel für diejenigen entwickeln können, die durch ihre beruflichen Verpflichtungen untertags im Stadtinnern beschäftigt sind und ein eigenes bürgerliches Heim in gesunder, nicht zu teuerer und doch leicht erreichbarer Lage besitzen wollen."[120] Generell überwogen aber ihre Nachteile wie unzureichende Ausdehnung des Netztes, lange Intervalle, niedrige Geschwindigkeit und starke Verschmutzung durch den Dampfbetrieb, sodaß ihr Beitrag zur Lösung der Wiener Verkehrsprobleme eher marginal blieb.[121] Alfred Fried, der an diesem „gernegroßstädtischen Institut" wegen seiner mäßigen Leistungen kein gutes Haar ließ, untermalte seine Kritik mit einem bezeichnenden Erlebnis: Im September 1907 sei ihm mittags in einem Stationsgebäude der Gürtellinie ein Herr entgegengekommen und habe ihm mit einem Blick auf die hinter ihrem Schalter dösende Kassierin zugelispelt: „I will s' net wecken!"[122]

Ein weiteres Netz, das durch die Kommunalisierung sprunghaft an Integrationskraft gewann, war das der städtischen Starkstromversorgung. Seit Ende der 1880er Jahre waren in Wien drei von privaten Gesellschaften geführte elektrische Kraftzentralen entstanden. Mit dem Beschluß zur Kommunalisierung und Elektrifizierung der Straßenbahnen war aber auch der Bau eines großen städtischen E-Werks erforderlich geworden. Der Gemeinderat entschied sich dann auch noch für den Bau einer zweiten, kleineren Zentrale für die Lichtversorgung und die Kraftversorgung gewerblicher Nutzer. Beide nahmen 1902 den Betrieb auf, und bis 1914 wurden auch sämtliche privaten Zentralen von der Gemeinde übernommen.[123]

Die in Tabelle 1 a wiedergegebene Verteilung zeigt die Situation knapp nach Beginn der Betriebsaufnahme der Städtischen E-Werke. Die Motoren waren noch – in Abhängigkeit vom bisherigen Standort und von der Leistungsfähigkeit der Zentralen – ganz stark auf die Region der Innenbezirke konzentriert. Das galt sowohl für den gewerblichen Bereich[124] wie auch besonders für den nichtgewerblichen. Aus dem letzteren wurden hier die Standorte von Aufzügen ausgewählt,

**Tabelle 1 a: An Kraftzentralen angeschlossene Elektromotoren 1902**

| Bezirk | Maschinenind. | | Bekleid. Ind. | | Ges. Gewerbe | | Aufzüge | | Motoren insges. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mot. | PS | Mot. | PS | Mot. | PS | Mot. | PS | Mot. | PS |
| 1 | 32 | 39,3 | 4 | 1,7 | 164 | 879,6 | 316 | 946,4 | 923 | 2.716,0 |
| 2 | 25 | 70,5 | 14 | 10,5 | 106 | 362,7 | 50 | 231,8 | 347 | 1.171,5 |
| 3 | 18 | 102,6 | 23 | 15,1 | 107 | 399,2 | 35 | 160,2 | 287 | 835,9 |
| 4 | 21 | 58,1 | 18 | 8,8 | 77 | 143,2 | 58 | 185,9 | 204 | 478,1 |
| 5 | 14 | 29,9 | 16 | 9,5 | 89 | 202,7 | 11 | 35,0 | 136 | 312,3 |
| 6 | 3 | 1,0 | 31 | 42,0 | 268 | 384,2 | 68 | 233,1 | 480 | 803,8 |
| 7 | 15 | 35,9 | 28 | 55,6 | 381 | 487,1 | 47 | 177,3 | 630 | 1.018,0 |
| 8 | 38 | 43,9 | 6 | 10,5 | 77 | 107,1 | 17 | 43,4 | 174 | 310,1 |
| 9 | 42 | 50,5 | 7 | 6,6 | 96 | 145,2 | 41 | 149,5 | 239 | 587,6 |
| 10 | 8 | 18,5 | 5 | 6,0 | 21 | 45,8 | 8 | 50,0 | 42 | 111,5 |
| 11 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| 12 | 0 | 0,0 | 3 | 3,0 | 17 | 38,0 | 0 | 0,0 | 19 | 51,3 |
| 13 | 2 | 3,1 | 2 | 0,4 | 18 | 43,8 | 0 | 0,0 | 22 | 45,8 |
| 14 | 2 | 6,5 | 5 | 6,0 | 34 | 113,8 | 0 | 0,0 | 35 | 113,9 |
| 15 | 2 | 4,5 | 2 | 1,0 | 19 | 50,8 | 0 | 0,0 | 35 | 70,0 |
| 16 | 3 | 18,0 | 6 | 4,4 | 35 | 154,4 | 1 | 3,5 | 47 | 162,9 |
| 17 | 17 | 30,4 | 3 | 21,0 | 39 | 113,1 | 8 | 24,5 | 80 | 237,8 |
| 18 | 18 | 32,5 | 9 | 10,3 | 36 | 74,9 | 4 | 12,5 | 53 | 94,9 |
| 19 | 3 | 5,0 | 0 | 0,0 | 18 | 87,0 | 2 | 5,5 | 31 | 189,9 |
| 20 | 0 | 0,0 | 2 | 1,0 | 10 | 36,0 | 0 | 0,0 | 10 | 36,0 |
| Wien | 263 | 550,1 | 184 | 213,4 | 1.612 | 3.868,4 | 666 | 2.258,6 | 3.794 | 9.347,0 |

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1902

die ein extrem segregiertes Muster nach dem Rang als Geschäftszone und dem Niveau der Wohlhabenheit aufweisen. Fast die Hälfte davon befand sich im noblen 1. Bezirk, in der City, vermutlich in Amtsgebäuden, Banken, Hotels, Bürohäusern und großbürgerlichen Wohnhäusern. Bereits viel weniger gab es im restlichen inneren Stadtbereich, wo – in Anbetracht der Größenverhältnisse – die Bezirke 4, 6 und 7 herausragten, und in den Außenbezirken befanden sich charakteristischerweise fast keine. Auffällig sind diesbezüglich nur die zum sonstigen Typus des Bezirks nicht „passenden" Zahlen im 10. und 17. Bezirk. Dies war durch die Strukturen des Netzausbaus bestimmt.[125] Dies bestätigt sich durch einen Blick auf die Verteilung der gewerblichen Motoren in den Außenbezirken. Nicht die Zentren des großindustriellen Maschinenbaus wie der 10., 11. (noch ohne einen einzigen Motor!) und 20. Bezirk waren hier die bestversorgten, sondern die an die gewerbereiche Innergürtel-Zone des 6. und 7. Bezirks angrenzenden, also der 14. bis 18.

Von der markanten Zunahme der Elektromotoren im Zuge des städtischen Netzausbaus bis 1913 einmal abgesehen, zeigt deren Verteilung in Tabelle 1 b auch kräftige Verschiebungen. Der Rückstand der Außenbezirke im Bereich der gewerblichen Motoren ist deutlich reduziert, und im Bereich der Maschinenindustrie ist eine Angleichung an die Standortstruktur der Großindustrie erfolgt. Die meisten und/oder stärksten Motoren (mit durchschnittlich bis zu 10 PS und darüber) befinden sich hier nun im 10., 11., 20. und 21. Bezirk. Mehr und deutlich kleinere Motoren (mit durchschnittlich einem PS und darunter) befinden sich aber noch immer in den Innenbezirken. Besonders gut sichtbar wird dies in der Bekleidungsindustrie, wo sich gut ein Viertel der Motoren im 6. und 7. Bezirk befinden. Die bei beengter räumlicher Situation durch die Elektrizität verbesserten und vom Gewerbe auch genützten Mechanisierungsoptionen lassen sich gut am 1. Bezirk belegen, der trotz rückläufiger Bedeutung im güterproduzierenden Gewerbe eine relativ hohe Zahl an kleinen Motoren aufweist. Andererseits zeigen sich die mit dem Elektromotor verbunden Expansionsmöglichkeiten für das vernetzt im Verlagsystem produzierende Beklei-

**Tabelle 1 b: An Kraftzentralen angeschlossene Elektromotoren 1913**

| Bezirk | Maschinenind. | | Bekleid. Ind. | | Ges. Gewerbe | | Aufzüge | | Motoren insges. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mot. | PS | Mot. | PS | Mot. | PS | Mot. | PS | Mot. | PS |
| 1 | 157 | 150,1 | 193 | 100,3 | 1.256 | 2.442,0 | 998 | 3.989,4 | 3.702 | 9.246,6 |
| 2 | 92 | 191,5 | 146 | 267,5 | 1.305 | 4.368,5 | 199 | 875,5 | 1.926 | 6.099,8 |
| 3 | 224 | 456,8 | 171 | 98,3 | 1.601 | 4.876,1 | 360 | 1.489,0 | 2.335 | 6.992,0 |
| 4 | 120 | 232,0 | 73 | 41,1 | 599 | 1.109,6 | 279 | 1.089,7 | 1.112 | 2.447,5 |
| 5 | 157 | 365,3 | 155 | 134,7 | 1.213 | 3.042,6 | 63 | 225,5 | 1.407 | 3.335,0 |
| 6 | 165 | 228,4 | 325 | 302,9 | 1.726 | 2.579,7 | 247 | 951,8 | 2.207 | 3.676,9 |
| 7 | 173 | 294,5 | 597 | 817,5 | 2.314 | 4.041,7 | 276 | 1.184,4 | 2.845 | 5.378,9 |
| 8 | 133 | 153,7 | 117 | 63,0 | 774 | 1.452,4 | 164 | 595,7 | 1.102 | 2.187,6 |
| 9 | 159 | 181,6 | 128 | 97,8 | 1.043 | 2.177,0 | 288 | 1.185,4 | 1.649 | 3.776,4 |
| 10 | 272 | 1.870,3 | 94 | 83,6 | 1.489 | 8.285,5 | 40 | 180,9 | 1.670 | 8.616,0 |
| 11 | 59 | 895,2 | 28 | 75,2 | 336 | 3.016,0 | 1 | 4,0 | 381 | 3.742,5 |
| 12 | 49 | 195,7 | 233 | 195,2 | 1.026 | 2.826,2 | 23 | 104,3 | 1.151 | 2.980,8 |
| 13 | 108 | 304,5 | 206 | 241,1 | 999 | 2.670,9 | 41 | 175,6 | 1.224 | 3.447,4 |
| 14 | 79 | 210,7 | 143 | 136,3 | 885 | 2.013,6 | 9 | 31,0 | 975 | 2.086,7 |
| 15 | 44 | 97,9 | 117 | 134,6 | 486 | 874,4 | 9 | 34,7 | 563 | 998,6 |
| 16 | 139 | 423,2 | 334 | 248,6 | 1.504 | 3.158,8 | 11 | 40,7 | 1.666 | 3.650,0 |
| 17 | 137 | 427,1 | 171 | 130,1 | 838 | 1.853,1 | 13 | 33,8 | 990 | 2.030,9 |
| 18 | 79 | 88,6 | 182 | 118,3 | 654 | 973,7 | 61 | 158,4 | 861 | 1.473,6 |
| 19 | 40 | 230,1 | 63 | 57,9 | 427 | 1.465,3 | 44 | 158,7 | 600 | 1.970,8 |
| 20 | 245 | 1.876,1 | 110 | 245,6 | 781 | 4.018,5 | 25 | 97,2 | 886 | 4.311,5 |
| 21 | 92 | 1.015,2 | 22 | 18,8 | 565 | 5.143,0 | 4 | 13,2 | 737 | 7.281,4 |
| Strb. | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 2.902 | 75.810,0 | 0 | 0,0 | 2.902 | 75.810,0 |
| Wien | 2.723 | 9.888,4 | 3.608 | 3.608,3 | 24.723[1] | 138.198,51 | 3.155 | 12.618,8 | 32.891 | 161.540,7 |

1 Inklusive 2.902 Motoren der Städtischen Straßenbahnen mit 75.810 PS.

Quelle: Statistisches Jahrbuch von Wien 1913

dungsgewerbe ganz signifikant an dem vom 12. bis zum 18. reichenden Außenbezirks-Cluster, der sich nun an die Standort-Massierungen im 6. und 7. Bezirk angelagert hat. Das eklatante Übergewicht des 1. Bezirks bei den Aufzügen besteht zwar weiter, die Innenbezirke haben aber – charakteristischerweise bis auf den eher proletarischen 5. – ihren Rückstand verkürzt. Hier schlagen offenbar ebenso Effekte des Ausuferns der City wie höheres Qualitätsniveau des bürgerlichen Wohnhausbaus zu Buche. Der nach wie vor drastische Abfall zu den Außenbezirken hängt wohl auch mit der vom Bauzonenplan verordneten niedrigeren Gebäudehöhe zusammen, jedenfalls fällt aber auf, daß die eher bürgerlichen Bezirke 13, 18 und 19 besser mit Aufzügen ausgestattet waren.

Die durch die Kommunalisierung wesentlich beschleunigte Diffusion der neuen Technologie Elektrizität ist auch aus den Übersichten über die Verbreitung von Lampen nach ihrer Verwendungsart abzulesen. Darüber hinaus ermöglichen diese Daten auch einen vertieften Einblick in die funktionale Differenzierung des Stadtraums, da aus der Zahl der Lampen mit einiger Berechtigung auch der jeweilige regionalisierte Stellenwert der einzelnen Verwendungsarten abgeleitet werden kann. Wieder zeigt sich 1902 (vgl. Tabelle 2 a) noch eine enorme Konzentration auf den 1. Bezirk, wo fast zwei Fünftel aller Glühlampen und ein gutes Drittel der Bogenlampen angeschlossen sind. Mit deutlichem Abstand folgen die restlichen Innenbezirke, wobei der 5. typischerweise am weitaus schlechtesten ausgestattet ist. In den Außenbezirken ist das Versorgungsniveau nochmals beträchtlich niedriger, nur die bürgerlichen Bezirke, der 13. und der 18. und 19. ragen heraus.[126]

Am eklatantesten war die Konzentration auf den 1. Bezirk bei den Zentren der öffentlichen und privaten Herrschaft und Kontrolle, den Ämtern, Banken, Firmenbüros etc., wo mehr als zwei Drittel der Lampen hier installiert waren. Etwas weniger dominant, aber mit etwa der Hälfte des Anteils immer noch überragend war die City als Brennpunkt der Luxuskonsums und der Hochkultur im Bereich der Geschäfte sowie der Gast- und Kaffeehäuser und der Theater und Vergnügungsanstalten. Bei den Geschäften kamen ihr der 2. Bezirk (wo be-

**Tabelle 2 a: Verwendungsart der an die Kraftzentralen angeschlossenen Lampen 1902**

| | Amtsgebäude Banken Kanzleien | | Geschäfte. Lagerh. | | Gast- Kaffeehäuser | | Theater Vergnügunganst. | | Wohnhäuser | | Straßen SPlätze | | Insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bezirk | B | G | B | G | B | G | B | G | B | G | B | G | B | G |
| 1 | 194 | 32.764 | 2.502 | 42.318 | 493 | 5.826 | 213 | 18.526 | 34 | 93.462 | 33 | 23 | 3.768 | 213.409 |
| 2 | 26 | 1.982 | 280 | 8.890 | 281 | 3.488 | 460 | 6.380 | 17 | 28.596 | 36 | 2 | 1.262 | 56.976 |
| 3 | 20 | 3.867 | 129 | 3.260 | 5 | 407 | 85 | 2.256 | 0 | 29.877 | 0 | 53 | 335 | 44.768 |
| 4 | 14 | 1.186 | 147 | 4.882 | 20 | 700 | 9 | 331 | 7 | 32.463 | 0 | 5 | 299 | 43.753 |
| 5 | 0 | 325 | 31 | 2.369 | 9 | 222 | 6 | 26 | 1 | 5.398 | 0 | 0 | 54 | 9.867 |
| 6 | 8 | 1.857 | 413 | 5.300 | 35 | 1.268 | 80 | 4.224 | 12 | 17.350 | 0 | 0 | 707 | 36.107 |
| 7 | 2 | 879 | 713 | 8.316 | 27 | 688 | 4 | 334 | 18 | 16.328 | 0 | 0 | 924 | 31.716 |
| 8 | 2 | 764 | 101 | 2.957 | 31 | 340 | 1 | 743 | 41 | 11.980 | 0 | 2 | 203 | 18.681 |
| 9 | 21 | 2.298 | 155 | 4.303 | 52 | 1.182 | 11 | 4.560 | 12 | 27.416 | 0 | 14 | 408 | 47.337 |
| 10 | 15 | 403 | 8 | 1.068 | 4 | 205 | 16 | 234 | 19 | 1.165 | 0 | 2 | 107 | 3.981 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 200 | 0 | 0 | 7 | 343 |
| 12 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0 | 0 | 0 | 661 | 0 | 0 | 21 | 1.149 |
| 13 | 0 | 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.947 | 0 | 0 | 49 | 7.390 |
| 14 | 0 | 298 | 0 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 808 | 0 | 0 | 108 | 1.990 |
| 15 | 3 | 141 | 0 | 7 | 2 | 80 | 12 | 45 | 0 | 945 | 0 | 0 | 147 | 2.660 |
| 16 | 0 | 19 | 5 | 149 | 0 | 78 | 0 | 0 | 0 | 837 | 0 | 0 | 37 | 1.862 |
| 17 | 7 | 121 | 39 | 889 | 31 | 164 | 10 | 23 | 4 | 1.938 | 0 | 0 | 97 | 3.596 |
| 18 | 0 | 141 | 13 | 676 | 3 | 40 | 6 | 12 | 0 | 5.080 | 0 | 0 | 38 | 6.733 |
| 19 | 0 | 4 | 0 | 306 | 0 | 25 | 8 | 72 | 4 | 11.130 | 0 | 0 | 16 | 11.912 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 168 | 0 | 0 | 0 | 191 |
| 0. Angabe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.148 | 1.283 |
| Wien | 312 | 47.146 | 4.536 | 85.718 | 993 | 14.738 | 921 | 37.766 | 169 | 292.749 | 69 | 101 | 9.735 | 545.704 |

B = Bogenlampen, G = Glühlampen
Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1902

sonders viele jüdische Kaufleute ihre Läden hatten) und der 7. (mit der Mariahilfer Straße als Zentrum des allmählich wachsenden Massenkonsums) am nächsten, bei den Gaststätten sowie den Theatern und Vergnügungsanstalten ragten neben dem 2. Bezirk als Brennpunkt der Popularkultur (Prater!) noch der 6. und der 9. Bezirk heraus. In den Wohnhäusern war das Ausstattungsniveau des 1. Bezirks noch am wenigsten exzeptionell, jedenfalls aber weit überdurchschnittlich, wenn man die hier vergleichsweise geringe Anzahl der Wohnungen in Rechnung stellt. Unter den restlichen Innenbezirken ragt der relativ bevölkerungsschwache, aber „noble" 4. heraus. In der Zone der Außenbezirke deckte die Versorgung mit elektrischem Licht fast nur den Wohnbereich ab. Maßgeblich für das Niveau der Ausstattung war hiebei wie gesagt der Rang als „bürgerliches" Wohngebiet und – sicher damit zusammenhängend – das Vorhandensein von Unterstationen vor Ort. Auffällig ist außerdem noch der relativ hohe Anteil des 10. Bezirks bei den Geschäften und den Wohnungen, was auf eine gewisse Aufwertung im zentralen Bereich der Ausfallstraßen hindeuten könnte. Der öffentliche Raum der Straßen und Plätze war bis auf einige wenige zentrale Zonen noch kaum elektrisch beleuchtet, hier dominierte noch das Gaslicht.[127]

Im weiteren Verlauf des Ausbaues der Lichtversorgung kam es wie bei den Elektromotoren bis 1913 zu einer massiven Ausweitung des Netzes (vgl. Tabelle 2 b). Schon 1910 hatte sich ein französischer, allerdings der christlichsozialen Stadtverwaltung wohlgesonnener Beobachter voll Anerkennung über die in den vergangenen zehn Jahren erfolgte Umwandlung zu einer modernen Metropole geäußert: „D'une ville incohérente, sombre le soir, le jour presque sans attrait, il passe tout à coup à une cité d'harmonie, illuminé à profusion …"[128]. Es kam auch zu merklichen räumlich-funktionalen Anteilsverschiebungen. Die City behielt ihre herausragende Rolle, die restlichen Innenbezirke hatten aber nun beträchtlich an Gewicht gewonnen, und vor allem die Versorgung der Außenbezirke hatte sich stark verbessert. Die Herrschafts- und Kontrollfunktionen der City hatten sich besonders in den 3. und den 9. Bezirk ausgedehnt, hinter den Zuwächsen in den Außen-

**Tabelle 2 b: Verwendungsart der an die Kraftzentralen angeschlossenen Lampen 1913**

| | Amtsgebäude Banken Kanzleien | | Geschäfte Lagerh. | | Gast- Kaffeehäuser | | Theater Vergnügungs- anstalten | | Wohnhäuser | | Straßen Plätze | | Insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bezirk | B | G | B | G | B | G | B | G | B | G | B | G | B | G |
| 1 | 1.487 | 88.925 | 3.454 | 83.928 | 880 | 18.710 | 457 | 32.276 | 10 | 165.214 | 443 | 508 | 7.478 | 430.568 |
| 2 | 138 | 9.699 | 856 | 17.399 | 327 | 8.692 | 546 | 24.036 | 2 | 72.444 | 152 | 396 | 2.440 | 154.149 |
| 3 | 156 | 13.810 | 854 | 13.153 | 41 | 3.323 | 174 | 7.207 | 11 | 129.960 | 158 | 294 | 1.699 | 188.223 |
| 4 | 30 | 9.235 | 501 | 10.269 | 16 | 2.110 | 49 | 4.915 | 3 | 114.882 | 152 | 108 | 1.096 | 152.726 |
| 5 | 9 | 4.235 | 354 | 6.246 | 29 | 1.510 | 31 | 983 | 10 | 27.670 | 35 | 40 | 543 | 50.007 |
| 6 | 67 | 9.364 | 824 | 17.439 | 65 | 3.803 | 112 | 9.559 | 11 | 61.040 | 64 | 99 | 1.439 | 121.195 |
| 7 | 16 | 8.653 | 2.488 | 28.683 | 89 | 3.329 | 81 | 2.854 | 4 | 58.048 | 45 | 60 | 3.040 | 118.505 |
| 8 | 35 | 5.766 | 657 | 7.622 | 23 | 1.199 | 45 | 1.233 | 27 | 60.030 | 43 | 156 | 996 | 83.613 |
| 9 | 63 | 13.293 | 860 | 12.456 | 77 | 2.703 | 190 | 5.724 | 8 | 82.355 | 171 | 227 | 1.552 | 142.627 |
| 10 | 36 | 3.069 | 256 | 5.553 | 2 | 1.928 | 64 | 2.467 | 9 | 11.288 | 10 | 24 | 710 | 45.740 |
| 11 | 0 | 434 | 22 | 917 | 2 | 262 | 7 | 109 | 0 | 3.037 | 0 | 175 | 197 | 8.775 |
| 12 | 1 | 2.659 | 145 | 2.916 | 0 | 1.709 | 29 | 1.032 | 3 | 19.956 | 13 | 42 | 235 | 36.592 |
| 13 | 10 | 3.128 | 137 | 3.238 | 63 | 3.178 | 26 | 1.535 | 15 | 75.252 | 14 | 88 | 600 | 116.559 |
| 14 | 26 | 830 | 297 | 3.565 | 7 | 367 | 16 | 688 | 4 | 9.320 | 21 | 50 | 645 | 20.551 |
| 15 | 6 | 745 | 249 | 2.208 | 14 | 456 | 22 | 1.258 | 2 | 8.277 | 31 | 51 | 360 | 17.147 |
| 16 | 11 | 1.525 | 210 | 3.962 | 6 | 999 | 23 | 737 | 1 | 13.805 | 5 | 32 | 366 | 29.811 |
| 17 | 4 | 1.131 | 100 | 2.071 | 45 | 709 | 32 | 1.015 | 1 | 20.256 | 5 | 169 | 327 | 32.231 |
| 18 | 8 | 1.408 | 268 | 3.766 | 40 | 620 | 30 | 369 | 2 | 50.300 | 18 | 165 | 459 | 65.433 |
| 19 | 4 | 1.372 | 73 | 2.022 | 50 | 1.692 | 78 | 1.146 | 7 | 52.264 | 2 | 12 | 305 | 65.526 |
| 20 | 5 | 2.372 | 190 | 5.989 | 15 | 716 | 16 | 485 | 2 | 14.326 | 36 | 126 | 449 | 35.126 |
| 21 | 2 | 2.578 | 105 | 1.994 | 6 | 1.268 | 12 | 564 | 0 | 5.825 | 12 | 54 | 401 | 22.408 |
| 0. A. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 389 | 6.890 |
| Wien | 2.114 | 184.231 | 12.900 | 235.396 | 1.797 | 59.283 | 2.040 | 100.192 | 132 | 1.055.549 | 1.430 | 2.876 | 25.726 | 1.944.402 |

B = Bogenlampen, G = Glühlampen
Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1913

bezirken ist überwiegend der Ausbau der Kommunal-Verwaltung zu vermuten. Der Anteilsgewinn des 6. und des 7. Bezirk ist zweifellos auf den weiteren Bedeutungszuwachs des Massenkonsums und der an der Mariahilfer Straße befindlichen größten Wiener Warenhäuser zurückzuführen.[129] Auf starke Fortschritte bei der Kommerzialisierung des Konsums und der Unterhaltung lassen auch die Steigerungsraten bei den Gaststätten sowie den Theatern und Vergnügungsstätten – hier ist wieder der 2. Bezirk mit dem Prater signifikant – schließen. In den Außenbezirken sind diesbezüglich erhebliche Unterschiede festzumachen – relativ hohe Werte finden sich in den bürgerlichen Bezirken 13 und 19 (hier fallen wahrscheinlich die Heurigen ins Gewicht), aber auch in den Arbeiterbezirken 10 und 12. Der 16. Bezirk fällt dagegen merklich ab – möglicherweise waren die hier Wohnenden wie bei den Arbeitsplätzen auch bei ihrer Freizeitgestaltung stärker auf die Innenbezirke orientiert. Hier schlägt eine auch bei den Kinos schon registrierte räumliche Neuordnung der Wiener Vergnügungstopographie zu Buche, die Eduard Pötzl schon vor einigen Jahren voll Bedauern und überzeichnend beschrieben hatte: Das bei den Wienern so beliebte „alte unverfälschte schlichte Leitgebwesen" in den „lauschigen Gärten der Vororte" sei immer mehr der Verbauung zum Opfer gefallen, gleichzeitig sei in der Inneren Stadt „endlich das vielbegehrte Nachtleben" entstanden, der „richtige Wiener" habe sich „grollend in die Reste der einstigen wahren Gemütlichkeit" zurückgezogen, während „der Strom der Zugewanderten, mit den bodenständigen Dingen nicht vertraut," sich begnüge, „den Prater und die unzähligen anderen Vergnügungsstätten, die das zur Weltstadt emporgewachsene Wien ihm gewährt," genieße.[130]

Wie schon 1902 war mehr als die Hälfte der Lampen in Wohnhäusern montiert, und auch hier hatte sich das vom Zentrum ausgehende Versorgungsgefälle stark verflacht, die traditionellen Differenzierungen des Wohlstandsniveaus blieben allerdings weiter klar sichtbar. Legt man die Zahl der Lampen auf jene der Wohnungen pro Bezirk um, so ergeben sich nach wie vor krasse (natürlich auch durch die nach Bezirken stark variierende Wohnungsgröße mitbedingte) Unter-

schiede: Einem Wert von 14,8 Lampen pro Wohnung im 1. Bezirk und von 3,9 in den Innenbezirken insgesamt (inklusive 20.) stand einer von 2,5 im 13., von 4,1 im 19., dagegen aber von 0,3 im 10., 11. und 21. gegenüber.[131] Auch angesichts der Straßenbeleuchtungs-Verhältnisse ist man versucht, die nächtliche Stadt von 1913 durch einen Lichtkegel im Zentrum strahlend ausgeleuchtet, aber mit zu den Rändern hin rasch im diffusen Dunkel verschwindenden Konturen zu imaginieren. Die Bogenlampen, die wegen ihrer größeren Leistungsfähigkeit auf den Straßen zum Einsatz kamen, standen großteils in der City und den angrenzenden Innenbezirken. Auf den Straßen und Plätzen der Außenbezirke überwog nach wie vor bei weitem die schwächere Gasbeleuchtung.

## *Intraurbane Heiratsbeziehungen*

Richard Sennet beschreibt in „Verfall und Ende des öffentlichen Lebens" vor allem am Beispiel von Paris die seit Mitte des 19. Jahrhunderts zunehmende Ausdifferenzierung der Metropolen und die Homogenisierung der entstehenden Stadtviertel nach ökonomischen Gesichtspunkten und leitet davon eine klassenbedingte Differenzierung der Stadterfahrung ab. Während die bürgerlichen Schichten aufgrund ihrer vielfältigeren Interessen und Verbindungen nach wie vor die Möglichkeit zu einer lokal differenzierten, kosmopolitischen Urbanität gehabt hätten, sei für die Arbeiterklasse die im ancien régime noch viel weitere Öffentlichkeit zunehmend auf homogenisierte Quartiere reduziert worden. Der einzige Weg, der sie aus der Enge des eigenen Quartiers herausgeführt habe, sie die passive Öffentlichkeitserfahrung des Konsums in den Warenhäusern gewesen.[132] Diese Einschätzung erscheint in Konfrontation mit dem Fall Wien etwas holzschnittartig und differenzierungsbedürftig.

Sehr aufschlußreiches Material zur näheren Untersuchung der regionalen Mobilität innerhalb Wiens, und wieweit diese von bezirksspezifischen sozialkulturellen und ökonomischen Topologien beein-

**Tabelle 3 a: Wohnorte der Brautpaare 1896 und 1913**

| | 1896 | | | | 1913 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bräutigame | davon in % mit Wohnung der Braut | | | | davon in % mit Wohnung der Braut | | | |
| Whg.i.Bez. | insges. | im selb. Bez. | im selb. Hs. | außhb. d. Bez | insges. | im selb. Bez. | im selb. Hs. | außhb d. Bez |
| 1 | 374 | 47,9 | 21,1 | 52,1 | 292 | 29,1 | 14,0 | 70,9 |
| 2 | 1652 | 82,2 | 59,3 | 17,8 | 1242 | 72,1 | 46,5 | 27,9 |
| 20 | | | | | 1131 | 83,3 | 68,4 | 16,7 |
| 3 | 1188 | 80,9 | 57,2 | 19,1 | 1206 | 69,7 | 45,9 | 30,3 |
| 4 | 416 | 60,8 | 37,7 | 39,2 | 358 | 48,6 | 28,5 | 51,4 |
| 5 | 1014 | 80,6 | 66,5 | 19,4 | 899 | 65,9 | 47,5 | 34,1 |
| 6 | 484 | 58,1 | 38,0 | 41,9 | 357 | 46,8 | 30,0 | 53,2 |
| 7 | 554 | 59,2 | 34,3 | 40,8 | 457 | 49,7 | 30,4 | 50,3 |
| 8 | 370 | 56,5 | 40,5 | 43,5 | 346 | 44,8 | 29,8 | 55,2 |
| 9 | 743 | 65,5 | 47,4 | 34,5 | 690 | 54,3 | 31,7 | 45,7 |
| 10 | 1098 | 87,0 | 76,2 | 13,0 | 1555 | 85,3 | 68,7 | 14,7 |
| 11 | 336 | 83,3 | 62,2 | 16,7 | 465 | 79,1 | 56,6 | 20,9 |
| 12 | 649 | 85,2 | 71,0 | 14,8 | 848 | 76,3 | 57,2 | 23,7 |
| 13 | 454 | 82,4 | 62,6 | 17,6 | 922 | 71,1 | 52,2 | 28,9 |
| 14 | 725 | 82,9 | 70,5 | 17,1 | 784 | 67,7 | 50,9 | 32,3 |
| 15 | 453 | 69,8 | 60,3 | 30,2 | 403 | 59,1 | 43,4 | 40,9 |
| 16 | 1422 | 87,1 | 76,1 | 12,9 | 1604 | 83,0 | 65,5 | 17,0 |
| 17 | 874 | 84,0 | 70,5 | 16,0 | 876 | 77,7 | 56,7 | 22,3 |
| 18 | 780 | 79,4 | 63,6 | 20,6 | 572 | 69,1 | 45,3 | 30,9 |
| 19 | 293 | 82,9 | 63,1 | 17,1 | 333 | 72,1 | 51,7 | 27,9 |
| 21 | | | | | 754 | 85,4 | 53,2 | 14,6 |
| Wien | 13879 | 77,7 | 60,5 | 22,3 | 16094 | 71,5 | 51,5 | 28,5 |
| außerhalb | 1215 | | | | 1578 | | | |
| Summe | 15094 | | | | 17672 | | | |

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1896, 1913

**Tabelle 3 b: Wohnorte der nicht aus dem selben Bezirk stammenden Brautpaare 1896**

| Bräutigame aus Bezirk | mit Wohnung d. Braut außhb. d. Bez. | davon in % mit Wohnungder Braut in Bezirk 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | außhb. Wiens | Varianz |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 195 | -- | 17,4 | 12,3 | 13,3 | 5,6 | 7,7 | 5,6 | 4,6 | 10,3 | 2,6 | 0,5 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 0,5 | 1,5 | 3,6 | 3,1 | 1,5 | 8,7 | 26,0 |
| 2 | 294 | 15,3 | -- | 16,7 | 6,5 | 3,1 | 4,8 | 3,7 | 5,8 | 15,0 | 1,4 | 0,3 | 1,0 | 1,0 | 1,7 | 1,0 | 3,1 | 3,1 | 2,4 | 1,0 | 13,3 | 30,0 |
| 3 | 227 | 16,3 | 17,2 | -- | 7,5 | 3,5 | 6,6 | 6,6 | 4,4 | 10,6 | 5,3 | 0,9 | 2,2 | 0,9 | 0,0 | 0,9 | 1,8 | 2,2 | 3,1 | 2,6 | 7,5 | 24,3 |
| 4 | 163 | 13,5 | 6,1 | 11,0 | -- | 12,9 | 8,0 | 7,4 | 3,1 | 4,9 | 6,7 | 1,2 | 1,2 | 0,0 | 2,5 | 1,2 | 2,5 | 3,7 | 6,1 | 0,0 | 8,0 | 17,2 |
| 5 | 197 | 5,6 | 7,1 | 9,1 | 11,2 | -- | 16,2 | 11,7 | 2,5 | 3,0 | 4,1 | 1,0 | 5,1 | 1,5 | 3,6 | 4,1 | 2,5 | 4,6 | 2,5 | 1,5 | 3,0 | 16,6 |
| 6 | 203 | 9,9 | 6,9 | 3,4 | 4,9 | 16,3 | -- | 17,2 | 5,4 | 3,4 | 0,0 | 0,0 | 4,9 | 1,5 | 8,9 | 3,4 | 3,4 | 1,0 | 3,0 | 0,5 | 5,9 | 23,9 |
| 7 | 226 | 6,2 | 6,2 | 3,5 | 5,8 | 5,8 | 15,0 | -- | 10,6 | 6,6 | 0,9 | 0,4 | 0,9 | 2,2 | 3,1 | 7,5 | 10,2 | 3,1 | 3,5 | 2,2 | 6,2 | 14,1 |
| 8 | 161 | 14,9 | 6,8 | 5,6 | 6,2 | 3,7 | 7,5 | 13,0 | -- | 10,6 | 1,2 | 0,0 | 3,1 | 1,2 | 0,0 | 1,9 | 6,8 | 5,6 | 6,2 | 1,2 | 4,3 | 17,6 |
| 9 | 256 | 14,8 | 16,8 | 5,5 | 3,5 | 2,3 | 3,5 | 4,3 | 7,4 | -- | 1,2 | 0,0 | 1,6 | 0,4 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 4,7 | 9,8 | 5,5 | 10,5 | 21,9 |
| 10 | 143 | 9,1 | 9,8 | 7,0 | 15,4 | 9,1 | 4,2 | 4,2 | 2,8 | 5,6 | -- | 2,1 | 1,4 | 1,4 | 3,5 | 2,8 | 4,9 | 2,8 | 0,7 | 1,4 | 11,9 | 16,6 |
| 11 | 56 | 10,7 | 8,9 | 30,4 | 7,1 | 0,0 | 5,4 | 3,6 | 0,0 | 5,4 | 8,9 | -- | 1,8 | 1,8 | 3,6 | 1,8 | 1,8 | 0,0 | 5,4 | 0,0 | 3,6 | 47,6 |
| 12 | 96 | 9,4 | 6,3 | 2,1 | 9,4 | 13,5 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 5,2 | 6,3 | 0,0 | -- | 7,3 | 13,5 | 9,4 | 2,1 | 2,1 | 1,0 | 0,0 | 3,1 | 17,5 |
| 13 | 80 | 7,5 | 6,3 | 3,8 | 1,3 | 2,5 | 7,5 | 7,5 | 8,8 | 7,5 | 1,3 | 0,0 | 7,5 | -- | 17,5 | 3,8 | 2,5 | 2,5 | 1,3 | 0,0 | 11,3 | 19,7 |
| 14 | 124 | 8,1 | 4,0 | 4,8 | 3,2 | 6,5 | 6,5 | 9,7 | 1,6 | 1,6 | 0,8 | 0,0 | 16,9 | 8,1 | -- | 19,4 | 2,4 | 3,2 | 2,4 | 0,0 | 0,8 | 28,9 |
| 15 | 137 | 5,8 | 2,9 | 2,9 | 1,5 | 8,0 | 6,6 | 10,9 | 2,9 | 6,6 | 0,7 | 0,7 | 4,4 | 5,8 | 16,8 | -- | 11,7 | 4,4 | 3,6 | 0,7 | 2,9 | 17,8 |
| 16 | 184 | 7,1 | 4,3 | 4,9 | 3,8 | 4,3 | 6,0 | 12,5 | 6,5 | 4,9 | 1,1 | 1,1 | 2,2 | 1,1 | 6,5 | 7,6 | -- | 13,6 | 3,8 | 1,6 | 7,1 | 12,1 |
| 17 | 140 | 5,0 | 13,6 | 2,9 | 2,9 | 0,7 | 2,9 | 4,3 | 7,9 | 6,4 | 1,4 | 0,0 | 2,9 | 2,1 | 1,4 | 0,7 | 19,3 | -- | 17,9 | 4,3 | 3,6 | 31,6 |
| 18 | 161 | 7,5 | 6,8 | 5,0 | 3,1 | 1,9 | 3,7 | 7,5 | 5,0 | 26,7 | 2,5 | 0,6 | 1,2 | 0,6 | 0,6 | 4,3 | 5,6 | 9,9 | -- | 1,2 | 6,2 | 34,4 |
| 19 | 50 | 10,0 | 10,0 | 4,0 | 14,0 | 4,0 | 0,0 | 2,0 | 2,0 | 18,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,0 | 4,0 | 2,0 | 4,0 | 4,0 | 12,0 | -- | 8,0 | 27,6 |
| Wien | 3093 | 9,7 | 8,4 | 6,9 | 6,2 | 5,4 | 6,5 | 7,3 | 4,9 | 7,9 | 2,2 | 0,5 | 2,8 | 1,8 | 3,9 | 3,7 | 4,6 | 4,1 | 4,4 | 1,6 | 7,1 | 6,2 |
| außerhalb | 1215 | 8,5 | 8,4 | 6,0 | 3,8 | 2,5 | 2,6 | 3,9 | 2,6 | 5,3 | 2,1 | 0,8 | 0,7 | 1,7 | 0,9 | 0,8 | 1,6 | 1,4 | 3,0 | 1,3 | 42,1 | 5,8 |
| Summe | 4308 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Quelle: Statistisches Jahrbuch des Stadt Wien 1896

flußt war, liefert eine seit 1896 im Statistischen Jahrbuch der Stadt Wien publizierte Kreuztabelle der Herkunft der Brautpaare des jeweiligen Jahres nach Bezirken. Ausgangspunkt unserer Überlegungen dazu soll die Hypothese sein, daß ein höherer Anteil an Heiraten von nicht aus demselben Bezirk stammenden Brautpaaren als Indiz für größere Mobilität zumindest eines der zwei Partner angesehen werden kann. Ein Blick auf Tabelle 3 a zeigt diesbezüglich markante bezirksspezifische Unterschiede.[133] Bürgerliche Bezirke, neben dem 1. vor allem der 4. und der 6. - 9., von den Außenbezirken vor allem der stadtnahe 15., wiesen 1896 wesentlich niedrigere Anteile von Brautpaaren mit identischer Bezirks-Herkunft auf als stärker proletarisch strukturierte Innenbezirke wie der 2., 3. oder 5., und noch drastischer waren die Abstände zu typischen Arbeiter-Außenbezirken wie dem 10., 12., 16. oder 17. Abschwächend ist hier freilich in Rechnung zu stellen, daß die genannten Differenzen jeweils auch mit der Zahl der Bezirksbevölkerung variierten, d. h. daß in bevölkerungsschwächeren Bezirken klarerweise auch die Chancen zur Partnerfindung im selben Bezirk niedriger lagen.

Noch signifikanter waren allerdings die Bezirks-Differenzen in Bezug auf Brautpaare, die schon vor der Hochzeit das selbe Haus bewohnt hatten. Hier spielte die Größe des Bezirks keine Rolle, dennoch lagen die entsprechenden Anteile neben den genannten Arbeiter-Außenbezirken noch der 14. eklatant über dem sonstigen Niveau, innerhalb des Gürtels war der proletarische 5. herausragend. Als Erklärung bietet sich ein komplexes Bündel miteinander verwobener Ursachen an:[134]

– Ökonomische Zwänge und geringere Bedachtnahme auf bürgerliche Verhaltens-Standards veranlaßten viele Paare, schon vor der Hochzeit zusammenzuleben, häufig wohl in einer der Eltern-Wohnungen;
– die Kleinräumigkeit proletarischer Nachbarschaften führte oftmals auch zur Bekanntschaft und zum Heiratsentschluß von im selben Haus wohnhaften Mädchen und Burschen;

– im Gefolge der oft geübten Praxis des Nachziehens aus der Provinz zu Verwandten oder Bekannten in der Metropole (ebenfalls häufig ins selbe Haus oder gleich in die selbe Wohnung) blieben die gewohnten lokalistischen Lebensformen aufrecht und führten nicht selten zu einer Partnerwahl in diesem eng umgrenzten Milieu.

Beim regionalen Beziehungsmuster der nicht aus dem selben Bezirk kommenden Brautpaare (vgl. Tabelle 3 b) ist vor allem einmal ein generell hoher Anteil von Heiraten zwischen benachbarten Bezirken zu erkennen, wobei allerdings die Streuung in den Innenbezirken breiter war. Auffällig dabei ist außerdem, daß im Fall der Außenbezirke mehrfach der jenseits des Gürtels benachbarte Innenbezirk den höchsten Anteil aufweist, so für den 11. der 3., für den 10. der 4., für den 12. der 5. (zusammen mit dem 14.), für den 16. der 7. (nur unwesentlich übertroffen vom 17.) und für den 18. der 9. Abgesehen vom letzten Paar und mit Abstrichen vom 12. und 5. handelte es sich in keinem Fall um Bezirke mit einer affinen Sozialstruktur und einer deswegen erhöhten Wahrscheinlichkeit von Internuptialität. Die Ursachen dieser Häufung sollten viel eher in der vom Zentrum ausgehenden radialen Ausrichtung der Kommunikationswege sowie darin gesehen werden, daß die Mehrzahl der nicht im Bezirk befindlichen Arbeitsplätze höchstwahrscheinlich im fußläufig am leichtesten zu erreichenden angrenzenden Innenbezirk lag. In den Innenbezirken waren die Heiratsbeziehungen zwischen den innerhalb des Gürtels angrenzenden Bezirken fast durchgehend deutlich intensiver als nach außen. Auffällig ist jedoch die überproportionale Außenbezirk-Orientierung des 6. zum 14. und des 7. zum 16. Hier fallen offensichtlich die von den Organisationsprinzipien der hier konzentrierten Heimarbeit des Bekleidungsgewerbes herrührenden intensiven Binnen-Beziehungen dieser beiden Bezirkspaare ins Gewicht.

Ein weiteres Spezifikum ist die hohe Internuptialität von Bezirken mit überdurchschnittlich hohem Anteil an jüdischer Bevölkerung wie zwischen dem 1., 2. und 9. Der zeitgenössischen Feuilletonist schuf also ein ziemlich realitätsfernes Konstrukt, wenn er von der „Leopoldstädterin“ behauptete: „Sie hat sich ihr Ghetto frei gewählt; denn

nichts könnte sie hindern, die Schranke fallen zu lassen und hinaus zu ziehen nach der schönen Stadt, zu den fröhlichen Menschen. Sie bleibt lieber in ihrem Kreise – wird hier geboren, lebt hier und heiratet hier."[135] Bei aller sozialen Inhomogenität dürfte hier die gemeinsame Konfession viel zur Intensivierung der bezirksübergreifenden Kommunikation und Heiratsanbahnung beigetragen haben. In den genannten Bezirken fällt auch die überdurchschnittliche Anzahl von Heiraten auf, bei denen ein Partner vorher außerhalb Wiens gewohnt hatte. Hier kamen die anhaltend starken Bindungen der jüdischen Wiener, die ja fast durchgehend Immigranten waren, zu ihren Herkunftsregionen ins Spiel.[136] Die intensiven Beziehungen zu den Heimatorten, die in Arbeiterbezirken paradoxerweise auch zum hohen Anteil von aus dem selben Haus kommenden Brautpaaren beigetragen haben dürften, führten wohl auch im 10. Bezirk dazu, daß viele Männer dort ihre Frauen fanden. Im Fall des 13. Bezirks dürfte die Ursache dafür eher in den besonders häufigen Kontakten zum angrenzenden Umland liegen.

Bis 1913 war der Anteil der im selben Bezirk wohnhaften Brautpaare überall zurückgegangen (vgl. Tabelle 3 a). Ganz drastisch im 1. Bezirk, was vermutlich an der hier stark rückläufigen Bevölkerungszahl lag, doch ebenso recht deutlich in den großteils noch wachsenden bürgerlichen Innenbezirken, aber auch im eher proletarischen 5. und in den zentraler und verkehrsgünstig gelegenen Außenbezirken 12, 14 und 15. Am wenigsten waren die Anteile in den Arbeiterbezirken 10 und 16 zurückgegangen, ähnlich hoch waren sie in den neu hinzugekommenen Arbeiterbezirken 20 und 21. Dabei ist freilich in Rechnung zu stellen, daß es sich hier um überdurchschnittlich rasch wachsende und besonders bevölkerungsstarke Bezirke handelte. Daß die Entwicklung in einem Außenbezirk trotz sehr starker Bevölkerungszunahme auch anders verlaufen konnte, zeigt sich am Beispiel des bürgerlich strukturierten 13., der einen signifikanten Anteilsrückgang der im selben Bezirk wohnenden Brautleute verzeichnete. Als dahinterliegende Ursache sind vor allem die wegen des Stadtbahnbaus merklich verbesserten Mobilitätschancen zu sehen.

**Tabelle 3c: Wohnorte der nicht aus demselben Bezirk stammenden Brautpaare 1913**

| Bräutigame aus Bezirk | mit Wohnung d. Braut außhb. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | außhb. Wiens | Varianz |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | davon in % mit Wohnung der Braut in Bezirk | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 207 | -- | 14,5 | 19,8 | 9,2 | 4,8 | 3,9 | 6,3 | 4,3 | 6,8 | 3,4 | 1,0 | 1,4 | 1,4 | 1,9 | 0,5 | 2,9 | 3,4 | 2,4 | 2,4 | 1,0 | 1,9 | 6,8 | 22,8 |
| 2 | 347 | 8,4 | -- | 13,3 | 5,5 | 4,9 | 2,9 | 3,5 | 4,3 | 11,5 | 2,3 | 1,2 | 2,0 | 1,4 | 1,7 | 1,2 | 4,0 | 1,4 | 4,9 | 2,9 | 8,9 | 4,6 | 9,2 | 12,5 |
| 3 | 365 | 9,3 | 11,5 | -- | 12,9 | 5,8 | 3,6 | 4,4 | 3,8 | 9,9 | 5,8 | 2,7 | 0,8 | 2,7 | 1,4 | 0,5 | 2,2 | 2,2 | 2,7 | 3,0 | 1,1 | 0,8 | 12,9 | 16,5 |
| 4 | 184 | 9,8 | 6,5 | 12,5 | -- | 16,8 | 6,0 | 6,5 | 3,8 | 4,9 | 6,5 | 1,1 | 2,7 | 2,7 | 0,5 | 2,7 | 0,5 | 0,5 | 2,2 | 1,6 | 3,3 | 0,5 | 8,2 | 18,5 |
| 5 | 307 | 4,9 | 7,2 | 8,5 | 13,4 | -- | 13,7 | 5,9 | 1,0 | 3,6 | 4,6 | 1,0 | 8,8 | 2,6 | 2,6 | 3,6 | 5,2 | 1,3 | 2,0 | 2,6 | 1,3 | 0,7 | 5,9 | 14,3 |
| 6 | 190 | 5,8 | 5,8 | 9,5 | 6,8 | 11,6 | -- | 10,0 | 4,2 | 10,0 | 2,1 | 0,5 | 4,2 | 5,3 | 4,2 | 5,8 | 3,7 | 1,6 | 2,1 | 1,6 | 0,0 | 0,5 | 4,7 | 11,3 |
| 7 | 230 | 6,1 | 7,8 | 6,5 | 4,3 | 5,2 | 8,7 | -- | 11,3 | 9,6 | 1,7 | 0,0 | 2,2 | 3,5 | 4,8 | 5,7 | 8,7 | 2,6 | 2,2 | 2,6 | 1,3 | 0,0 | 5,2 | 10,2 |
| 8 | 191 | 6,8 | 3,7 | 8,4 | 3,7 | 5,8 | 7,3 | 11,5 | -- | 11,5 | 1,6 | 0,0 | 1,0 | 4,7 | 1,6 | 1,0 | 7,9 | 8,4 | 5,2 | 2,6 | 0,5 | 1,0 | 5,8 | 12,5 |
| 9 | 315 | 6,3 | 9,5 | 8,3 | 3,8 | 2,9 | 3,5 | 5,7 | 7,6 | -- | 1,3 | 0,6 | 0,6 | 4,4 | 2,2 | 1,0 | 5,7 | 4,8 | 9,5 | 7,9 | 3,8 | 2,2 | 8,3 | 8,7 |
| 10 | 229 | 5,2 | 5,7 | 14,0 | 13,5 | 8,3 | 7,9 | 3,1 | 3,1 | 4,8 | -- | 3,1 | 4,4 | 6,1 | 3,5 | 0,4 | 2,6 | 1,3 | 4,4 | 2,2 | 1,3 | 0,0 | 5,2 | 13,7 |
| 11 | 97 | 4,1 | 3,1 | 20,6 | 7,2 | 4,1 | 3,1 | 5,2 | 2,1 | 3,1 | 9,3 | -- | 6,2 | 2,1 | 2,1 | 3,1 | 5,2 | 0,0 | 6,2 | 0,0 | 2,1 | 1,0 | 10,3 | 20,7 |
| 12 | 201 | 3,0 | 4,5 | 5,5 | 3,5 | 7,5 | 5,5 | 10,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 2,5 | -- | 7,5 | 11,9 | 5,5 | 5,5 | 2,5 | 3,5 | 1,5 | 1,0 | 1,5 | 7,0 | 7,9 |
| 13 | 266 | 3,0 | 3,8 | 7,1 | 3,8 | 6,0 | 5,6 | 4,1 | 3,0 | 5,3 | 3,8 | 1,1 | 12,4 | -- | 13,5 | 4,9 | 8,3 | 2,3 | 4,9 | 1,5 | 1,1 | 1,1 | 3,4 | 11,2 |
| 14 | 253 | 3,6 | 4,7 | 4,0 | 3,6 | 2,4 | 4,7 | 6,3 | 2,4 | 3,6 | 0,8 | 0,4 | 7,1 | 23,3 | -- | 11,1 | 5,9 | 2,0 | 1,2 | 2,4 | 2,8 | 0,8 | 7,1 | 24,8 |
| 15 | 165 | 1,2 | 3,0 | 1,2 | 2,4 | 1,2 | 7,3 | 11,5 | 3,6 | 4,2 | 0,6 | 2,4 | 6,7 | 14,5 | 17,0 | -- | 8,5 | 3,0 | 3,0 | 0,6 | 1,2 | 0,6 | 6,1 | 22,0 |
| 16 | 272 | 2,9 | 4,8 | 5,5 | 0,7 | 1,8 | 5,1 | 8,8 | 9,6 | 6,6 | 4,8 | 0,4 | 2,6 | 4,0 | 5,9 | 2,6 | -- | 15,1 | 4,4 | 3,3 | 2,2 | 0,4 | 8,5 | 12,5 |
| 17 | 195 | 3,6 | 4,6 | 3,6 | 4,1 | 3,6 | 3,1 | 4,1 | 5,6 | 8,2 | 1,0 | 0,5 | 1,5 | 6,2 | 3,6 | 1,5 | 20,0 | -- | 14,4 | 4,1 | 2,6 | 0,0 | 4,1 | 21,5 |
| 18 | 177 | 6,8 | 1,7 | 6,8 | 2,3 | 2,3 | 2,8 | 2,8 | 4,0 | 15,8 | 1,7 | 0,0 | 3,4 | 4,0 | 3,4 | 2,3 | 8,5 | 12,4 | -- | 7,9 | 4,5 | 0,6 | 6,2 | 15,3 |
| 19 | 93 | 6,5 | 5,4 | 6,5 | 2,2 | 2,2 | 1,1 | 1,1 | 2,2 | 14,0 | 2,2 | 0,0 | 6,5 | 6,5 | 1,1 | 4,3 | 1,1 | 5,4 | 15,1 | -- | 4,3 | 4,3 | 8,6 | 16,1 |
| 20 | 189 | 2,1 | 23,3 | 5,3 | 2,6 | 2,1 | 5,3 | 5,8 | 2,6 | 12,7 | 2,1 | 1,6 | 1,1 | 2,1 | 1,6 | 0,5 | 4,8 | 1,6 | 6,9 | 3,7 | -- | 4,2 | 7,9 | 26,1 |
| 21 | 110 | 6,4 | 9,1 | 10,0 | 3,6 | 2,7 | 3,6 | 3,6 | 0,9 | 3,6 | 4,5 | 0,0 | 1,8 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 3,6 | 0,9 | 5,5 | 4,5 | 10,0 | -- | 22,7 | 25,8 |
| Wien | 4583 | 5,2 | 6,7 | 8,0 | 5,7 | 4,8 | 5,2 | 5,7 | 4,2 | 7,2 | 2,9 | 1,1 | 3,6 | 5,0 | 4,0 | 2,8 | 5,4 | 3,5 | 4,5 | 3,0 | 2,5 | 1,3 | 7,6 | 3,5 |
| außerhalb | 1578 | 3,8 | 4,3 | 7,2 | 3,8 | 2,8 | 2,5 | 3,6 | 2,2 | 4,9 | 1,5 | 0,8 | 2,6 | 2,4 | 1,2 | 0,7 | 2,0 | 1,6 | 3,3 | 1,5 | 1,2 | 1,6 | 44,6 | 2,5 |
| Summe | 6161 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1913

Der Rückgang bei den im selben Haus wohnenden Paaren war in sämtlichen Bezirken viel deutlicher, weniger allerdings in den typischen Arbeiterbezirken. Das oben angeführte Ursachen-Syndrom dürfte jedenfalls Erosions-Prozessen ausgesetzt gewesen sein. Die Wohnverhältnisse wiesen eine leichte Besserung auf, der Bettgeher-Anteil war rückläufig,[137] und der von den Immigranten aus den Herkunftsorten in die Stadt transferierte enge ländliche Lokalismus dürfte allmählich einem etwas weiteren, offeneren des urbanen Arbeiterviertels gewichen sein.

Der Anteil der Brautpaare, die in verschiedenen Bezirken wohnhaft waren, hatte bis 1913 nicht nur merklich zugenommen, auch die meist recht enge Konzentration auf die jeweils unmittelbar benachbarten Innen- bzw. Außenbezirke sowie die mancher Außenbezirke auf den jenseits des Gürtels gegenüber liegenden Innenbezirk war lockerer geworden. Das ist bei den Innenbezirksbereich vor allem an den Bezirken 6 bis 9 recht gut zu erkennen, wo die Verteilung über die anderen Bezirke nun viel weiter streute. Doch etwa auch bei den Arbeiterbezirken 10, 12, 16 und 17 fällt auf, daß ihre Innenbezirks-Orientierung stärker aufgefächert ist, und im Fall der ersten beiden gilt dies auch für die Streuung in den Außenbezirken. Besonders deutlich wird diese Entwicklung auch beim bürgerlichen 13. Bezirk, wo sich vor allem die durch die Stadtbahn wesentlich verbesserte Verkehrsanbindung mobilitätsfördernd ausgewirkt haben muß. Diese hier an einzelnen speziell auffällig gewandelten Beziehungsmustern beschriebene Entwicklung ist aber generell feststellbar, wie sich an der teilweise signifikant reduzierten Varianz – als Maßzahl für die Gleichmäßigkeit einer Verteilung (eine völlige Gleichverteilung hätte die Varianz 0)[138] – bei fast allen Bezirken und für Wien insgesamt ablesen läßt. Rückläufig war die Varianz auch bei den von auswärts kommenden Bräutigamen, d. h. deren zukünftige Frauen lebten 1913 ebenfalls merklich stärker über das ganze Stadtgebiet verstreut als noch 1896.

Alles in allem bieten die hier aufgezeigten Befunde ein Bild der allmählichen Erosion traditioneller Barrieren und Beziehungsmuster zwischen den städtischen Subregionen. Vor allem war der Gürtel eine viel

durchlässigere Grenze geworden, und die enge Innenbezirk-Außenbezirk-Relation einzelner Bezirke hatte sich gelockert. Die bessere Vernetzung des gesamten Stadtgebiets durch den leistungsfähiger gewordenen Massenverkehr hatte größere Distanzen zwischen Wohnungen und Arbeitsplätzen ermöglicht und überhaupt die urbanen Erfahrungs- und Kommunikationsräume ausgeweitet. Lediglich die „klassischen"Arbeiterbezirke 10, 16 und 21 hinkten hier nach, hier wurde die stärkere Binnen-Bezogenheit freilich auch durch exzeptionelles Wachstum begünstigt.

## *Hierarchie oder Heterarchie?*

Wien war um 1900 zweifellos massiv in den Übergang zur Moderne, wie er oben zu konzeptionalisieren versucht wurde, hineingezogen worden. Insgesamt müssen die hier beschriebenen und analysierten Entwicklungslinien der städtischen Kommunikationsnetze in ihren Konsequenzen als ambivalent angesehen werden. Das damit erreichte wesentlich höhere Integrationsniveau des Stadtraumes führte zu einer Aufwertung der zentralen Zonen, wo die diversen Kommunikationskanäle zusammenliefen. Am Beispiel des Straßenbahnverkehrs ist dies etwa an der extremen Verdichtung in Abbildung 5b abzulesen, die sich zwischen 1903 und 1913 am Ring vor der Oper und am Schottentor gebildet hat, und in den davon wegführenden Verdichtungen der Ausfallstraßen. Die Ausweitung der Netze und die verbesserte Ausstattung der weiter vom Zentrum entfernten Zonen führte aber schlimmstenfalls nur zu einer Abnahme des relativen Abstands bzw. zu Auslagerungsprozessen wegen sonst zu hoher Verdichtung (wie etwa am Beispiel der Amtsgebäude, Banken etc. abzulesen), in keinem Fall aber auch nur annähernd zu einer Gefährdung der absoluten Priorität der City. Die intensivere Vernetzung führte aber keineswegs zu einem eindimensionalen Verlauf räumlich-funktionaler Spezialisierung und Homogenisierung. Die Entwicklung war differenzierter: Durch die Verkehrsverdichtung und das Bezirkswachstum entstanden lokale Sub-

zentren wie im 10. oder 21.; die mit dem Elektromotor verbundene bessere Wettbewerbsfähigkeit des Kleingewerbes kam auch in der City zum Tragen; der Aufschwung der Mariahilfer Straße als Geschäftszone vertrug sich durchaus mit den durch die Elektrifizierung gesteigerten Expansionsmöglichkeiten des angrenzenden und über den Gürtel mit den Außenbezirken vernetzten Bekleidungsgewerbes, es kam wahrscheinlich sogar zu durch diese Standortnähe verursachten Führungsvorteilen;[139] die Aufwertung des Praters im 2. Bezirk ging überhaupt nicht zu Lasten der Vergnügungslokale des Zentrums etc. Auch die Lockerung der regionalen Beziehungsmuster des Wiener Heiratsmarktes paßt mit diesen Tendenzen zusammen. Es scheint also, daß in einem zugleich stärker integrierten und homogenisierten und dennoch wieder differenzierter und variabler gewordenen Stadtgefüge auch die Bewohner/innen dieser Stadt auf diese Erfahrungen entsprechend offener und flexibler zu reagieren lernten. Hier bietet sich eine Bezugnahme auf Ernest Gellners Metapher der Modularität der modernen Existenz an: „Der modulare Mensch ist fähig, sich erfolgreich zu funktionierenden Vereinigungen und Institutionen zusammenzuschließen, *ohne* daß diese total, vielsträhnig, ritualgeschützt und dadurch stabilisiert, daß sie mit einer ganzen Reihe von internen Beziehungen verbunden sind, die alle wiederum aneinander gekoppelt und damit bewegungsunfähig sind."[140] Die Bewohner Wiens sahen sich zusehends mit einem modularen metropolitanen Stadtgefüge konfrontiert, wo im Vergleich zur früheren lokalistischen Enge und Kohärenz des Lebens Räume des Arbeitens, des Wohnens, der Freizeit, des Konsums etc., Räume des Sich-Bewegens/Bewegtwerdens zwischen diesen Räumen mit oft verwirrender Komplexität und Geschwindigkeit, mit immer wieder wechselnden Zeit-Logiken einander ablösten.

Im zeitgenössischen Diskurs waren solche Erfahrungen vermutlich nicht zuletzt deswegen kaum präsent, weil Wien zum kontroversiellen Inbegriff einer bewahrenswerten bzw. rückständigen Stadt geworden war. In den letzten Jahren vor 1914 scheint es diesbezüglich zu einer gewissen Auflockerung gekommen zu sein. 1911 formulierte Josef August Lux, der sich auch in der oben referierten Altstadt-Debatte als

Verteidiger des Hergekommenen engagiert hatte, in einem Feuilleton zur „Zukunft des Wiener Stadtbildes“ eingangs den Leitsatz, hier müsse „bei aller Voraussicht kommender Bedürfnisse die größte Sorge darin bestehen, daß auch in der neuen Ordnung der Dinge W i e n W i e n bleibt. Das heißt, daß die Schönheitslinie der gemütlichen und charaktervollen Stadt in dem Prozeß der Umbildung nicht verlorengehe“. Dann definierte er aber die ökonomische Rolle einer Metropole als „Weltkontor“, befürwortete die forcierte funktionale Ausdifferenzierung des Stadtraums in Form von City, Wohngebieten, Industriezonen, Vergnügungsvierteln usw., plädierte für Hochhäuser und mahnte die Errichtung elektrischer Schnellbahnen ein, um Wiens diesbezügliche Rückständigkeit gegenüber Paris, London und Berlin zu beseitigen.[141] Und schon 1908 hatte Reinhard Petermann in seinem Wien-Buch im Abschnitt „Weltstädtische Charakterzüge“ bei aller schönfärberischen Überdeckung von sozial-räumlichen Verwerfungen relativ zutreffend bemerkt:

> „Die Stadt ist nun so groß, daß ihre verschiedenen Bezirke in vielfacher Hinsicht eine lokale Sonderentwicklung zeigen, in diese Entwicklung, die an das historische Gewordene anknüpft, greift aber beständig nicht nur die durch den leichten Verkehr beförderte Vermischung der Bezirksbevölkerungen nivellierend ein, sondern Innere Stadt und Ringstraßenzone bilden überdies ein starkes Nivellierungszentrum. … An dem Leben dieses Zentrums nimmt die überwiegende Zahl der Stadtbewohner mehr oder weniger teil, gleichwohl hat infolge der riesigen Ausdehnung der Stadt schon in mehrfacher Hinsicht eine Dezentralisation stattgefunden, Ämter, höhere und mittlere Schulen, Volksbildungs- und andere Institute und große Vergnügungslokale bestehen schon in großer Zahl in den peripherischen Teilen der Stadt und speziell die große Gürtelstraße, längs welcher sich Alt- und Neu-Wien aneinanderlegen, hat im Raimund- und Kaiserjubiläumstheater zwei Konzentrationsstellen der Bevölkerung erhalten, die nicht nur einen abendlichen Theaterverkehr auf der Stadtbahn und Gürteltramway bedingen, sondern auch das Re-

staurant-, Café- und sonstige Vergnügungsleben fördern, das sich am Gürtel allmählich entwickelt."[142]

Als Indikator für Wiens Rückständigkeit gilt nicht zu Unrecht das fast vollständige Fehlen der für andere Metropolen so typischen Großstadtliteratur. Immerhin bildeten sich aber nach 1910 Ansätze eines Expressionismus, der typische Erfahrungen des Großstadtalltags in den Blick nahm. Heinrich Nowak macht in seinem 1913 erschienen Lyrikband „Die tragische Gebärde" etwa „Die Straße", das „Kino", einen „Damenringkampf" oder ein Nachtlokal zu seinem Thema.[143] Ganz ähnlich waren auch die Sujets des Hans Flesch von Bruningen, der Anfang 1914 in einem „Flugblatt für die Weltstadt" unter Bezugnahme auf die 2 1/4 Millionen-Bevölkerung Wiens schrieb: „Jeder will etwas anderes, strampelt, schreit, drängt nach vorne. Grauenhaftes Chaos der Ordnung. Hier ist nur die e i n e Machtfrage noch zu stellen: Sie oder ich?!"[144]

Die verwirrende, schnelle, laute und aggressive Vielfalt der Großstadt, die sich aber wie von selbst zu einer neuen Ordnung zusammenfügte, konnte vor 1914 also auch schon im „altväterischen" Wien erfahren werden. Allem Anschein nach befand sich die Stadt in diesen Jahren in einer prekären, spannungsreichen Balance. Auf der einen Seite noch unübersehbar präsent das tradierte hierarchische Gesellschafts- und Raumgefüge, mit dem Anspruch auf klare Rangordnung, Homogenität, Stabilität, Sicherheit, Geschlossenheit, Übersichtlichkeit, auf der anderen Seite immer mehr ausbrechend die Heterarchie des modernen Gesellschafts- und Stadtraums, heterogene Einflüsse verarbeitend, neue Zwänge schaffend und Freiräume eröffnend, neues Wissen generierend, immer andere Bilder von sich entwerfend, fließend, ausufernd, unübersichtlich.[145] Ohne den Ersten Weltkrieg wäre die Entwicklung vermutlich klarer in Richtung der letzteren Seite verlaufen.

1 Vgl. dazu zusammenfassend etwa Flugschriften des Vereines zum Schutze und zur Erhaltung der Kunstdenkmäler Wiens und Niederösterreichs, Wien und Leipzig 1910. Zur 1885 bis 1910 immer wiederkehrenden Berichterstattung über Demolierungsmaßnahmen unter Titeln wie „Ein verschwindendes Stück Alt-Wien" im Illustrirten Wiener Extrablatt vgl. Gerhard Fischer, *Aus dem entschwundenen lieben alten Wien. Der Wasserfarbenmaler Karl Blaschke*, Frankfurt a. M. 1997, bes. S. 69.

2 Zu den Christlichsozialen vor 1918 vgl. zuletzt John W. Boyer, *Culture and Political Crisis in Vienna. Christian Socialism in Power, 1897–1918*, Chicago 1995.

3 Illustrirtes Wiener Extrablatt v. 11. 4. 1909, S. 16 ff.

4 Vgl. zur Metropolenbildung Anthony Suttcliffe (ed.), *Metropolis 1890– 1940*, London 1984, zur weltweiten ökonomischen Entwicklung jüngst Kevin H. O'Rourke and Jeffrey G. Williamson, *Globalization and History. The Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy*, Cambridge Ma. and London 1999.

5 Vgl. zum folgenden allgemein Peter Feldbauer, *Stadtwachstum und Wohnungsnot. Determinanten unzureichender Wohnungsversorgung in Wien 1848 bis 1914*, Wien 1977; Wolfgang Mayer, *Gebietsänderungen im Raume Wien 1850–1910 und die Debatten um das Entstehen eines Generalregulierungsplanes von Wien*, phil. Diss. Wien 1972; Maren Seliger/ Karl Ucakar, *Wien. Politische Geschichte 1740–1934. Entwicklung und Bestimmungskräfte großstädtischer Politik*, Teil 1: 1740–1895, Wien 1985, 390 ff.; Renate Banik-Schweitzer/ Gerhard Meißl, *Industriestadt Wien. Die Durchsetzung der industriellen Marktproduktion in der Habsburgerresidenz*, Wien 1983; Wiener Stadt- und Landesarchiv/ Ludwig Boltzmann-Institut für Stadtgeschichtsforschung (Hrsg.), *Historischer Atlas von Wien*, Wien 1981 ff.; zeitgenössisch: *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung*. Redigiert von Paul Kortz, 2 Bde. Wien 1905.

6 Vgl. hiezu vor allem Paolo Capuzzo, „The defeat of planning: the tranport system and urban pattern in Vienna (1865–1914)", in: Planning Perspectives 13 (1998), S. 23–51.

7 *Die Gemeinde-Verwaltung der k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien in den Jahren 1889– 1893*, Wien 1895, S. 12; Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1893, S. 30.

8 Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1913, S. 8, S. 45.

9 Vgl. dazu etwa die Karte 5. 3. 3 des Historischen Atlas von Wien.

10 Vgl. zum folgenden etwa zeitgenössisch Die städtischen Elektrizitäts-Werke und die Anlagen der elektrischen Strassen-Bahnen in Wien. Im Auftrage des Herrn Bürgermeisters Dr. Karl Lueger bearbeitet vom Stadtbauamte, Wien 1904; eine ausführliche Analyse des Kommunalisierungsprozesses bei Seliger/ Ucakar, Teil 2: 1896–1934, S. 887 ff.

11 Vgl. dazu Detlev Ipsen, *Raumbilder. Kultur und Ökonomie räumlicher Entwicklung* (Stadt, Raum und Gesellschaft 8), Pfaffenweiler 1997, S. 6–30; David Harvey, *Justice, Nature and the Geography of Difference*, Cambridge Ma. 1996, v. a. S. 207–326; am Beispiel Berlins Ralf Stremmel, *Modell und Moloch. Berlin in der Wahrnehmung deutscher Politiker vom Ende des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg*, Bonn 1992.

12 *Neu-Wien im Jahre Zweitausend. Eine Vision von ****, Leipzig 1891. Zit. S. 7

13 Hier werden interessante Anklänge zu Simmels „Steigerung des Nervenlebens" in seinem bahnbrechenden Großstadtessay formuliert. Georg Simmel, „Die Großstäd-

te und das Geistesleben", in: *Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung*, Dresden 1903, S. 188 f.
14 Die Zeit v. 24. 6. 1899, S. 204 ff.
15 Ebda. v. 12. 8. 1899, S. 106.
16 Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, 6. Aufl. Wien 1965. Für die Entstehung von Sittes städtebaulichem Konzept vgl. Carl E. Schorske, *Fin-De-Siècle Vienna. Politics and Culture*, New York 1981, S. 62 ff.
17 Sitte, S. 15.
18 Ebda., S. 97.
19 Ebda., S. 113 f.
20 Neues Wiener Tagblatt vom 28. 3. 1909, zit. nach Flugschriften des Vereines zum Schutze und zur Erhaltung der Kunstdenkmäler. II. Zur Rettung Alt-Wiens, S. 62.
21 Neues Wiener Tagblatt vom 13. 4. 1909, zit. nach Flugschriften, S. 75.
22 Ebda., S. 72.
23 Die Zeit vom 21. 2. 1909, zit. nach Flugschriften II., S. 42 f.
24 Neues Wiener Tagblatt vom 28. 3. 1909, zit. nach Flugschriften II., S. 64.
25 Hamburger Nachrichten vom 27. 7. 1909, zit. nach Flugschriften II., S. 90.
26 Neues Wiener Tagblatt vom 22. 12. 1908, zit. nach Flugschriften II., S. 29.
27 Die Zeit vom 21. 2. 1909, zit. nach Flugschriften II., S. 42.
28 Hans Tietze, Das Wiener Stadtbild, in: Flugschriften des Vereines zum Schutze und zur Erhaltung der Kunstdenkmäler Wiens und Niederösterreichs IV, Zitate S. 36 ff.
29 Karl Mayreder, *Motiven-Bericht zum Antrage des Stadtbauamtes für den Regulirungsplan der Inneren Stadt Wien*, Wien 1896. Zitate S. 6 f.,
30 Ders., Stadtentwicklung, in: *Wien am Anfang XX. Jahrhunderts*, 1. Bd., S. 76.
31 Wiener Stadtregulierungsfragen, in: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins 1910, S. 99.
32 Wiener Stadtregulierungsfragen, in : Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins 1910, S. 642.
33 *Stenographischer Bericht über die Verhandlungen der Enquete zur Beratung des Entwurfes einer neuen Bauordnung für die k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien*, Wien 1910, S. 129 f.
34 Die Zeit vom 12. 8. 1899, S. 107. Dem Autor war zweifellos die erste systematische Zusammenfassung der städtebaulichen Prinzipien Wagners von 1896 bekannt, wo dieser sich auch eingehend mit der Rolle der modernen Straße auseinandersetzte: vgl. Otto Wagner, Moderne Architektur, in: Otto Antonia Graf, *Otto Wagner*, Bd. 1, *Das Werk des Architekten 1860– 1902*, Wien Köln Graz 1985, S. 280 ff.
35 Otto Wagner, *Die Großstadt*, Wien 1911.
36 Zur in hierarchischen im Vergleich zu kompetitiven Gesellschaften viel stärker ausgeprägten Tendenz, sich ihrer selbst mithilfe von Natur- und Traditions-Metaphern zu versichern vgl. Mary Douglas, *How Institutions think*, New York 1986, S. 80.
37 Simmel, Großstädte, S. 185–206.
38 Ders., *Gesamtausgabe*, Bd. 11, Frankfurt a. M. 1992, S. 687 ff.
39 Vgl. dazu etwa David Frisby, *Simmel and Since. Essays on Georg Simmel's Social Theory*, London 1992. Paul Nolte, Georg Simmels Historische Anthropologie der Moderne. Rekonstruktion eines Forschungsprogramms, in: Geschichte und Gesellschaft 24.Jg. ( 1998), H. 4, S. 225– 247.
40 Hartmut Waentig, Die wirtschaftliche Bedeutung der Großstädte, in: Die Großstadt, S. 150.

41 Alexander Dorn, Ein Amerika-Feuilleton, in: Ders., *Amerikanisches. Fünf Vorträge*, Wien 1900, S. 99 ff.
42 Arbeiter-Zeitung v. 9. 7., 15. 7., 22. 7., 29. 7., 5. 8. 1900.
43 Für einen Vergleich Wiens mit Berlin vom selben Autor und mit ähnlichen Befunden vgl. Arbeiter-Zeitung v. 1. 3. u. v. 5. 3. 1914.
44 Arbeiter-Zeitung v. 25. 12. 1903
45 Der Handlungsgehilfe v. 1. 1. 1900. Vgl. auch den Artikel über amerikanischen Warenhäuser im Nachfolgeblatt Der Österreichische Handelsangestellte in der Septembernummer von 1904. Allgemein dazu Gerhard Meißl, Altväterisches oder modernes Wien? Zur Diskussion um die Warenhäuser und die Warenhaussteuer in Wien zwischen 1890 und 1914, in: Andreas Lehne/ Edith Hann/ Gerhard Meißl, *Wiener Warenhäuser 1865– 1914*, Wien 1990, S. 61–84.
46 Die Arbeit, 16. 7. 1905.
47 Wiener Kaufmännische Blätter, 10. 5. 1905.
48 Kaufmännische Presse, 15. 2. 1913.
49 Neues Wiener Tagblatt, 31. 12. 1905.
50 Das Schaufenster. Illustrirte Zeitschift für geschäftlichen Fortschritt, 15. 10. 1903. Beilage zu Der Österreichische Kaufmann. Fachblatt für Kaufleute. Für eine ähnliche Einschätzung der in Wien im Vergleich zu „vorwiegend modernen Städten wie Berlin oder Budapest“ kleinen Schaufenster Das Schaufenster, 15. 9. 1906, Beilage zu Der Deutsche Kaufmann. Fachblatt für Kaufleute. Daß sich im Wiener Nachtleben nicht viel tat, war zum guten Teil dem sogenannten „Sperrsechserl“ anzulasten, das nach neun Uhr abends Heimkommende beim Hausmeister zu entrichten hatten, und dessen Abschaffung nicht nur von Vertetern der Gastronomie und der Unterhaltungsbranche immer wieder heftig gefordert wurde, vgl. dazu etwa die eingangs zitierte Umfrage „Was braucht Wien?“ sowie Alfred H. Fried, *Wien–Berlin. Ein Vergleich*, Wien und Leipzig (1908), S. 36, 101 ff.
51 Felix Salten, Der Wiener Korrespondent, in: Morgen. Wochenschrift für Kultur, 1907, S. 113–116. Für eine Zusammenstellung in Deutschland gängiger abfälliger Wien-Einschätzungen, mit kritischer Distanzierung davon vgl. Franz Servaes, *Wien. Briefe an eine Freundin in Berlin* (Stätten der Kultur 8), Leipzig (1908, bes. S. 2 ff., 128 ff. Ein durchgängig eher holzschnittartiger Vergleich von Wien und Berlin, der sich aber um historisches Verständnis und Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile bemüht, ist Fried, *Wien–Berlin*.
52 Zu Sombarts Verständnis des „Morgen“ als eine Plattform der Kritik an der amerikanisierten Großstadt- und Massenkultur vgl. Friedrich Lenger, Die Abkehr der Gebildeten von der Politik. Werner Sombart und der „Morgen“, in: Gangolf Hübinger und Wolfgang J. Mommsen, *Intellektuelle im Deutschen Kaiserreich*, Frankfurt 1993, S. 62–77, mit besonderer Bezugnahme auf den „Wien“-Artikel S. 66 f.
53 Zum Einsatz der Körpermetaphorik bei der Konstruktion von Stadtbildern vgl. etwa Richard Sennett, *Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation*, Frankfurt a.M. 1997.
54 Werner Sombart, Wien, in: Morgen, 1907, hier zitiert nach Flugschriften, H. II, Zur Rettung Alt-Wiens, S. 8–14.
55 Ebda.
56 Zitiert nach Richard Kralik und Hans Schlitter, *Wien. Geschichte der Kaiserstadt und ihrer Kultur*, Wien 1912, S. 736.

57 Vgl. dazu Peter Sprengel, Gregor Streim, *Berliner und Wiener Moderne. Vermittlungen und Abgrenzungen in Literatur, Theater und Publizistik*. Mit einem Beitrag von Barbara Noth (Literatur in der Geschichte Geschichte in der Literatur 45), Wien, Köln, Weimar 1998, S. 115–151.
58 Franz Servaes, Wien S. 34 ff.
59 Ebda. S. 130 ff.
60 Walther Brecht, Österreichische Geistesform und österreichische Dichtung, in: Deutsche Vierteljahrsschrift für Literaturwissenschaft und Geistesgeschichte, 9. Jg. (1931), S. 607–627. Die Einbeziehung dieses späteren Textes erscheint gerechtfertigt, weil er sich fast ausschließlich auf die Vorkriegszeit bezieht und auch inhaltlich immer wieder Passagen von aus der Zeit des Ersten Weltkriegs stammenden Texten Hofmannsthals übernimmt, vgl. Hugo von Hofmannsthal, Österreich im Spiegel seiner Dichtung, in: ders., *Ausgewählte Werke. Erzählungen und Aufsätze*, Frankfurt a. M. 1957, S. 593–605; ders., Preusse und Österreicher. Ein Schema, in: ebd., 615–617. Hofmannsthals Gegenüberstellungen sind allerdings im Kontext der von ihm erst während des Kriegs vorgenommenen Konstruktion seiner Texte als durch spezifisch österreichische Traditionen bestimmte zu sehen, vgl. dazu Sprengel und Streim, *Berliner und Wiener Moderne*, S. 519 ff.
61 Aus der mittlerweile reichen Literatur zu diesem Thema vgl. etwa Hans van der Loo/Willem van Reijen, *Modernisierung: Projekt und Paradox*, München 1992; Zygmunt Bauman, *Moderne und Ambivalenz. Das Ende der Eindeutigkeit*, Hamburg 1992; oder jüngst Scott Lash, *Another Modernity, a Different Rationality*, Oxford 1999.
62 Zum äußerst umfangreichen und kontroversen zeitgenössischen Berlin-Diskurs vgl. etwa an neueren Arbeiten Charles W. Haxthausen and Heidrun Suhr (eds.), *Berlin. Culture and Metropolis*, Minneapolis and Oxford 1990, sowie Stremmel, Modell.
63 So etwa Karl Scheffler, Wien–Berlin, in: Österreichische Rundschau, Jg. 1908, S. 456.
64 Vgl. Benedict Anderson, *Imagined Communities. Reflections on the Origins and Spread of Nationalism*, 2nd ed. London 1991; ferner Ernest Gellner, *Nationalismus und Moderne*, Berlin 1991.
65 Vgl. dazu auch Birgitt Morgenbrod, „Träume in Nachbars Garten". Das Wien-Bild im Deutschen Kaiserreich, in: Hübinger und Mommsen (Hg.), *Intellektuelle*, S. 111–123. Sprengel und Streim, *Berliner und Wiener Moderne*, argumentieren materialreich und zurecht, daß über alle zwischen den beiden Städten bestehenden soziokulturellen und -ökonomischen Unterschiede hinaus im zeitgenössischen Diskurs um Auto- und Hetero-Stereotype herum eine lokalisierte Berliner und Wiener literarische Moderne konstruiert wurde, ohne die durchaus bestehenden Gemeinsamkeiten in den Blick zu nehmen. Sie schießen damit m.E. aber übers Ziel, weil sie die gegenseitige Beeinflussung von Erfahrung und Konstruktion der Wirklichkeit zu sehr ausblenden.
66 Die Fackel, Nr. 232–233, 16. 10 1907, S. 34.
67 Die hier wiedergegebenen Aphorismen wurden von Karl Kraus zuerst in der „Fackel" und dann im 1912 erschienen Band „Pro domo et mundo" unter dem Abschnitt „Von zwei Städten" veröffentlicht. Hier sind sie nach Karl Kraus, *Aphorismen* (Karl Kraus, Schriften 8), Frankfurt a. M. 1986, S. 257 ff. zitiert. Die Phase der eindeutigen Präferenz Kraus' für die effiziente Großstadtmaschine Berlin war freilich nur kurz und kann im Zusammenhang mit dem dortigen Erscheinen der „Fackel"

zwischen 1909 und 1911 gesehen werden, vgl. Sprengel und Streim, *Berliner und Wiener Moderne*, 180 ff., S. 545 ff.

68 Vgl. dazu Jaques Le Rider, *Das Ende der Illusion. Die Wiener Moderne und die Krisen der Identität*, Wien 1990, S. 32.

69 Dieser Satz weist m.E. bemerkenswerte Anklänge an neuere systemorientierte Erkenntnis- und Sozialtheorien auf, denen zufolge sich aus Systemen autopoietisch ausdifferenzierende Subsysteme das Rahmensystem als Umwelt definieren. Vgl. dazu etwa Niklas Luhmann, *Soziale Systeme*, Frankfurt a. M. 1984, sowie Volker Riegas/Christian Vetter (Hg.), *Zur Biologie der Kognition. Ein Gespräch mit Humberto R. Maturana und Beiträge zur Diskussion seines Werkes*, Frankfurt a. M. 1990.

70 Egon Friedell, *Ecce Poeta*, Berlin 1912, S. 258 ff.

71 Vgl. dazu Donald G. Daviau, *Der Mann von übermorgen. Hermann Bahr 1863–1934*, Wien 1984, S. 32 f.

72 Hermann Bahr, *Wien*, Stuttgart (1906).

73 Abgesehen von der Zurückführung des Wienerischen auf Rassenspezifika befindet sich Bahr mit maßgeblichen Punkten seiner Diagnose – den in Gegenreformation und Barock begründeten obrigkeitlichen Dispositionen, der Tendenz zu Weltflucht und Schauspielerei, der Schwäche des Liberalismus und der Anfälligkeit für populistische Bewegungen – durchaus im Einklang mit der neueren Forschung, vgl. stellvertretend etwa Schorske, *Fin de siècle Vienna*.

74 Die Rede vom „wirklichen Juden" fand auch in zeitgenössischen jüdischen Bemühungen – etwa von Martin Buber – eine Parallele, analog zu deutschen nationalistischen Konstruktionen die Kraft des ostjüdischen Volkstums zu betonen, vgl. dazu Bauman, *Moderne*, S. 168 ff. Servaes' Interpretation der jüdischen Assimilation deckte sich mit der Bahrs nur teilweise und war – zum Unterschied etwa von seiner Sichtweise des slawischen Elements – vor allem positiv konnotiert: Er glaubte „nicht im mindesten daran, daß die Juden für das Wiener Volkstum bedrohlich sind. Im Gegenteil, grade den Juden gegenüber hat Wien die Festigkeit seiner Eigenart aufs glänzendste bewiesen. Es hat sie in solch hervorragendem Maße zu ‚Wienern' gemacht, daß es daraufhin eigentlich beruhigt schlafen könnte. Das täte es vielleicht auch, wenn nicht grade die Juden ein äußerst wacherhaltendes Element wären – Gott sei Dank, füge ich aus aufrichtigem Herzen hinzu. … Ja, sie haben die Wiener Charakterzüge, wie das in der Natur ihres Temperamentes liegt, oft leidenschaftlich in sich aufgenommen und stellen sie in prononziertester Form heraus. Vor allem aber sind sie gegen diese Stadt, in der sie doch recht viele Anfeindungen erdulden, von einer schwärmerischen Liebe erfüllt. … Gerade das Prononziert-Wienerische mancher Juden ist eigentlich schon unwienerisch." Servaes, *Wien*, S. 40 ff.

75 Bahr, *Wien*, S. 106 ff. Zu Kürnberger vgl. Andreas Wildhagen, *Das politische Feuilleton Ferdinand Kürnbergers. Themen und Technik einer literarischen Kleinform im Zeitalter des deutschen Liberalismus in Österreich* (Europäische Hochschulschriften: Reihe 1, Deutsche Sprache und Lieteratur; Bd. 818), Frankfurt am Main/Bern/New York 1985, Karlheinz Rossbacher, *Literatur und Liberalismus. Zur Kultur der Ringstraßenzeit in Wien*, Wien 1992. Die hier wiedergegebenen Zitate folgen den noch vom Verfasser selbst besorgten und von Bahr benützten Sammelausgaben: Ferdinand Kürnberger, *Siegelringe. Eine ausgewählte Sammlung politischer und kirchlicher Feuilletons*, Hamburg 1874, S. 220 ff.; Ders., *Literarische Herzenssachen. Reflexionen und Kritiken*, Wien 1877, S. 322 ff.

76 Vgl. dazu Bauman, *Moderne*. Zur Kontrastierung Berlins und Wiens anhand von Gegensatzpaaren wie Ernst – Spiel, Rationalität – Sinnlichkeit, männlich – weiblich vgl. Barbara Noth, Regionale Stereotypen in der Literatur und Theaterkritik, in: Sprengel und Streim, *Berliner und Wiener Moderne*, S. 215–243.
77 Die Abwertung der Kelten war hier zusätzlich aus dem Kontext des verschärften deutsch-französischen Gegensatzes – der Text wurde am 16. 11. 1871 in der Berliner Börsen-Zeitung publiziert – gespeist.
78 Hier unterlief Bahr – war's das Bedürfnis, noch hervorzuheben, wie unklar aufgeklärten Nichtösterreichern ein ihrer eigenen Kultur so fremdes Verhalten sein müßte? – ein aufschlußreicher Übertragungsfehler: statt „unaufhörlichen" schrieb er „unaufklärlichen", und fügte kommentierend hinzu: „Weshalb es auch ein Unrecht ist, Wien an europäischen Forderungen zu messen. Wer heisst euch hier Europa suchen? Dann muss es euch freilich enttäuschen." Ebd. S. 114 f.
79 Vgl. dazu Allan Janik, Stephen Toulmin, *Wittgensteins Wien*, München und Wien 1984; Wilhelm Lütterfels, Andreas Roser (Hg.), *Der Konflikt der Lebensformen in Wittgensteins Philosophie der Sprache*, Frankfurt a. M. 1999.
80 Bahr, *Wien*, S. 67 f., S. 125.
81 Julius Bab, Willi Handl, *Wien und Berlin. Vergleichendes zur Kulturgeschichte der beiden Haupstädte Mitteleuropas*, Berlin 1918, Zitate S. 323.
82 Für eine eingehende relationale Theoretisierung der Konstruktion von Zeit und Raum in sozialen Prozessen und die von diesen Konstruktionen rückwirkenden Strukturierung des Sozialen vgl. David Harvey, *Justice, Nature and the Geography of Difference*, Cambridge Ma. 1996, v. a. S. 207–326.
83 Bab/Handl, S. 264 ff.
84 Ebda., S. 274 ff, S. 321.
85 Fried, *Wien–Berlin*. Fried erhielt übrigens 1911 den Friedens-Nobelpreis.
86 Es gehört zu den Paradoxa des Wiener Wegs in die Moderne, daß hier zur Illustration der Traditionalität Wiens ein Genre herangezogen wird, dessen Blüte in dieser Stadt eigentlich auf ein Milieu moderner metropolitaner Urbanität und dessen ironisierende Distanzierung von der überkommenen Gesellschaftsformation zurückzuführen war. Vgl. dazu Moritz Csaky, *Ideologie der Operette und Wiener Moderne. Ein kulturhistorischer Essay zur österreichischen Identität*, Wien Köln Weimar 1996.
87 Neben zahlreichen weiteren Beispielen aus Alltag und Politik wurde auch wie bereits in Saltens Polemik – und vermutlich daraus übernommen – die unterschiedliche Umgangsweise mit Arbeiterdemonstrationen angeführt (siehe oben).
88 Emile Durkheim, *Über soziale Arbeitsteilung. Studie über die Organisation höherer Gesellschaften*, Frankfurt a. M., 2. Aufl. 1988.
89 Zahlreiche weitere Beispiele etwa in Sprengel und Streim, *Berliner und Wiener Moderne*, sowie Morgenbrod, Träume.
90 Vgl. dazu Ipsen, *Raumbilder*, S. 20 ff.; Stremmel, *Modell*, S. 3 ff.
91 Vgl. dazu Anthony Giddens, *The Consequences of Modernity*, Cambridge 1990; Niklas Luhmann, *Soziale Systeme*, Frankfurt a.M. 1994, Richard Münch, *Dialektik der Kommunikationsgesellschaft*, Frankfurt a.M., 1991; ders., *Globale Dynamik, lokale Lebenswelten*, Frankfurt a.M. 1998, James R. Beniger, *The Control Revolution. Technological and Economic Origins of the Information Society*, Cambridge Ma. and London 1986.
92 Arbeiter-Zeitung, 5. 8. 1900.

93 Zur Ausgleichung der teilweise starken jährlichen Schwankungen wurden für den Zeitraum 1890– 1913 gleitende 5-Jahresschnitte errechnet, vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1890 ff.

94 Einzig die beiden bis 1914 privat gebliebenen Bahngesellschaften, die Süd- und die Aspangbahn, liefern über den genannten Zeitraum Statistiken in einigermaßen gleichbleibender Qualität, während die Angaben zu den staatlichen Bahnen in den Jahren vor 1914 immer lückenhafter wurden. Die Datenlage läßt aber den Schluß zu, daß der allgemeine Trend in etwa dem der Südbahn entsprechen dürfte. Die rein innerstädtischen Verkehrsbewegungen wurden soweit wie möglich auszuschalten versucht. Vgl. dazu Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1890 ff.

95 Zur Illustration ein weiteres Beispiel: Während zwischen 1905 und 1913 die Zahl der in den Wiener Stationen der Westbahn verkauften Fahrkarten von 2,917. 113 auf 4,178.047, also um 43,2% anstieg, erhöhte sich im gleichen Zeitraum die Zahl der mit Luxuszügen nach Paris, Ostende, Konstanza oder Konstantinopel abgereisten Personen von 11. 178 auf 17. 172, d. h. um 53,6%.

96 Vgl. Stephen Kern, *The culture of time and space 1880–1918*, Cambridge Ma. 1983, S. 12 ff. Noch 1908 vermerkte ein Wien-Führer, daß etwa Prag 7, Paris 55½ und London 65½ Minuten hinter der Wiener Ortszeit zurücklägen, dagegen Budapest 5 und Petersburg 55½ Minuten davor, vgl. Eugen Guglia, *Wien. Ein Führer durch Stadt und Umgebung*, Wien 1908, S. XIX.

97 Waentig, *Bedeutung*, S. 165.

98 Vgl. dazu etwa Kern, *Culture*.

99 Für Berlin und Paris Elfi Bendikat, *Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890– 1914. Strukturbedingungen, politische Konzeptionen und Realisierungsprobleme* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin 96), Berlin, New York 1999; vgl. dazu auch Capuzzo, Defeat. Für einen zeitgenössischen Vergleich der Vortrag von Karl Hochenegg „Vorschläge zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse“ am 15. 1. 1910 und die daran anschließende Diskussion, dokumentiert in: Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architektenvereins 62. Jg. (1910), Nr. 12 ff.

100 Vgl. zum folgenden Verwaltungs-Bericht der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen für das Jahr 1903 ff.

101 *Die Entwicklung der städtischen Strassenbahnen im zehnjährigen Eigenbetriebe der Gemeinde Wien*, Wien 1913, S. 136.

102 Verwaltungs-Bericht 1910, S. 7 f.; 1911, S. 7. Auf die öffentliche Kritik an dieser Taktik wandte die Straßenbahn-Verwaltung zurecht ein, daß damit immerhin die planmäßig vorgesehenen Fahrzeiten besser eingehalten würden.

103 Analoge Probleme mit der Umstellung auf die gesteigerte Geschwindigkeit der Massenverkehrsmittel, allerdings bei der U-Bahn, hatte die New Yorker Bevölkerung, vgl. dazu Clifton Hood, Changing Perceptions of Public Space on the New York Rapid Transit System, in: Journal of Urban History, Vol. 22, Nr. 3, March 1996, S. 314 ff.

104 Simmel, *Großstädte*, S. 193 f.

105 Amtsblatt der k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, 15. Jg., Nr. 55 v. 10. 7. 1906, S. 1420; Entwicklung der städtischen Strassenbahnen, S. 50.

106 Die hier fahrende Dampftramway war noch nicht kommunalisiert und ist daher hier nicht dargestellt.

107 *Entwicklung der städtischen Strassenbahnen*, S. 55 ff.

108 Vgl. Amtsblatt, 12. Jg., Nr. 39 v. 15. 5. 1903, S. 873.
109 *Statistischer Bericht über die volkswirthschaftlichen Zustände des Erzherzogthums Österreich unter der Enns im Jahre 1890*, Wien 1894, S. 7A.
110 Österreichischer Metallarbeiter v. 13. 12. 1901, S. 5.
111 Amtsblatt, 20. Jg., Nr. 19 v. 7. 3. 1911, S. 607.
112 Amtsblatt, 15. Jg., Nr. 96 v. 30. 11. 1906, S. 2519. Erfaßt wurden 23 Betriebe mit 3. 473 Beschäftigten. Signifikanterweise lag in Betrieben mit überdurchschnitlich hohem Qualifikationsniveau der Beschäftigten wie AEG oder Waagner-Biro der Einpendler-Anteil bei nahezu vier Fünftel.
113 Für die Zeitpunkte der Streckeneröffnungen vgl. Walter Krobot, Josef Otto Slezak, Hans Sternhart, *Straßenbahn in Wien – vorgestern und übermorgen*, 2. überarb. Aufl. Wien 1983, S. 306 f.
114 Amtsblatt, 19.Jg., Nr. 54 v. 8. 7. 1910, S. 1698.
115 Amtsblatt, 22. Jg., Nr. 21 v. 14. 3. 1913, S. 843 f.
116 Vgl. dazu Feldbauer, S. 95 ff.
117 Ausgewählt wurden die Firmen Brüder Kunz (Lebensmittel), Del-Ka, Humanic (Schuhe, 1903 allerdings beide noch nicht existent), Singer (Nähmaschinen), Philipp Haas (Teppiche), Coundé (Wäscherei) und Wiener Bank-Verein (Banken) mit den Adreßangaben der Jahrgänge 1904 und 1914, die jeweils den Stand zu Ende des Vorjahres verzeichnen, von Lehmanns Allgemeiner Wohnungsanzeiger nebst Handels- und Gewerbe-Adreßbuch für die k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Das Filialnetz der Brüder Kunz wurde nach 1911 nicht mehr ausgewiesen, die Karte von 1913 zeigt also den Stand Ende 1910.
118 Lehmann 1914, S. 1387, S. 1653.
119 Vgl. Werner Michael Schwarz, *Kino und Kinos in Wien. Eine Entwicklungsgeschichte bis 1934*, Wien 1992, S. 67 ff.
120 Karl Mayreder, Stadtentwicklung, in: *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts*, 1. Bd., S. 73.
121 Vgl. etwa Fritz Steiner, Die Enquete, betreffend die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn, in: Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines, 63. Jg. (1911), Nr. 8, 118–121; Capuzzo, *Defeat*, S. 33 ff.
122 Fried, S. 103 ff., Zitate S. 106.
123 Vgl. dazu Die städtischen Elektrizitäts-Werke; Seliger/ Ucakar, Teil 2, S. 894 ff.
124 Die Statistik vermerkt nur die ans öffentliche Netz angeschlossenen Motoren. Darüber hinaus hatten etliche, vor allem größere Betriebe ihre eigenen Kraftzentralen, durch die sie ihre Motoren autonom mit Strom versorgen konnten.
125 Als einzige der drei privaten Gesellschaften hatte die Allgemeine Österreichische Elektrizitäts-Gesellschaft auch Unterstationen in den Außenbezirken, und zwar im 17. und im 19. Bezirk.
126 Sie waren nicht nur, wie schon gesagt, bereits zum Teil durch private Unterstationen versorgt, auch die städtischen Installationen konzentrierten sich vorrangig auf den 13., 18. und 19. Bezirk. Vgl. dazu Die Städtischen Elektrizitäts-Werke, S. 66 ff. sowie Tafel IX:
127 Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts, S. 241 ff.
128 Eugène Boeglin, *Une capitale chrétienne sociale Vienne*, Paris 1910, S. VII.
129 Vgl. Meißl, *Altväterisches Wien*.
130 Eduard Pötzl, Wiener Volksleben, in: Guglia, S. CXXXVIII.

131 Nach dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Wien von 1913 berechnet bei Seliger/ Ucakar, Teil 2, S. 899.
132 Richard Sennet, *Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität*, Frankfurt/ Main 1983, S. 176 ff.
133 Zur Sozialstruktur der Bezirke vgl. Renate Banik-Schweitzer, *Zur sozialräumlichen Gliederung Wiens 1869–1934*, Wien 1982.
134 Hier bin ich Wolfgang Maderthaner für Hinweise dankbar, vgl. in diesem Zusammenhang auch den von ihm gemeinsam mit Lutz Musner verfaßten Beitrag in diesem Band.
135 Alfred Deutsch-German, *Wiener Mädel*, Berlin o.J. (1905), S. 83.Vgl. dazu etwa auch Marsha L. Rozenblit, *The Jews of Vienna, 1867– 1914: Assimilation and Identity*, Albany 1983, S. 74 ff.
136 Rozenblit, S. 13–45.
137 Vgl. dazu etwa Banik-Schweitzer, *Sozialräumliche Gliederung*, S. 28 ff.; Feldbauer, S. 166 ff.
138 Die Varianz wurde von den Prozentwerten berechnet. Die mangelnde Vergleichbarkeit der Varianzen unterschiedlich hoher Grundgesamtheiten ist damit ausgeschaltet.
139 Die Warenhäuser der Mariahilfer Straße wie Esders oder Gerngroß übernahmen teilweise die Rolle von Verlagszentralen für die Kleiderkonfektion, vgl. Meißl, *Altväterisches Wien*, S. 68 ff.
140 Ernest Gellner, *Bedingungen der Freiheit. Die Zivilgesellschaft und ihre Rivalen*, Stuttgart 1995, S. 106 ff.
141 Neues Wiener Tagblatt v. 11. 1. u. 12. 1. 1911.
142 Reinhard E. Petermann, *Wien im Zeitalter Kaiser Franz Josephs*, Wien 1908,
143 Heinrich Nowak, *Die Sonnenseuche. Das gesamte Werk (1912– 1920)*, Wien–Berlin 1984, S. 13 ff.
144 Die Aktion. Wochenschrift für Politik, Literatur, Kunst, 4. Jg. (1914), H. 30, Zitat S. 655. Allgemein zu den Wiener Expressionisten Sprengel/Streim, S. 563–617.
145 Zum Konzept der Heterarchie vgl. Kyriakos Kontopoulos, *The Logics of Social Structure*, Cambridge Ma. 1993, mit explizitem Verweis auf ein urbanes System S. 146.