



„Im Narrenschloss“

Vor hundert Jahren war der Lärm auf den Wiener Straßen größer als heute – der Stadthistoriker Peter Payer hat erforscht, warum.

Text: Heidi Lackner

Der Dichter kam, lauschte und war entsetzt. Er fühlte sich, als sei er „in ein Narrenschloss geraten“, schimpfte der Essayist Robert Michel, als er 1910 nach mehrjähriger Absenz aus der Provinz nach Wien zurückkehrte. In der Tat ging es auf den Straßen der Innenstadt recht geräuschvoll zu: Straßenbahnglocken schrillten fast im Dauerton; vom Kopfsteinpflaster hallte das Hufgetrappel von tausenden Pferden; die Fuhrwerker und Kutscher knallten mit Peitschen und brüllten Warnrufe und Verwünschungen in Richtung der übrigen Verkehrsteilnehmer; Lavendelweiber, Scherenschleifer und andere Hausierer priesen lautstark ihre Waren und Dienste an; dazwischen bahnten sich die ersten Automobile mit knatternden Motoren ihren Weg.

Hauptproblem: keine Verkehrsregeln. Schriftsteller Michel startete einen Selbstversuch: Er wollte versuchen, „ohne Inanspruchnahme der Nerven und des Gehirns“ die Opernkreuzung zu überqueren. Um nicht vom Verkehr abgelenkt zu werden, las er beim Gehen in einem Buch, das ihm „inneren Halt“ geben sollte. Der arme



Wenn Städte groß werden, produzieren sie Lärm. Schon im alten Rom beklagten sich die Dichter über den Geräuschpegel auf den Straßen. Auch eine Dauerausstellung des Technischen Museums (oben) widmet sich dem Verkehr – und dem Versuch des Menschen, Lärm zu messen. Links im Bild: Historiker Peter Payer vor einer Großstadtvision aus den Fünfzigerjahren.



● LAUTE FUHRWERKE

Tierisches Wien

Wer schon die Nase rümpft, wenn ein einzelner Fiakergaul irgendwo einen Rossapfel fallen lässt, sollte dem Schicksal danken, dass er nicht hundert Jahre früher auf die Welt kam. 1900 lebten in Wien 42.000 Nutzpferde – nicht eingerechnet die Hof- und Militärrösser. Ins Hufgetrappel der Fuhrwerke, Reiter und der Pferdeeisenbahn mischte sich das Gestampfe und Gebrüll (und der Geruch) tausender Ochsen, Schweine, Schafe und Kälber. 1851 waren die zentralen Schlachthöfe in Gumpendorf und St. Marx in Betrieb gegangen. Das Schlachtvieh wurde von den Bahnhöfen über die Straßen getrieben. Hauptdurchzugsgebiete waren der zweite, der fünfte und der neunte Bezirk. „Das waren riesige Herden“, sagt Stadtforscher Peter Payer und zitiert als Beispiel die Wiener Viehimportquote aus dem Jahr 1871: 149.360 Ochsen, 376.800 Schweine, 208.469 Schafe und 169.336 Kälber. 1873 setzte die Stadt dem Viehtrieb ein Ende und baute Gleisverbindungen zu den Schlachthöfen. Die Weltausstellung stand vor der Tür und Wien sorgte sich um sein Image.

Mann kam nicht weit: Noch auf der Ringstraße war es, „als ginge ein ungeheuer bellender Hund gegen meine Wade los“. Robert Michel wäre fast von einem Auto überfahren worden.

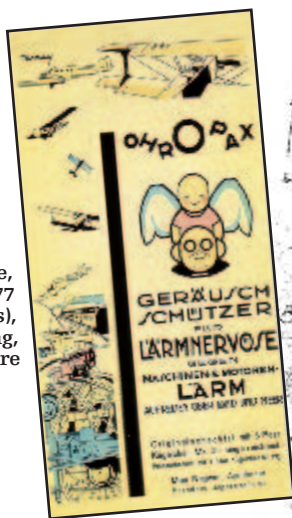
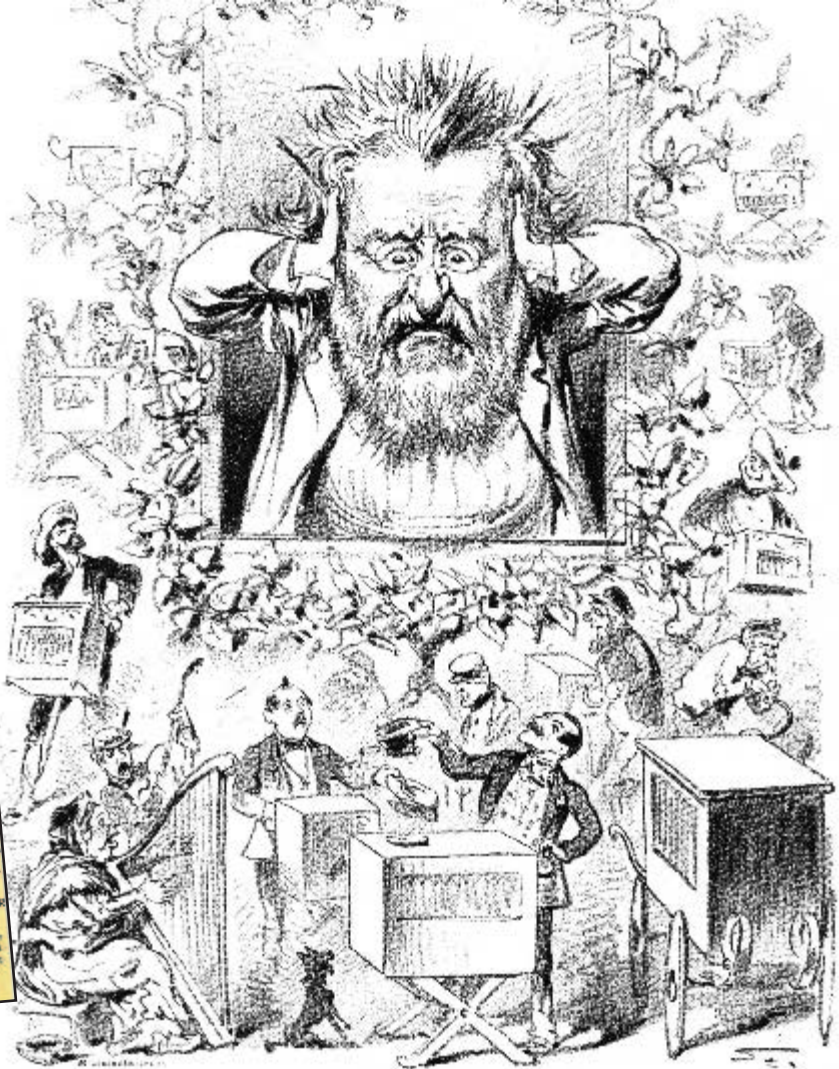
„Das Hauptproblem damals war, dass es noch kaum Verkehrsregeln gab“, erklärt Peter Payer, Historiker und Leiter der Abteilung für Alltag und Umwelt im Technischen Museum. „Deswegen versuchten alle, über Signalgeräusche oder laute Rufe auf sich aufmerksam zu machen. Dadurch entstand ein unglaublicher Lärmpegel.“ Zu allem Überdross trotteten auch die Fußgänger kreuz und quer über die Straßen. Gesonderte Gehsteige existierten kaum.

Bürgertum gründet Anti-Lärm-Verein. Payer arbeitet seit Jahren an einer Geschichte der Wiener Stadtgeräusche, die bald auch als Buch erscheinen soll. „Mich hat dieses Thema schon immer fasziniert“, sagt er. „Wir haben so viele Bilder, die zeigen, wie unsere Stadt früher ausgesehen hat. Geräusche dazu haben wir keine.“ Tonbandaufnahmen vom Klang der Wiener Straßen

gibt es erst nach 1950. Also muss Payer Quellen aus zweiter Hand bemühen: Aus Biographien, Statistiken, Reiseberichten, Gesetzeserlassen und Stadtplänen filtert er alle Schnipsel heraus, die Aufschluss über die historische Lärmkulisse geben.

Manche davon muten skurril an, wie das Vereinsjournal des ersten Wiener Anti-Lärm-Vereins. Das Druckwerk trug den hübschen Namen „Der Anti-Rüpel“ und versuchte sich in konstruktiver Beschwerdeführung: Zu den Problemen (grölende Studenten auf der Rotenturmstraße, penetrante Kino-Orchester, betrunkenen Heurigenbesucher in Grinzing) wurden jeweils gleich Lösungsvorschläge serviert. Meistens bestanden die in einem Aufruf nach Verboten und zeitlichen Ruhebeschränkungen.

Arbeiterbezirke waren besonders laut. Prominentester österreichischer Anti-Lärm-Kämpfer war Hugo von Hofmannsthal. Wie er gehörten auch seine Mitstreiter dem Bürgertum an. Aus den Arbeitervierteln Wiens sind so gut wie keine Beschwerden über Ruhestörungen überliefert. ▼



Werkelmannplage, Karikatur, 1877 (ganz rechts), Ohropax-Werbung, 1920er-Jahre

● **STADT UND GERÄUSCHE**

Was ist Lärm?

„Lärm ist das Geräusch der anderen“, hat Kurt Tucholsky einmal geschrieben. Die Wissenschaft gibt ihm Recht: Lärm ist eine subjektive Empfindung. Der eine hat den ganzen Tag das Radio aufgedreht, den anderen treibt dieselbe Beschallung in die Verzweiflung. Schon eine Dauerbeschallung von 65 bis 75 dB (Schreibmaschinengeklapper, Pkw) kann im Körper Stress und damit Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Magengeschwüre auslösen. In Wien sinkt die objektive Lärmbelastung zwar seit den 80er-Jahren kontinuierlich – dank geräuscharmer Verkehrsmittel, besserer Fenster und Tempo-30-Zonen –, trotzdem gibt noch immer jeder zweite Wiener an, unter Lärm zu leiden.

Kontakt: Peter Payer, www.stadt-forschung.at

▼ Und dabei ging es dort besonders laut zu. 1910 lebten zwei Millionen Menschen in der Hauptstadt der Donaumonarchie, fast fünf Mal so viel wie 1850. Die Stadt war „quasi eine einzige riesige Baustelle“, beschreibt Payer. Trotzdem quollen die Wohnungen über, vor allem in den ärmeren Bezirken. Auf den Gängen und vor dem Haus tollten die Kinder herum, in den Hinterhöfen wurde gehämmert und gezimmert und auf den Balkonen klopfen die Hausfrauen ihre Teppiche.

Dazu zog ein nie endender Strom von Straßenmusikanten, Werkelmannern, Handwerkern und Hausierern von Haus zu Haus. Käse, Wurst, Milch, Stoffe, Nähzeug, Kleinwaren, Haushalts- und Toilettenartikel kaufte der Wiener des 19. Jahrhunderts nicht im Laden, sondern bei mobilen Händlern. Sie alle brüllten, um auf sich aufmerksam zu machen. „Von der Gasse herein kam jeden Augenblick ein anderer Cri“, berichtet der Wien-Chronist Vincenz Chivacci.

Und über all dem profanen Getöse hing ein Klangteppich aus unzähligen Kirchenglocken. Sie läuteten zur vollen Stunde, sie läuteten die Gebetszeit ein; sie läuteten, wenn jemand starb und jemand geboren wurde; sie läuteten, wenn Feuer ausbrach oder ein Sturm drohte, und sie läuteten, wenn es Zeit war, die Schenken zu schließen. Die Glocken strukturierten

den Alltag, waren Uhersatz und akustischer Kalender.

Kirchenglocken als Code. Mit der Moderne schwand die Bedeutung des Kirchengeläutes. „Laufend gebar das Industriezeitalter neue Geräusche, die in Konkurrenz zueinander standen“, analysiert Peter Payer. Katastrophen und Unfälle wurden durch weltliche Signale kommuniziert, das Zeitmonopol zerbröselte durch die Verbreitung der Uhren. Immer mehr Wiener verstanden den Code des Glockengeläutes nicht mehr.

Und noch ein weiteres, unbesiegliches, städtisches Machtmonopol geriet ins Wanken: das der Hausmeister. Punkt zehn am Abend hatten die seit jeher das Tor abgesperrt. Hausparteien, die später kamen, mussten fürs Aufsperrn zahlen (das so genannte Sperrsechserl) und sich mitunter auch grob beschimpfen lassen. Das städtische Leben erlahmte jäh – Stille breitete sich über die Stadt. In anderen europäischen Metropolen hatten die Mieter längst ihren Hausschlüssel, und vor allem im Bürgertum regte sich zunehmend Widerstand gegen das „Hausmeister- und Sperrstundengfrett“. „Die Schlaflosigkeit der großen Stadt, ihr kontinuierlicher Betrieb“, so schreibt der Historiker Payer, „wurde zum Symbol für die neue Zeit.“ ●

Heidi Lackner ist Redakteurin der ORF-Sendung „Am Schaubplatz“.