

Stadtimpressionen

Multisensorische Anmerkungen zu Wien um 1900

Peter Payer

Dass es die moderne Großstadt war, in der die tradierten Formen der Wahrnehmung sich zuerst veränderten, ist mittlerweile bekannt und eine der zentralen Thesen kulturwissenschaftlicher Stadtforschung. Jedoch: Die Arbeiten und Erkenntnisse dazu blieben lange Zeit ausschließlich visuell orientiert. Erst in den letzten zwei Jahrzehnten lässt sich eine verstärkte Hinwendung zu den übrigen Sinnen konstatieren.¹ So wies der Wiener Ethnologe und Stadtforscher Jens Wietschorke jüngst erneut darauf hin, dass jede konkrete Wahrnehmung einer Stadt von umfassenden sinnlichen Eindrücken und Erfahrungen ausgehe. Visuelle, akustische, olfaktorische, gustative und haptische Anmutungsqualitäten würden zu einem spezifischen „Bild“ der Stadt synthetisiert, wobei kulturelle und sozial klassifizierte Einflussfaktoren von entscheidender Bedeutung seien, prägten sie doch die symbolische Ordnung und Imagination städtischer Räume ganz wesentlich mit.²

¹ Vgl. dazu die umfangreichen Arbeiten des Autors zur Sinnes- und Stadtgeschichte von Wien (www.stadt-forschung.at) sowie Richard Sennett, *Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation*. Frankfurt/Main 1997; Robert Jütte, *Geschichte der Sinne. Von der Antike bis zum Cyberspace*. München 2000; Rolf Lindner, *Vorüberlegungen zu einer Anthropologie der Stadt*, in: *Volkskunde in Sachsen*, Bd. 16 (2004), S. 177–188; Mădălina Diaconu, *Sinnesraum Stadt. Eine multisensorische Anthropologie*, Wien–Berlin 2006; Alexander Cowan/Jill Steward (Ed.), *The City and the Senses. Urban Culture Since 1500*, Aldershot 2007; Lutz Musner, *Der Geschmack von Wien. Kultur und Habitus einer Stadt*, New York–Frankfurt/Main 2009; Susanne Hauser/Christa Kamleithner/Roland Meyer (Hg.): *Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Zur Ästhetik des sozialen Raumes*, Bielefeld 2011; Brigitta Schmidt-Lauber/Klara Löffler/Ana Rogojanu/Jens Wietschorke (Hg.): *Wiener Urbanitäten. Kulturwissenschaftliche Ansichten einer Stadt*, Wien–Köln–Weimar 2013.

² Jens Wietschorke, *Sinn und Sinnlichkeit: „Sensuous Geographies“ und urbane Geschmackslandschaften*, in: Harald A. Mieg/Christoph Heyl (Hg.), *Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch*, Stuttgart–Weimar 2013, S. 211–214.

Ein derart differenziertes und sinnlich aufgefächertes Stadtpanorama soll an dieser Stelle am Beispiel von Wien um 1900 skizziert werden. Die zum Mythos geronnene Fin-de-Siècle-Ära bietet sich hierfür an, zeichnet sich die Wiener Moderne doch durch ein umfassendes, mitunter radikales Aufbrechen althergebrachter Denk-, Verhaltens- und Wahrnehmungsweisen aus. Die multisensorische Annäherung an die Stadt und ihre Geschichte ist dabei auf eine Vielzahl unterschiedlichster Quellen angewiesen. Zu den herausragendsten, weil lohnendsten gehören journalistische Berichte, die im Folgenden besondere Berücksichtigung erfahren. Als spezifische Interpreten ihrer Zeit sind ReporterInnen Angehörige einer Berufsgruppe, die Veränderungen stets aufmerksam registriert. Auch im Wien der Jahrhundertwende war es der Großstadtreporter, der kraft seiner reichhaltigen urbanen Erfahrungen und Kenntnisse zum herausragenden Übersetzer der Moderne avancierte.

Die kontinuierliche Expansion und Verdichtung der europäischen Metropolen war der Hintergrund, vor dem sich die Veränderungen – teils mit enormer Rasanzenz – vollzogen. Um bis zu 30.000 Personen pro Jahr war die Wiener Stadtbevölkerung seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert gewachsen – eine gewaltige Dynamik, die durchaus vergleichbar ist mit aktuellen Tendenzen. Und so wie heute, war auch damals klar, dass dies größte Auswirkungen zeitigte auf die soziale, kulturelle, ökonomische und technische Infrastruktur der Stadt, aber auch auf die mentalen und körperlichen Konditionen ihrer BewohnerInnen. Neues Kopfwissen, die intellektuelle Fähigkeit komplexe urbanistische Probleme zu lösen, war fortan ebenso gefragt wie die erfolgreiche psychische und physische Adaption bislang ungekannter Empfindungen und Wahrnehmungen.

Auf dem Weg zur Zwei-Millionen-Stadt bildete sich in Wien – wie auch in anderen Metropolen – ein modifiziertes Regime der Aufmerksamkeits- und Affektregulierung heraus. In teils heftig geführten Diskursen formte sich ein großstädtischer Habitus, der die Balance suchte zwischen den positiven und negativen Auswirkungen urbanen Lebens, zwischen Faszination an der Vielfalt und der rechtzeitigen Abgrenzung davon bei Überforderung. Den von Zeitgenossen immer wieder konstatierten Gefühlen von steigender Hast und Nervosität, Zeitverdichtung und steter Beschleunigung, kurzum: dem allseits empfundenen Kontrollverlust, galt es, die Autonomie und Handlungsfähigkeit des bürgerlichen Individuums entgegenzuhalten.

Wie sehr und vor allem wie rasch sich das urbane Verhalten binnen weniger Jahre änderte, wurde jenen besonders bewusst, die nach längerer Abwesenheit in die Stadt zurückkehrten. So notierte der Kunsthistoriker und Publizist Ludwig Abels im Juni 1899, als er nach fünf Jahren nach Wien zurückkam: „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.“³

Das Changieren zwischen Verfeinerung und Abstumpfung nebst einer oft nur mehr schwer zu verarbeitenden Überreizung der Sinne konstatierte auch der deutsche Soziologe Georg Simmel, der sich als einer der Ersten auf wissenschaftlicher Ebene mit der veränderten Wahrnehmung – multisensorisch und im urbanen Kontext – beschäftigte. In seinem 1903 veröffentlichten Aufsatz „Die Großstädte und das Geistesleben“ stellte er eine deutliche „Steigerung des Nervenlebens“ fest, hervorgerufen durch den „raschen und ununterbrochenen Wechsel äußerer und innerer Eindrücke“. Die Großstadt war für ihn das Labor der Moderne, in dem sich in Form komplexer Interaktionen ein neuer Mensch herausbildete. Der Typus des „Großstadtmenschen“ entstand, von Simmel erstmals mit genauem soziologischem Blick seziert und mit Begriffen wie „Verstandesmäßigkeit“, „Blasiertheit“ oder „Reserviertheit“ charakterisiert, Eigenschaften, denen nicht zuletzt die Funktion des Reizschutzes zukam.⁴

In seiner, einige Jahre später veröffentlichten „Soziologie der Sinne“ stellte Simmel die These auf, „daß mit der sich verfeinernden Zivilisation offenbar die eigentliche Wahrnehmungsschärfe aller Sinne sinkt, dagegen ihre Lust- und Unlustbetonung steigt. Und zwar glaube ich, daß die nach dieser Seite hin gesteigerte Sensibilität im Ganzen sehr viel mehr Leiden und Repulsionen als Freuden und Attraktionen mit sich bringt. Der moderne Mensch wird von Unzähligem chokiert, Unzähliges erscheint ihm sinnlich unaushaltbar [...]“.⁵

Psycho-mentale Abwehrmechanismen waren gefordert, Verhaltens- und Wahrnehmungsformen, die den Aufenthalt in der Großstadt erträglich machten bzw. – noch besser – geeignet wären, ihn in Wohlbefinden umzuwandeln. Anregung statt Erregung, so könnte man den gewünschten Wandlungsprozess auf eine griffige Formel bringen. Dem entsprach auch das aufgeklärte Bild vom Menschen als einer „reizbaren Maschine“, eines Körpers, der mehr oder weniger, jedenfalls aber andauernd, Reizen ausgesetzt sei, die zentrale Antriebe seines Lebens darstellen.⁶

³ Ludwig Abels, Das neue Wien, in: Die Zeit, Nr. 247 (1899), S. 205.

⁴ Georg Simmel, Die Großstädte und das Geistesleben, in: Theodor Petermann (Hg.), Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung, Jahrbuch der Gehe-Stiftung, Bd. IX, Dresden 1903, S. 185–206.

⁵ Georg Simmel, Exkurs über die Soziologie der Sinne (EA 1907), in: Ders., Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung, Frankfurt/Main 1999, S. 734.

⁶ Vgl. Philipp Sarasin, Reizbare Maschinen. Eine Geschichte des Körpers 1765–1914, Frankfurt/Main 2001.

Blickwechsel

Was waren nun die zentralen Sinnesdiskurse, die in der Öffentlichkeit geführt wurden? Zweifellos ganz oben stand, die für alle deutlich sichtbare Änderung des Stadtbildes. Die Basteien waren abgebrochen und an ihrer Stelle das großzügige Areal der Ringstraße errichtet worden, eine Riesenbaustelle, die seit den 1850er Jahren bestand und auch nach der Jahrhundertwende noch nicht ganz vollendet war. Allerdings war bereits eine große Zahl an „Sehenswürdigkeiten“ errichtet worden, wie der feinsinnige Beobachter Raoul Auernheimer, Feuilletonist der „Neuen Freien Presse“, feststellte. Er durchstreifte Wien voll Bewunderung und staunte über die Kleinstadt, die so rasch „Carriere gemacht hat“.⁷ Auf seiner Suche nach der neuen, nunmehr großstädtischen Physiognomie registrierte er in Wien, im Unterschied zu Berlin oder Paris, eine gesteigerte Vorliebe für das Schauen. Auf der Straße blicke man sich hier merkbar öfter um, man lächle und habe eine Vorliebe, so Auernheimer, für das „Mascherl“. Letzteres war für ihn gleichsam das Signet der Stadt, Inbegriff des Hangs zum Schönen und zum Verschönern, egal ob bei der Toilette der Frauen oder den Blumenkörben an den Lichtmasten, den „Mascherln der Straße“.⁸ Dieser in einigen Metern Höhe an den Bogenlampen angebrachte florale Schmuck war im November 1905 anlässlich des Besuchs des spanischen Königs Alphons XIII. an der Ringstraße und am Schwarzenbergplatz angebracht worden. Da er bei der Bevölkerung großen Anklang fand, wurde er auch danach beibehalten und in den folgenden Jahren vermehrt.⁹

Die baulichen Highlights dieser „Mascherlstadt“ reihten sich am Prachtboulevard der Ringstraße nacheinander auf: Hofburg, Palais, Museen, Oper, Rathaus, Theater ... Vor allem das Burgtheater, dessen Darbietungen, aber noch vielmehr dessen Foyer, geriet für so manche zur Sehenswürdigkeit par excellence, zum Blick in eine andere, längst verblichene Zeit.

Die Farbigkeit, die hier wie auch in anderen Repräsentationsgebäuden dominierte, war der Goldton. Eine verklärende Aura des Goldenen umhüllte gleichsam das Zentrum der Stadt, eine Beobachtung, die nicht nur Auernheimer machte. Gemeinsam

⁷ Raoul Auernheimer, Die Reise nach Wien, in: Neue Freie Presse, 14. April 1907, S. 2.

⁸ Ebd.

⁹ Martin Kupf, Die Wiener Ringstraße in historischer Sicht. Dokumentation der historischen Stadtmöblierung. Unveröffentlichte Studie. Teil B: Geschichte der öffentlichen Beleuchtung, Wien o. J. [1989], S. 12.

mit dem Grün der zahlreichen neu angelegten Alleen, Gärten und Parks schienen sich so die durchaus gut zueinander passenden Kennfarben der aufstrebenden Weltstadt herausgebildet zu haben.

Dass sich diese nicht nur im Zentrum verändert hatte, sondern auch in den ehemaligen Vorstädten und Vororten, war evident. In den Jahren 1890/92 bzw. 1904 hatte die Stadt sich administrativ erweitert und jenseits des Linienwalls bzw. über die Donau hin ausgedehnt. Größe und Anzahl der Gebäude vervielfachten sich auch hier, die Verbauungsdichte stieg kontinuierlich an, durch Großprojekte wie die Regulierungen von Donau, Donaukanal und Wienfluss entstand neues städtebaulich nutzbares Terrain. Mit der von den Stadtplanern forcierten Verbauung gemäß dem in der Gründerzeit entwickelten Rasterschema hatte man einen Modus operandi zur Bewältigung der großstädtischen Dynamik gefunden. Der Preis dafür war allerdings ein Verlust an Übersichtlichkeit. Die Stadt war groß und in weiten Teilen immer ähnlicher geworden. Nur mehr von oben, von einer Anhöhe des Wienerwaldes oder vom Stephansturm aus, konnte man sie einigermaßen überblicken. Vor allem der Blick von letzterem, einst schon von Adalbert Stifter und zahlreichen Nachfolgern gelobt, ermöglichte Neuorientierung und Verortung des Einzelnen im „Häusermeer“, in der ausufernden „Stadtlandschaft“, beides Begriffe, die immer öfter auftauchten und die Erfahrung der visuellen Entgrenzung auf den Punkt brachten.

Nicht nur für den kundigen Stadtreporter Johannes Ziegler gehörte der Stephanssturm zu den bevorzugten Orten für den Genuss einer „schönen Aussicht“ und eines „prachtvollen Panoramas“. Hier konnte man es dem Turmwächter gleich tun, der penibelst über den Ausbruch eines Feuers wachte, und ein erfahrener Experte des Sehens war, kannte er doch „jeden Schornstein der ganzen weiten Stadt und seine Manieren“.¹⁰

Der auf diese Weise in den Stadtalltag eingeführte und eingeübte panoramatische Blick¹¹ entfaltete seine Reize auch in der Nacht. Unzählige Gaslaternen und in zunehmendem Maße elektrische Bogenlampen erhellten mittlerweile die Stadt. 1913 gab es in Wien rund 45.500 gas- und 2.900 elektrisch betriebene Lichtquellen.¹² Sie legten die Grundlage für ein neues Verhältnis der BewohnerInnen zur Nacht, die ihre Schrecken verlor und zum schillernden Inbegriff modernen Stadtlebens wurde. „Wien bei

¹⁰ Johannes Ziegler, Wiener Stadtgänge. Aus dem Skizzenbuche einer Theerjacke, Wien 1897, S. 55–57.

¹¹ Vgl. dazu Dolf Sternberger, Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert, Hamburg 1938.

¹² Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien, Bd. 1, Wien 1992, S. 313.

Nacht“ sollte sich in den kommenden Jahrzehnten zu einem auch touristisch wirksamen Stadtimage entwickeln.¹³

Detailliert beschrieb etwa Reinhard E. Petermann, Lokalhistoriker und Journalist, das nächtliche Bild Wiens, das „nachgerade zu einer Sehenswürdigkeit“ geworden war. Fasziniert blickte er von den Höhen des Wienerwaldes herab auf das strahlende „Lichtermeer“, erkannte er einzelne „Lichtbänder“ entlang der Straßen und herausragende „Lichtpunkte“ wie Bahnhöfe, Rathausturm, Riesenrad oder Rotunde.¹⁴

Die Nacht hatte der Stadt ein neues Antlitz verpasst. „Als ob ein Stück des gestirnten Himmels zur Erde herabgeglitten wäre“, stellte auch Auernheimer entzückt fest.¹⁵ Für den Berliner Kollegen Kurt Münzer, der Wien 1912 besuchte, offenbarte sich erst nachts die eigentliche Seele der Stadt: „Die Stadt streift den Tag ab, die internationale Maske fällt, ihr Herz schlägt auf, ihre Seele bricht durch. Um Mitternacht, unter Sternen und Wolken, ersteht die Wahrheit des Ortes, sein Genius schüttelt schwere Träume ab und lächelt befreit.“¹⁶

Als visuelle Premieren erwiesen sich stets auch Fahrten mit neuen Verkehrsmitteln. Jedes von ihnen, ob Straßenbahn, Fahrrad oder Automobil, generierte ein neues, umfassend sinnliches Erlebnis, dessen Herzstück der jeweils unterschiedlich mobilisierte Blick darstellte. Bei der im Frühjahr 1898 eröffneten Stadtbahn wurde dies besonders evident. Die ersten Teilstücke gingen unter großer Anteilnahme der Bevölkerung entlang der Vorortelinie, des Gürtels und im oberen Wiental in Betrieb (in den folgenden drei Jahren sollten die weiteren Abschnitte im unteren Wiental, entlang des Donaukanals sowie im Verbindungsbogen folgen). Eindrucksvoll lief die Trassenführung teils in der Höhe, teils in der Tiefe, wodurch sich völlig neue Perspektiven in und auf die Stadt ergaben. Es war eine Fahrt „ins Unbekannte, nie Gesehene“, wie ein Redakteur des „Neuen Wiener Tagblatts“ feststellte. „Auge und Seele“ gingen angesichts ständig neuer „Sensationen“ auf, unerwartete Durchblicke in lange Straßenzüge wechselten ab

¹³ Vgl. dazu u. a. Peter: Payer, Urbanes Lichtermeer. Stadtimage und künstliche Beleuchtung, in: Ute Streitt/Elisabeth Schiller (Hg.), Ist die Welt rund um die Uhr geöffnet? Chancen und Risiken künstlicher Beleuchtung (= Studien zur Kulturgeschichte in Oberösterreich 33), Linz 2012, S. 54–64; Ders.: Die Eroberung der Nacht. Urbane Lichtinszenierungen, in: Wolfgang Kos (Hg.): Kampf um die Stadt. Politik, Kunst und Alltag um 1930 (Ausstellungskatalog Wien Museum), Wien 2010, S. 146–153.

¹⁴ Reinhard E. Petermann, Das Nachtpanorama von Wien, in: Neues Wiener Tagblatt, 3. Dezember 1908, S. 1–3.

¹⁵ Raoul Auernheimer, Von der Wiener Landschaft, in: Neue Freie Presse, 14. Juli 1907, S. 2.

¹⁶ Kurt Münzer, Nacht in Wien, in: Die Zeit, 2. Juni 1912, S. 1.



Abb. 1: Nächtliches Stadtpanorama, Ansichtskarte, Verlag Brüder Kohn, Wien um 1900, Sammlung Peter Payer

mit Übersichten „von der Höhe eines niedrig ziehenden Vogels“ und einer irritierenden Einfahrt in den unterirdischen Bahnhof der Burggasse. Wie nebenbei erhielt man damit eine „unendliche Vermehrung der Kenntnisse der intimsten Reize“ der Stadt.¹⁷

Wenn auch stets ein Rest an Verunsicherung blieb, denn all dies geschah in rascher Bildfolge und permanenter Bewegung. Das gleichsam kinematografische Dispositiv, bei dem sich im Kopf der BetrachterInnen eine Vielzahl an Einzelbildern zu einem individuellen Stadt-Film zusammenfügte, war noch keineswegs so gewohnt und selbstverständlich, wie es später einmal sein sollte.¹⁸ Keineswegs immer konnte man die vorbeiziehenden Orte vom Zugabteil aus mit der gewünschten Eindeutigkeit identifizieren, was mitunter zu heftigen Diskussionen unter den Reisenden führte. „Suchen, Haschen, Raten“ lautete daher, so der mitfahrende Redakteur, das geläufigste Reise-spiel.¹⁹

¹⁷ N.N., Die erste Stadtbahnfahrt, in: Neues Wiener Tagblatt, 10. Mai 1898, S. 1–2.

¹⁸ Vgl. Katharina Wessely, Die Stadtbahn als Großstadtkino. Zur Wahrnehmungsveränderung in Wien im 19. Jahrhundert, Wien 2009.

¹⁹ N.N., Die erste Stadtbahnfahrt. In: Neues Wiener Tagblatt, 10.5.1898, S. 2.

Trotz all dieser Novitäten war die Stadtbahn bei der Bevölkerung anfangs wenig beliebt, was vor allem an ihrer umständlichen Streckenführung, den relativ teuren Fahrscheinen und vergleichsweise langen Intervallen lag. Erst in der Zwischenkriegszeit sollte sie sich endgültig als großstädtisches Massenverkehrsmittel etablieren.

Meister des ausdauernden detailverliebten Blicks auf die Stadt mit der „ewigen Schaulust“, wie Stefan Zweig Wien nannte,²⁰ war der Flaneur. Ein visuell fixierter Großstadttyp, von Walter Benjamin eingehend beschrieben, unermüdlich umherstreifend und stets auf der Suche nach neuen Eindrücken. Zahlreiche Zeitgenossen setzten ihm ein literarisches Denkmal. Anonym und unsichtbar hinter dem Kaffeehausfenster die von der Straße hereinblickenden Menschen zu betrachten, wie der renommierte Feuilletonist Eduard Pötzl es in einem seiner Texte beschrieb, das war so recht ein ideales Setting für diesen modernen Augenmenschen.²¹

Weit weniger sicher war da schon jener Selbstversuch, den der Schriftsteller Robert Michel wagte. Er machte sich daran die Ringstraße bei der Oper, eine der verkehrsreichsten Stellen der Stadt, zu überqueren und dabei gleichzeitig ein Buch zu lesen. Was uns heute als eigenwillige Provokation erscheint, war damals eine mit bürgerlichem Selbstbewusstsein ausgeführte Konzentrationsübung – und ein Aufwerfen der Frage: Wem gehört eigentlich die Straße? Dem kontemplativ dahinschlendernden Fußgänger schon lange nicht mehr, wie Michel am eigenen Leib feststellen musste. Seine Aufmerksamkeit wurde unaufhörlich gestört. Das andauernde Herausgerissenwerden aus dem Text, schien ihm nur ein allzu deutlicher Beleg für die herrschende Missachtung des Gesichtssinns, dem allein durch erzieherische Maßnahmen hin zu einer ganzheitlichen Wahrnehmung entgegenzuwirken sei. Sein pessimistischer Schluss: „Sehr schlecht bestellt ist es mit dem Schauen in der Großstadt. Denn nirgends anders sind die Verhältnisse so ungünstig für diese fördernde Tätigkeit als in den dichtbelebten Gassen.“²²

Großstadtwirbel

Ähnlich kontrovers wie der Diskurs über den Gebrauch der Augen, stellte sich jener über die Ohren dar. Auch die akustische Stadtumgebung hatte sich radikal gewandelt.

²⁰ Stefan Zweig, *Die Welt von gestern. Erinnerungen eines Europäers*, Frankfurt/Main 1999, S. 250.

²¹ Eduard Pötzl, *Am Kaffeehausfenster*, in: Ders., *Rund um den Stephansturm II*, Wien 1906, S. 171–178.

²² Robert Michel, *Großstadtstudien*, in: *Die Zeit*, 11. November 1910, S. 2.

Die sukzessive Versiegelung des Untergrundes und das Anwachsen der geschlossenen Verbauung, sowohl in der Horizontalen wie in der Vertikalen, ließen eine steinerne Stadt mit eigener Raumakustik entstehen. In den Straßenschluchten wurden die Schallimpulse nunmehr vielfach gebrochen und reflektiert, ein relativ hoher Grundgeräuschpegel und ein Verlust der akustischen Trennschärfe waren die Folgen. Beides sind Wahrnehmungen, die bereits von den Zeitgenossen gemacht wurden und die belegen, dass in der Bevölkerung schon bald Erklärungen für den veränderten Sound der Großstadt gesucht wurden. So hatte auch Heinrich Werner, Redakteur beim „Neuen Wiener Tagblatt“, bemerkt, dass Wien einem „steinernen Gefäße [gliche], aus dem der Lärm nicht mehr entweichen kann“.²³

Doch nicht nur die bauliche Ausgestaltung der Stadt, auch die steigende Zahl und Art der darin stattfindenden Lautereignisse trug entscheidend bei zur Herausformung neuer Hörempfindungen. Ein typischer „Großstadtwirbel“ war zu vernehmen, wie Felix Salten die neue Geräuschkulisse treffend nannte.²⁴ Im Mittelpunkt der Auseinandersetzungen stand jedoch vor allem ein Phänomen: der Lärm.

Dieser erfuhr durch das „Zeitalter der Nervosität“, das, wie der deutsche Historiker Joachim Radkau gezeigt hat, im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts angebrochen war, eine grundlegende Neubewertung.²⁵ Ein sich intensivierender Nervendiskurs hielt Einzug in die Massenmedien, in populärwissenschaftliche Schriften und Vorträge, in Literatur, Film und nicht zuletzt in die medizinischen Wissenschaften. Nervenschwäche und „Neurasthenie“ wurden als typische Krankheiten des modernen Menschen diagnostiziert. „Wir sind nervös geworden“, verkündete ein Zeitgenosse apodiktisch,²⁶ und er meinte damit vor allem die StadtbewohnerInnen.

In der „Neuen Freien Presse“ schlug Alfred Freiherr von Berger, Dramaturg und später Direktor des Wiener Burgtheaters, im August 1907 Alarm. In einem Artikel mit dem programmatischen Titel „Das Recht auf Stille“ wies er auf die gestiegene Bedeutung der Lärmfrage hin: „Bin ich verpflichtet, in meinem Bewußtsein beliebige Töne empfindungen, die ich nicht haben will, hervorbringen zu lassen? Gibt es kein Recht auf Stille?“ Berger hatte den dramatischen Wandel Wiens als Ohrenzeuge miterlebt und sich gerade in den vergangenen Jahren immer intensiver mit seiner akustischen

²³ Heinrich Werner, Rückkehr in die Stadt, in: Neues Wiener Tagblatt, 2. Oktober 1911, S. 1.

²⁴ Felix Salten, Das österreichische Antlitz. Essays, Berlin 1910, S. 248.

²⁵ Vgl. Joachim Radkau, Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler, München 2000.

²⁶ N.N., Vom Nervösen, in: Die Zeit, 25. November 1910, S. 13.

Umgebung beschäftigt. Prophetisch mahnte er: „Die Geräuschfrage, das fühle ich an meinen Nerven, ist wichtiger als sie scheint.“²⁷ Bei seinen LeserInnen hatte er damit den Punkt getroffen, zahlreiche Zuschriften langten bei der Zeitungsredaktion ein. In einem weiteren ausführlichen Artikel plädierte Berger daher erneut für eine ernsthafte gesellschaftliche Auseinandersetzung mit dem Lärm, denn eine wirkliche Stille sei, bei genauem Hinhören, beinahe nirgends mehr zu finden.²⁸

Bei Weitem nicht alle GroßstädterInnen waren, wie manche es ausdrückten, „lärmhart“ geworden, und der Aufruf zur Bündelung der Kräfte im Kampf gegen den Lärm fand zunehmend Gehör. In Wien war es der engagierte Sozialreporter und Journalist Max Winter, der im Mai 1908 als einer der ersten zum Aktivismus aufrief: „Wir müssen dem Lärm begegnen wollen, wir müssen ihn als einen Schädiger der Großstadtmenschen erkennen und dann als solchen bekämpfen. Es ist Zeit, dass wir auf Abwehr sinnen!“²⁹

In zahlreichen Städten der USA und später auch in Europa entstanden Lärmschutzbewegungen. In Deutschland gründete der Kulturphilosoph Theodor Lessing 1908 einen „Antilärmverein“ mit einer dazugehörigen Zeitschrift, die – nicht zufällig – den schon von Berger proklamierten Titel „Recht auf Stille“ trug. Eine eigene Wiener Ortsgruppe wurde gegründet, der zahlreiche prominente Künstler und Intellektuelle angehörten, allen voran Hugo von Hofmannsthal und der spätere Friedensnobelpreisträger Alfred Hermann Fried.³⁰

Die Reaktionen der Öffentlichkeit auf diese Initiativen waren allerdings ambivalent. So euphorisch es die BefürworterInnen begrüßten, dass endlich etwas gegen die „Lärmseuche“ unternommen werde, so energisch lehnten die SkeptikerInnen sich dagegen auf. Sie sahen in den AnhängerInnen der Antilärm-Bewegung schlicht übersensible FanatikerInnen, die sich dem Fortschritt der Zeit widersetzen. Durchaus provokant gab der Feuilletonist Edmund Wengraf daher seinem in der „Zeit“ erschienenen Artikel den Titel „Das Recht auf Lärm“. Lärm sei ein notwendiger und unverzichtbarer Teil der Großstadt, so Wengraf, was man auch daran erkenne, dass sich nach längerer Abwesenheit geradezu eine Sehnsucht nach den Geräuschen der metropolitanen Straßen einstelle: „Gestehen wir’s doch offen: wir Großstadtmenschen [...] können ohne diesen

²⁷ Alfred Freiherr von Berger, Das Recht auf Stille, in: Neue Freie Presse, 25. August 1907, S. 10.

²⁸ Alfred Freiherr von Berger, Das Recht auf Stille, in: Neue Freie Presse, 11. Juli 1909, S. 2.

²⁹ Max Winter, Wiener Lärm, in: Arbeiter-Zeitung, 20. Mai 1908, S. 3.

³⁰ Vgl. dazu u. a. Peter Payer, *Gefährdete Ohren. Lärm und Großstadtkritik am Beispiel von Wien um 1900*, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, hg. v. Deutschen Institut für Urbanistik/Berlin (1/2012), S. 144–162.

Straßenlärm nicht leben. Er ist die geistige Anregung unserer Tage und die einwiegende Musik unserer Nächte.“³¹

In dem Streit um die Zumutbarkeit der urbanen Lautsphäre trafen sich Momente der Kultur- und Zivilisationskritik ebenso wie jene des Klassenkampfes. Denn stets ging es in der Auseinandersetzung um den Lärm auch um die soziale Frage. Vehement stemmte sich das aufstrebende Bürgertum gegen die proletarisch konnotierte Verrohung der Sitten, gegen kulturelle Degenerationserscheinungen, die hauptverantwortlich seien für die Ausbreitung des Lärms. Diesem entgegen stand das Idealbild der „Ruhe“, die man zur sprichwörtlich ersten Bürgerpflicht erhob.

Es waren vor allem die lauten Signalgeräusche auf der Straße, wie das nervende Peitschenknallen und Schreien der Kutscher, das permanente Klingeln der Fahrräder und der elektrischen Straßenbahn, das aufschreckende Hupen der Automobile, die am heftigsten diskutiert wurden, und die auch Michel bei seiner Ringstraßenquerung geradezu schmerzvoll empfunden hatte. All diese Geräusche waren, so postulierte man, sozial determiniert, hervorgerufen durch unreflektierte Rücksichtslosigkeit und eitles Imponiergehabe. Am stärksten beleidigt fühlten sich die bürgerlichen Ohren aber durch fast allerorts vernehmbare musikalische Darbietungen: das aus unzähligen Wohnungen tönende Klavierspiel und die Musik der in immer mehr Höfen auftretenden Werkelmänner. Die Rede von „Klavierseuche“ und „Werkelmannplage“ geisterte durch die Medien, für viele unzumutbare Zustände, die so gar nicht passten zum sich schon seit einiger Zeit erfolgreich etablierenden Image der „Musikstadt Wien“.³²

Die Zahl jener Personen, die in der Öffentlichkeit ihre Drehorgel erklingen ließen, war aus zwei Gründen besonders rasch angestiegen. Zum einen benötigte man für die Ausübung dieses Berufes keine musikalischen Vorkenntnisse, zum anderen gab es mittlerweile mobile Geräte mit Fahrgestell, die die Arbeit bedeutend erleichterten und den Aktionsradius für die Werkelmänner entscheidend vergrößerten. In den Satirezeitschriften wurde eifrig diskutiert, wie damit umzugehen sei, wenn „die nervöse Menschheit von dieser Werkelpest zur Verzweiflung getrieben wird“³³, und so manche bösen Witze entstanden über die „kurbeldrehenden Philharmoniker“³⁴.

³¹ Edmund Wengraf, Das Recht auf Lärm, in: Die Zeit, 30. April 1911, S. 1–2.

³² Vgl. Martina Nußbaumer, Musikstadt Wien. Die Konstruktion eines Images, Freiburg i. Br.–Berlin–Wien 2007.

³³ N.N., Zur Werkelfrage, in: Wiener Luft. Beiblatt zum Figaro (43/1885), o. S.

³⁴ Just, Werklers Leiden, in: Neues Wiener Tagblatt, 25. März 1888, S. 5. Vgl. auch Wiener Luft. Beiblatt zum Figaro (18/1896), o. S. [S. 3].

Welche Maßnahmen wurden nun gegen den Lärm ergriffen? Neben technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen (Wagenfederung, Gummibereifung) setzte die Wiener Stadtverwaltung vor allem auf gesetzliche Regelungen, mit denen man das Verhalten im öffentlichen Raum gleichermaßen sozial wie akustisch reglementierte. Auf der Ebene der Stadtplanung wurde das Konzept der funktionalen Trennung einzelner Stadtbereiche realisiert, mit dem geräuschintensive Betriebe vom Wohnbereich getrennt und an den Stadtrand verlagert wurden.

Als eine der wirksamsten lärmdämpfenden Maßnahmen galt die Befestigung des Straßenuntergrundes mit so genanntem „geräuschlosem Pflaster“ (Asphalt- bzw. Holzstöckelpflaster) anstelle des holprigen und lauten Kopfsteinpflasters. So sollte das Getrappel der unzähligen Hufe, das Rollen und Rumpeln der zahlreichen Fuhrwerke, nach Max Winter der „Grundakkord des übermäßigen Großstadtlärms“³⁵, gedämpft werden. Wien hatte diesbezüglich ziemlichen Aufholbedarf, wenngleich die „Pflasterungsfrage“ auch hier seit vielen Jahren eifrig diskutiert wurde.³⁶ Internationales Vorbild war Paris, wo um 1900 bereits mehr als 30 Prozent aller Verkehrsflächen asphaltiert waren,³⁷ während es in Wien des Jahres 1907 erst 1,7 Prozent (171.000 m²) waren.³⁸

Auch die räumliche Verteilung des „geräuschlosen Pflasters“ stellte sich in Wien ziemlich uneinheitlich dar. Denn die Innenstadt war gegenüber vorstädtischen Arealen eindeutig bevorzugt, wie Winter kritisierte, und auch der Arzt Wilhelm Stekel mahnte: „Es liegt eine ungeheure soziale Ungerechtigkeit darin, daß die vornehmen Straßen mit Asphalt und Holzstöckelpflaster belegt und meistens vom Tramwayverkehr verschont sind. Draußen, wo die Paläste aufhören, wo die Zinskasernen beginnen, da ist die Region des holprigen Pflasters.“³⁹

Besonderer Beliebtheit erfreuten sich schließlich individuell anwendbare Schutzmittel, wie das 1907 in Berlin erfundene „Ohropax“, das auch in Wien große Verbreitung fand und zu dessen eifrigsten BefürworterInnen etwa der Dichter Peter Altenberg ge-

³⁵ Max Winter, Wiener Lärm, in: Arbeiter-Zeitung, 20. Mai 1908, S. 1.

³⁶ Vgl. dazu u. a. Alfred Hölder, Die Pflasterungsfrage in Wien, Wien 1877; Ernst Otto Schubarth, Über geräuschloses Pflaster, insbesondere über Asphalt-Pflaster, Wien 1892.

³⁷ Alexander Swetz, Straßenbau und Straßenpflege, in: Reiseberichte über Paris, erstattet von den nachstehenden Beamten des Stadtbauamtes, Bd. VI, Wien 1901, S. 230.

³⁸ Leopold Trnka, Der I. Internationale Straßen-Kongreß in Paris 1908, Wien 1910, S. 26. Vgl. dazu auch Christian Stadelmann, Asphalt. Seine Wiener Geschichte, in: Technisches Museum Wien (Hg.): Spurwechsel. Wien lernt Autofahren, (Ausstellungskatalog), Wien 2006, S. 31–39.

³⁹ Wilhelm Stekel, Hygiene der Straße, in: Wiener Bilder (32/1905), S. 19.

hörte. Doch trotz all dieser Maßnahmen, wurde eines immer deutlicher: Den Lärm konnte man bestenfalls verringern, keineswegs aber völlig ausschalten. Was blieb, war die Sehnsucht nach einem „leisen Leben“, die Pötzl und andere ZeitgenossInnen umtrieb, nach zumindest einem ruhigen Rückzugsort für die geplagten Ohren, und die Hoffnung, sich letztlich an die neuen akustischen Verhältnisse zu gewöhnen. Theodor Lessing, dessen „Antilärmverein“ 1911 mangels Breitenwirkung aufgelöst wurde, resümierte: „Man muß also die Kunst erlernen, alles zwar hören zu können, aber wo nicht nottut, doch faktisch nicht hinzuhören ...“.⁴⁰

Geruchskollisionen

Die von Experten und Laien breit diskutierte „Hygiene der Straße“ hatte neben der akustischen auch eine wichtige geruchliche Dimension. Die Fäkalien von tausenden Pferden und anderen Zugtieren, die in der Stadt unterwegs waren, und der vor allem im Sommer allgegenwärtige Staub ergaben, so Petermann, eine „Stick- und Stinkluft“, die der Reichshaupt- und Residenzstadt keineswegs würdig war: „Der Brodem, der gegenwärtig von dem mit Staub und Pferdemit bedeckten Pflaster aufsteigt, ist wohl ein entsetzlicherer als er je gewesen.“⁴¹ Dies, trotz bis weit ins 19. Jahrhundert hinein zurückreichender Bemühungen zur Verbesserung der Stadtluft. Hintergrund dafür war die Theorie der „miasmatischen Infektion“, nach der vom Boden aufsteigende faulige und stinkende Dünste (Miasmen) in den menschlichen Körper eindringen und diesen nachhaltig schädigen würden. In Gestank und Staub sah man somit die Ursache für zahlreiche Krankheiten und Seuchen, insbesondere von Cholera und Tuberkulose. Die kollektive Einstellung zum Geruchssinn war zudem wesentlich von kulturellen Zuschreibungen geprägt. Das Riechen, im Unterschied zu den Fernsinnen Sehen und Hören, ein extremer Nahsinn, wurde im Verständnis westlicher Kultur als „niederer Sinn“ tituliert, eng verknüpft mit Animalität, Sexualität und Tod.

Mit spitzer Feder notierte Karl Kraus: „Jede Stadt hat [...] den Geruch, den sie verdient. Berlin riecht nach Hölle mit Benzin, Wien nach Paradies mit Pferdemit. Hier ist der Straßenbahnverkehr bereits elektrisiert, gewiß, ich gebe es zu, aber der Pferdemit läßt sich nicht mehr entfernen. Nie mehr, nimmermehr.“⁴²

⁴⁰ Theodor Lessing, *Der Lärm. Eine Kampfschrift gegen die Geräusche unseres Lebens*, Wiesbaden 1908, S. 50.

⁴¹ Reinhard E. Petermann, *Wien im Staub*, in: *Neues Wiener Tagblatt*, 4. April 1894, S. 2.

⁴² Karl Kraus, *Der Traum ein Wiener Leben*, in: *Die Fackel* (307–308/1910), S. 55.

Die geruchliche Reinigung des öffentlichen Raumes war eine hygienische und – gemäß bürgerlichen Wertvorstellungen – moralische Aufgabe oberster Priorität. Unterschiedliche Desodorierungsstrategien wurden angewandt: Befestigung der Verkehrswege und damit Abdichtung des Untergrundes, Errichtung eines weit verzweigten Kanalnetzes zur Aufnahme der Abwässer und verunreinigten Flüsse, Verlagerung stinkender Gewerbe- und Industriebetriebe sowie der Friedhöfe an die Peripherie, Anlage von geraden Straßen zur Verbesserung der Luftzirkulation, Errichtung von öffentlichen Toilettenanlagen. Letztlich war auch der Abbruch der Stadtbefestigung eine entscheidende Maßnahme zur Verbesserung von Ventilation und Luftdurchzug gewesen.⁴³

Die voranschreitende Pflasterung der Straßen ging einher mit einer Intensivierung ihrer Pflege. Regelmäßige Reinigung und Wasserbespritzung wurden verordnet. So waren im Jahr 1910 bereits 2.600 Personen mit der Säuberung und Geruchsrückhaltung der öffentlichen Verkehrsflächen beschäftigt, zudem stand der Stadt ein beträchtlicher Fuhrpark mit zahlreichen Kehrmaschinen und Sprengwagen zur Verfügung.⁴⁴

Die Wiener Bevölkerung registrierte penibel die Durchführung dieser Maßnahmen. Ihre diesbezügliche Sensibilität war inzwischen deutlich gestiegen. Nicht immer verrieten die Straßenkehrer ihre Tätigkeit zur Zufriedenheit der PassantInnen, die dies, wie Petermann, heftig kritisierten. „Morgenstunde – Staub im Munde“, notierte auch der Feuilletonist Friedrich Schlögl lakonisch.⁴⁵

Dass der Staubgeruch nach wie vor derart verbreitet war, lag nicht zuletzt an der enormen Vielzahl an Baustellen, die überall in der Stadt anzutreffen waren, aber auch am permanenten Abrieb der eisenbereiften Fahrzeugräder am Granitpflaster und der ziemlich staubbehafteten Abfallentsorgung durch den „Mistbauer“ (erst in der Zwischenkriegszeit sollte das staubfreie „Colonia-System“ eingeführt werden). Zudem war eine heftige Diskussion im Gange, in welchem Ausmaß das wertvolle Hochquellwasser zur Bespritzung der Straßen verwendet werden sollte.

Der Blick von oben auf die Stadt offenbarte jedenfalls für alle deutlich sichtbar eine eindrucksvolle Staub- und Dunstwolke. Hier wurde auch klar, dass der Rauch, der den zahllosen Schornsteinen der Wohnhäuser, Fabriken und nicht zuletzt den Lokomotiven entströmte, mindestens ebenso viel beitrug zur Schaffung einer genuin großstädt-

⁴³ Vgl. Peter Payer, *Der Gestank von Wien. Über Kanalgase, Totendünste und andere üble Geruchskulissen*, Wien 1997.

⁴⁴ Martin Paul, *Technischer Führer durch Wien*, Wien 1910, S. 135–136.

⁴⁵ Friedrich Schlögl, *Wien in den Morgenstunden*, in: *Die Wienerstadt. Lebensbilder aus der Gegenwart*, Wien–Prag–Leipzig 1895, S. 17.

tisch anmutenden Atmosphäre. Die „Rauchfrage“ stand schon seit längerem im Fokus der Hygieniker, die den Einbau rauchmindernder Apparate und höhere Schloten empfahlen. Wie sehr man unter der Rauchplage litt, zeigte sich auch daran, dass es nicht wenige Proteste gab gegen die Luftbeeinträchtigungen der Stadtbahn, die Rauch und Ruß ausstoßend durch dichtverbautes Stadtgebiet fuhr.

Zur Atmosphäre, ein Begriff, den der Philosoph Gernot Böhme für die Stadtforschung erschloss, gehören neben den Gerüchen im eigentlichen Sinne auch jene vielfältigen Zuschreibungen, die in ihrer Gesamtheit die Charakteristik eines Ortes determinieren.⁴⁶ Die unmittelbare emotionale Wirkung von Gerüchen prädestinierte sie daher geradezu, wie Pötzl anmerkt, Erinnerungen zu evozieren. Er liebte das „innere Schauen der Vergangenheit mit Hilfe der Geruchsnerve“. Mit der Nase durch die Innenstadt zu streifen und jenen von den alten Gemäuern ausgehenden „Hauch der Jahrhunderte“ zu spüren, das war für ihn ein Kennzeichen von Wien.⁴⁷

Freilich konnte man sich so auch darüber hinwegtäuschen, dass es durchaus noch markante Gestankszentren mitten in der Stadt gab. Vor allem der Wienfluss und der Donaukanal, in die nach wie vor zahlreiche Abwässer der Stadt flossen, galten für empfindliche Nasen als strikt zu meidende Orte. Ebenso die unterirdischen Kanäle, in die sich der Sozialreporter Emil Kläger wagte, der darüber eine aufsehenerregende Vortragsreihe hielt. Eindringlich schilderte er den „unleidlichen, süßen Düngergeruch“ und „feuchtwarmen Dunst“, der ihm beim Betreten des Untergrunds entgegenschlug.⁴⁸ Hier war man im Zentrum der so bedrohlichen Miasmen angelangt, die ihrerseits Obdachlosen und Gestrandeten letzte Zuflucht boten.⁴⁹

Als willkommene oberirdische Kontrapunkte fungierten Gärten und Parks, in denen man sich mit den Wohlgerüchen der Natur umgeben und den Wechsel der Jahreszeiten mit der Nase nachvollziehen konnte. Nicht nur Auernheimer lobte die immer zahlreicher gewordenen Grünflächen der Stadt, insbesondere den Stadtpark, für ihn geradezu

⁴⁶ Gernot Böhme, „Atmosphären“, in: Ders., Vorlesungen über Ästhetik als allgemeine Wahrnehmungslehre. München 2001, S. 45–58. Vgl. dazu auch M d lina Diaconu, Sinnesraum Stadt. Eine multisensorische Anthropologie, Wien–Berlin 2006, S. 177–258.

⁴⁷ Eduard Pötzl, Rund um den Stephansturm. Ausgewählte humoristische Erzählungen, Skizzen und Studien, Leipzig 1888, S. 149.

⁴⁸ Emil Kläger, Durch die Wiener Quartiere des Elends und Verbrechens. Ein Wanderbuch aus dem Jenseits, Wien 1908, S. 59–60.

⁴⁹ Vgl. dazu Werner Michael Schwarz/Margarethe Szeless/Lisa Wögenstein (Hg.), Ganz unten. Die Entdeckung des Elends – Wien, Berlin, London, Paris, New York (Ausstellungskatalog Wien Museum), Wien 2007.

eine Duftoase, in der er die zarten Gerüche von Flieder, Holunder, Jasmin und Rosen genoss. Auch Kurt Münzer war bei seinem Wienbesuch beeindruckt von den vielfältigen Aromen der Innenstadt: „Der Rathauspark blüht; Goldregen und Schneebälle hängen gelb und weiß. Von daher strömt der Frühlingsatem in die Stadt. Er strömt in die verlassenen Höfe der Burg.“ Auch am Ring stehen, so Münzer, „duftende Alleen“, am Karlsplatz wehe „Fliederduft“ vorüber.⁵⁰

Die immer wieder gelobte grüne Umgebung, allen voran der Wienerwald, bot weitere sinnliche Genüsse für die geplagten Nasen der GroßstädterInnen. Der im Jahr 1905 vom Gemeinderat verabschiedete Wald- und Wiesengürtel sicherte der Bevölkerung diese so dringend notwendige Erholungszone.

Den Wunsch nach Luftveränderung konnte man schließlich in Form der Sommerfrische realisieren. Alljährlich vollzog sich dieses bürgerliche Ritual, das ganz wesentlich auch olfaktorisch (und akustisch!) motiviert war, in der näheren und fernerer Umgebung Wiens. Absolute Topdestination war dabei der Semmering, der, so Pötzl, mit dem „würzigen Hauch der Bergwälder“ lockte und so zum „wunderbaren Stahlbad für den erschöpften Großstädter“ avancierte. Mit der Eisenbahn in knapp zwei Stunden erreichbar, war der Semmering zur Jahrhundertwende zum „alpinen Vorort von Wien“ geworden, in dem die mondäne Ringstraßengesellschaft sich eine sinnlich-heilsame Gegenwelt geschaffen hatte.⁵¹

Durchbrochen wurde diese Idylle immer öfter, hier wie anderswo, von einer neuen technischen Errungenschaft: dem Automobil. Zwar gab es 1910 erst knapp 2.500 Autos in Wien,⁵² diese erregten jedoch gewaltiges Aufsehen. Auf die akustischen Beeinträchtigungen durch Hupsignale und Motorenlärm wurde bereits hingewiesen, der Gestank der Fahrzeuge wurde aber mindestens ebenso heftig diskutiert. Auch Robert Michel empörte sich über die „Straßenverstinker“, und in der Zeitschrift „Figaro“ forderte man apodiktisch: „Weg mit dem Auspuffgestank! Satisfaktion unseren Geruchsnerven!“⁵³ Erneut verbarg sich hinter dieser Auseinandersetzung eine tiefe soziale Kluft, denn die Anschaffung eines Automobils konnten sich damals erst wenige leisten. Eine begüterte Minderheit, so die Klage, bedrängte die Mehrheit und drang immer weiter, selbst in bislang unberührte Gegenden vor. Empört wies Michael Freiherr von Pidoll, einer der

⁵⁰ Kurt Münzer, Nacht in Wien, in: Die Zeit, 2. Juni 1912, S. 1–3.

⁵¹ Eduard Pötzl, Über den Semmering, in: Ders., Zeitgenossen. Satiren und Skizzen aus Wien, Wien 1905, S. 140–146.

⁵² Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien, Bd. 1, Wien 1992, S. 213.

⁵³ Figaro. Humoristische Wochenschrift (43/1910), S. 680.

schärfsten Kritiker, darauf hin, dass ein Automobil im Juni 1912 die „duftigen Höhen des Wienerwaldes“ durchfahren hatte und dabei sogar bis auf den Hermannskogel gelangt war. „Das Stadtbild von Wien – und nicht nur das von Wien – ist traurig verändert. Von allen Enden und Ecken sausen die huppenden, schnarrenden, Staub aufwirbelnden und qualmenden Automobilmaschinen daher.“⁵⁴

Phäakenleid

Tradition versus Moderne, Alt gegen Neu, von diesem Spannungsverhältnis waren ganz besonders auch die Geschmacksdiskurse gekennzeichnet. Sie wurden von allen Sinnes-themen am leidenschaftlichsten – und wohl auch am humorvollsten – diskutiert. Das Essen und Trinken bewegte die Gemüter. Veränderungen wurden hierbei genauestens registriert, was nicht zuletzt daran liegt, dass das Schmecken in höchstem Grade ein Gewohnheitssinn ist.

Die Herausbildung einer eigenen „Wiener Küche“ hatte sich, so die Historikerin Susanne Breuss, im Wesentlichen im 19. Jahrhundert vollzogen. Gegen Ende des Sä-kulums war dieser Prozess so gut wie abgeschlossen, wobei sich die Küche durch ihre Einfachheit und ihre Verbreitung im Mittel- und Kleinbürgertum auszeichnete. Als zentrale Orte des Konsums galten der private Haushalt und das Wirtshaus.⁵⁵

Letzteres wurde mit den Jahren geradezu mythisch aufgeladen, insbesondere das detailverliebte Feuilleton räumte der opulenten Wirtshauskultur immer wieder breiten Raum ein. So meinte etwa Friedrich Schlögl apodiktisch: „Was wäre Wien ohne Wirthshaus? Man denke: Das Wort, der Begriff ‚Wirthshaus‘ im weitesten Sinne genommen! Nirgends ein Wirthshaus! Was soll der ‚civilisirte‘ Mensch in solcher Lage thun? Die Welt wäre ihm trotz der dichtesten Bevölkerung eine trostlose Einöde.“⁵⁶

⁵⁴ Michael Freiherr von Pidoll, Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf, Wien 1912, S. 4, 11. Vgl. dazu Peter Payer, „Huppnd, schnarrend, qualmend.“ Zur Wahrnehmung und Kritik des Automobils um 1900, in: Technisches Museum Wien (Hg.), Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren (Ausstellungskatalog), Wien 2006, S. 40–49.

⁵⁵ Susanne Breuss, Fleischhunger und Sodawasserlaune, in: Ulrike Spring/Wolfgang Kos/Wolfgang Freitag (Hg.), Im Wirtshaus. Eine Geschichte der Wiener Geselligkeit (Ausstellungskatalog Wien Museum), Wien 2007, S. 170.

⁵⁶ Friedrich Schlögl, Im Stammbeisel. Tag- und Nachtbilder, in: Die Wienerstadt. Lebensbilder aus der Gegenwart, Wien–Prag–Leipzig 1895, S. 239.

Ausführlich wurde hier das den WienerInnen so gerne zugeschriebene Phäakentum zelebriert, wobei im Mittelpunkt der von früh bis spät vollzogenen „Schmausereien“ vor allem eines stand: Fleisch. Der Fleischverbrauch hatte sich in Wien zwischen 1850 und 1910 verdoppelt, viele Wirtshäuser waren unmittelbar an eine Fleischhauerei angeschlossen.⁵⁷ Backhendl, Schnitzel und Gulasch gehörten zum Standardrepertoire jeder Küche, umso bitterer war dann auch die Enttäuschung, wenn man, wie Ludwig Hirschfeld, einmal gar nicht auf seine kulinarischen Kosten kam. Dem humorvollen Feuilletonisten der „Neuen Freien Presse“ war die Qualität des Gulaschs, das er bei seinem Ausflug auf den Kahlenberg vorgesetzt bekam, schier unverständlich: „Ist es denn wirklich wissenschaftlich unmöglich in einer Höhe von 485 Metern über dem Adriatischen Meere ein genießbares Gabelfrühstück vorzufinden? Ist der Luftdruck zu gering, siedet das Wasser zu langsam oder steht die Köchin zu spät auf – oder was ist eigentlich die Ursache dieses Gollasch-Phänomens?“⁵⁸

Auch diverse andere Fleisch- und vor allem Mehlspeisen gehörten zu den Fixpunkten jeder Speisekarte, deren vielfältiges, die regionalen Einflüsse der gesamten Monarchie widerspiegelndes Angebot nur den WienerInnen selbst verständlich war.

Zentraler Mittelpunkt der Wiener Küche war jedoch unzweifelhaft das Rindfleisch. In keiner anderen Stadt wurde es auf so viele Arten zubereitet. In den Rang einer „Nationalspeise“ erhoben, konnte man die enge Affinität dazu zurecht, wie Pötlz anmerkt, als etwas „Intim-Wienerisches“ bezeichnen. Als „Rindfleischstadt“ hatte Wien zur Jahrhundertwende einen ganz besonderen Ruf zu verteidigen.⁵⁹ Absolutes Mekka stellte das am Neuen Markt gelegene Nobelrestaurant „Meissl & Schadn“ dar, wo die Gäste aus bis zu 24 verschiedenen Rindfleischspezialitäten wählen konnten.

Bei den Getränken dominierten Bier – es war nicht zuletzt aufgrund seines günstigen Preises zum Volksgetränk geworden, die Anzahl der Bierhallen hatte sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts bedeutend vermehrt – und Wein. Der Genuss von letzterem galt als echt wienerisches Vergnügen, und beim Heurigen, in den Gärten und

⁵⁷ Susanne Breuss, *Fleischhunger und Sodawasserlaune*, in: Spring/Kos/Freitag (Hg.): *Im Wirtshaus*, S. 171. Vgl. dazu auch Julia Danielczyk/Isabella Wasner-Peter (Hg.): „Heut’ muß der Tisch sich völlig biege’n“. *Wiener Küche und ihre Kochbücher*, Wien 2007.

⁵⁸ Ludwig Hirschfeld, *System Rigi. Kahlenbergstudie*, in: *Neue Freie Presse*, 28. Juli 1907, S. 12.

⁵⁹ Eduard Pötlz, *Rindfleisch. Intim-Wienerisches*, in: Ders.: *Moderner Gschnas und andere Wiener Skizzen*, Wien 1901, S. 121–128.

Schänken der Vororte, nahm er schon seit langem, wie es hieß, den Rang eines „Volks-Champagners“ ein.⁶⁰

Allmählich zeichneten sich nun für alle deutlich merkbare Veränderungen ab. In einem „Illustrierten Fremdenführer“ wies man 1908 extra darauf hin, dass die goldene Wiener Backhendzeit, so sie überhaupt existierte, längst verschwunden sei und sich der Spieß heute „nicht mehr immer am Herd“ drehe, „denn das Leben ist härter geworden.“⁶¹ Soziale Verschiebungen, die Herausbildung der urbanen Massengesellschaft, wirkten sich nachhaltig auf die Ess- und Trinkgewohnheiten aus. Ein Befund, den auch Schlögl teilte, der das Verschwinden des Bratens beklagte und stattdessen, als „billiges Surrogat“, die Wurst als Volksnahrungsmittel sich verbreiten sah. „Die Zukunft gehört der Wurst“, verkündete er, und sah darin den Beginn eines sozialen Abstiegs, der weiterging zu „Erdäpfel in der Montur“ (ungeschälte Kartoffeln), „trockenem Brot“ und „Bettelsuppe“.⁶²

In der Tat hatte sich das Angebot an Würsten in den vergangenen Jahrzehnten beträchtlich vergrößert. Insbesondere die von Johann Georg Lahner erfundenen „Frankfurter“ (Lahner stammte ursprünglich aus Frankfurt am Main) erwiesen sich als regelrechter Verkaufsschlager. Ihre flaumige Beschaffenheit und ihre leichte Verdaulichkeit überzeugten schon Johann Nestroy, Therese Krones oder Franz Grillparzer. Später sollte noch der berühmteste Fan von allen hinzukommen: Kaiser Franz Joseph, der sich bekanntlich in der Hofburg täglich ein Paar Frankfurter als Gabelfrühstück servieren ließ.

Auch im Ausland waren die Würstel schon bald begehrt. Hier verband man sie allerdings so sehr mit ihrem Entstehungsort, dass sich die Bezeichnung „Wiener“ für sie einbürgerte. Unter diesem Namen sollten sie, wie Rudolf Habs und Leopold Rosner, kundige Verfasser eines „Appetit-Lexikons“, anmerkten, schließlich in ganz Europa und nach der Chicagoer Weltausstellung 1892/93 auch in Amerika bekannt werden.⁶³

Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten und die damit einhergehende Herausbildung neuer Zeitstrukturen ließ das Bedürfnis nach Zwischenmahlzeiten steigen, die bequem auf den Wegen durch die Stadt eingenommen werden konnten.

⁶⁰ Zit. nach Lutz Musner, Wiener Phäaken, in: Hubert Christian Ehalt (Hg.), Wien: Die Stadt lesen. Diskurse, Erzählungen, Gedichte, Bilder, Weitra o. J., S. 59.

⁶¹ Ebd., S. 58.

⁶² Friedrich Schlögl, Die Saison der Wurst, in: Ders., Wienerisches. Kleine Kulturbilder aus dem Volksleben der alten Kaiserstadt an der Donau, Wien–Teschen 1883, S. 84–91.

⁶³ Rudolf Habs/Leopold Rosner, Appetit-Lexikon. Ein alphabetisches Hand- und Nachschlagebuch über Speisen und Getränke, Frankfurt/Main–Leipzig 1998, S. 142 (EA 1894).

Schnell – öffentlich – transitorisch hießen die Charakteristika einer neu entstehenden Imbisskultur. Die Ausstattung des öffentlichen Raumes passte sich dem an, Kioske wurden zum Umschlagplatz für schnell konsumierbare Güter. Würstel standen in der Beliebtheitskala ganz oben; man konnte sie nunmehr immer öfter beim „Würstelmann“ erwerben. Ohne soziale Beschränkungen, für alle PassantInnen ungehindert zugänglich, entstand hier eine neue Esskultur: Man aß im Stehen, meist mit den Fingern ohne Bedacht auf strenge Etikette, konnte gleichzeitig seiner Schaulust frönen und das Getriebe der Großstadt beobachten, in Kontakt mit anderen Gästen treten – oder auch nicht. Vor allem die soziale Elastizität und Durchlässigkeit unterschied diesen Ort von anderen Konsumorten. Die individualistisch sozialisierten GroßstädterInnen konnten wohllosiert an das gerade beim Essen essenzielle Gemeinschaftsgefühl andocken, ohne sich diesem zu sehr verpflichtet zu fühlen.⁶⁴

Neben dem Würstelmann boten auch andere Straßenhändler schnell konsumierbare Speisen und Getränke an, Gefrorenes, Maroni oder Sodawasser, meist saisonal begrenzt und unter schwierigsten Arbeitsbedingungen, wie Max Winter anmerkte, der auf die tristen sozialen Verhältnisse dieser meist unbeachteten Großstadtexistenzen hinwies.⁶⁵

Um den immer wieder vorgebrachten Bedenken über die Qualität der verkauften Waren entgegenzuwirken, begann man österreichweit einheitliche Grundsätze zur Untersuchung und Beurteilung von Lebensmitteln zu schaffen. Nachvollziehbare Kriterien zur Sicherung der Hygiene- und Qualitätsstandards wurden definiert und ab 1911 im „Codex Alimentarius Austriacus“ veröffentlicht.⁶⁶ Damit wurden erstmals Geschmacksstandards vereinheitlicht und festgeschrieben.

Die schnelle Küche hielt auch in die Haushalte und Wirtshäuser Einzug. Hier waren es erneut Fleischgerichte, deren Zubereitung mit Konzentraten wie „Liebig's Fleischextract“ und „Maggis Rindsuppe-Würfel“ zunehmend populär wurde.

Als kulinarischer und sozialer Rückzugsort vor der Hektik des modernen Stadtlebens bewährte sich das Kaffeehaus, wo nicht nur Pötzl „lässiges Behagen“ und „müßi-

⁶⁴ Vgl. dazu Peter Payer, *Der Geschmack der Stadt*. Der Wiener Würstelstand – Nahversorger und Imageproduzent, in: Elisabeth Limbeck-Lilienau/Roswitha Muttenthaler/Gabriele Zuna-Kratky (Hg.), *Geschmacksache. Was Essen zum Genuss macht* (Ausstellungskatalog Technisches Museum Wien), Wien 2008, S. 74–81.

⁶⁵ Max Winter, *Wiener Straßenhandel. Eine Umfrage auf der Straße*, in: *Arbeiter-Zeitung*, 7. April 1901, S. 13–14.

⁶⁶ *Codex Alimentarius Austriacus*, Bd. 1–3, Wien 1911–1917. Diese Gesetzesvorschriften wurden auch in einer eigenen Volksausgabe verbreitet.

gen Frohmut“ verspürte.⁶⁷ Geruch und Geschmack von Kaffee, der in beeindruckender Vielfalt zubereitet wurde, vermischten sich hier mit Zigarrenrauch und dem Duft von frischem Gebäck. Ein Gefühl der Entschleunigung breitete sich aus, das so recht dazu angetan war, wie Pötzl dies gerne tat, der guten alten Zeit zu fröhen. Und sich darüber hinwegzutäuschen, dass das Wiener Phäakentum endgültig der Vergangenheit angehörte, wie auch der Reiseschriftsteller Horace Silver Pinkerton feststellte, der darin nur mehr eine Elegie des schönen Scheins sah, ähnlich jener von Operette, Ringstraße und k. u. k. Armee.⁶⁸

Anhand dieser und anderer Ingredienzien bildete sich letztlich, so der Kulturwissenschaftler Lutz Musner, eine spezifische „Geschmackslandschaft“ heraus, die weit über die Ebene des Alltagsgenusses hinausging und zum Markenzeichen einer Stadt wurde, die sich bis heute durch ein erstaunlich konstantes und kohärentes Selbst- und Fremdbild auszeichnet.⁶⁹

Berührungsgänge

Ein Teil dieser Stadtzuschreibung, die sehr mit der vielbeschworenen Wiener Gemütlichkeit zu tun hat, ist die Geschwindigkeit, mit der die FußgängerInnen sich in den Straßen bewegten. Schon Robert Musil wusste, „Städte lassen sich an ihrem Gang erkennen wie Menschen“.⁷⁰ Und dass dieser Gang in Wien langsamer war als anderswo, gehörte zu den immer wiederkehrenden Topoi in Stadt- und Reiseschilderungen. Auch Raoul Auernheimer meinte darin etwas spezifisch Wienerisches zu erkennen, wenn er schreibt: „Der Puls der Straße geht anders als in anderen Weltstädten, das Tempo ist ein anderes. [...] Man könnte sagen: Die Pariser Straße cancaniert, die Berliner Straße marschiert. Die Wiener Straße bewegt sich im Dreivierteltakt vorwärts, langsam und in Drehungen.“⁷¹ Doch welche Abstufungen es zwischen den unterschiedlichen Städten im Einzelnen auch gegeben haben mag, allen gemeinsam war die sukzessive Ver-

⁶⁷ Eduard Pötzl, Das Kaffeehaus am Morgen, in: Wienerstadt. Lebensbilder aus der Gegenwart, Prag–Wien–Leipzig 1895, S. 247.

⁶⁸ Vgl. Musner, Wiener Phäaken, in: Ehalt (Hg.): Wien: Die Stadt lesen, S. 59.

⁶⁹ Vgl. Ders., Der Geschmack von Wien. Kultur und Habitus einer Stadt, Frankfurt/Main 2009.

⁷⁰ Robert Musil, Der Mann ohne Eigenschaften. Erstes und zweites Buch, Reinbek bei Hamburg 1978, S. 9.

⁷¹ Raoul Auernheimer, Die Reise nach Wien, in: Neue Freie Presse, 14. April 1907, S. 1.

siegelung des Untergrundes auf dem diese Bewegungen stattfanden. Dabei war nicht nur, wie beschrieben, der Imperativ der Hygiene maßgebend, sondern auch jener der Ökonomie, denn nur eine Stadt, in der Menschen und Güter rasch und ungehindert zirkulieren konnten, schien letztendlich lebensfähig und prosperierend. „Der moderne Mensch will ja in den Straßen Leben und Bewegung“, mahnte Petermann und plädierte leidenschaftlich für eine Ausweitung der „Kommunikationslinien“ in und vor allem um Wien.⁷²

Möglichst ebene, harte und widerstandsfähige Oberflächen wurden geschaffen, wobei Ausmaß und Art der Straßenpflasterung zu einem Gradmesser für Fortschritt und Modernität gerieten und in der herrschenden Städtekonzurrenz genauestens registriert wurden. Wien war gegenüber anderen europäischen Metropolen eindeutig im Rückstand. Zwischen 1870 und 1913 hatten sich die Verkehrsflächen von 2,7 auf 15,7 Millionen Quadratmeter ausgedehnt, davon waren allerdings erst 57 Prozent gepflastert, mit deutlich zentrifugalem Gefälle. Denn während der Pflasterungsgrad in der Innenstadt beachtliche 92 Prozent betrug, verzeichnete man in den daran anschließenden Vorstädten rund 81 Prozent und in den peripheren Vororten gar erst 49 Prozent.⁷³

Die taktile Erfahrung des Gehens passte sich den neuen Oberflächen, die nunmehr höhere Geschwindigkeiten zuließen, an. Der Stadtboden schrieb sich den Füßen ein, wobei die FußgängerInnen von der Fahrbahn an den Rand derselben, auf einen eigens geschaffenen Gehweg, verdrängt wurden. Die Fahrbahn selbst blieb den Fahrzeugen vorbehalten, die, so mit einer immer üblicher werdenden Gummibereifung ausgestattet, nunmehr deutlich rascher vorankamen.

Die Durchsetzung des Automobils als Massenverkehrsmittel wurde nicht zuletzt durch diese enge, wechselseitige Adaption entscheidend gefördert. Und sie generierte damit eine neue Form der Wahrnehmung. Denn das Automobil beanspruchte nicht nur permanent den Sehsinn, wie der Schriftsteller und Journalist Leo Feld anhand persönlicher Erfahrungen feststellte, es war vielmehr zu einer eigenen „Macht in unserem Inneren“ geworden: „Es drückt den Rhythmus in unser Leben. Es macht noch ruheloser, noch flüchtiger, noch eilender. Es gibt die Gewohnheit jagenden Erlebens.“ Und war man einmal in Bewegung, mochte man, so Feld, auch gar nicht mehr stehen bleiben. „Dieses flüchtige, unbeschwerte Dahingleiten ist wie ein köstliches Narkotikum.“⁷⁴

⁷² Reinhard E. Petermann, Wiener Spaziergänge und Ausflüge, in: Neues Wiener Tagblatt, 1. Mai 1908, S. 1, 4.

⁷³ Günther Chaloupek/Peter Eigner/Michael Wagner, Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740–1938, Teil 2: Dienstleistungen, Wien 1991, S. 800.

⁷⁴ Leo Feld, Die Dummheit des Automobils, in: Die Zeit, 7. Dezember 1911, S. 2.

Die auf diese Weise neudefinierte physische Bewegung durch die Stadt prägte sich nachhaltig ein in die Körperlichkeit des Großstadtmenschen. Die neue Art der Berührung wurde rasch zur Gewohnheit, ein unbewusst wirkender Automatismus, der, wie schon Walter Benjamin anmerkte, bei der taktilen Rezeption eine entscheidende Rolle spielt.⁷⁵ Nicht zufällig sehnten sich eingeschworene Stadtbewohner wie Edmund Wengraf, wenn auch augenzwinkernd, schon bald nach Ankunft in der Sommerfrische nach dem gewohnten urbanen Untergrund zurück: „Nach ein paar Stunden will ich dann wieder mein geliebtes Stadtpflaster unter den Füßen haben.“⁷⁶



Abb. 2: Befestigter Untergrund: Kärntner Ring, Fotografie um 1905, Sammlung Peter Payer

Der Berührung neuer Straßenoberflächen entsprach die oft unfreiwillige Berührung anderer Körper. Die zunehmende Dichte der Stadt bewirkte eine beinahe permanente Konfrontation mit anderen Menschen. Hier die richtige Distanz zu finden und sich in-

⁷⁵ Walter Benjamin, *Das Kunstwerk im Zeichen seiner technischen Reproduzierbarkeit*. Frankfurt/Main 1975, S. 47.

⁷⁶ Edmund Wengraf, *Das Recht auf Lärm*, in: *Die Zeit*, 30. April 1911, S. 2.

nerlich zu wappnen, gehörte mit zum Lernprozess jedes Großstadtmen- schen. Einer der diesbezüglich einprägsamsten Orte war die Mariahilfer Straße, die größte Geschäfts- straße Wiens, in der man, so Winter, mitunter „gedrängt und geschoben wird, wenn man nicht selbst drängt und schiebt“.77 Auch die „Plagen des täglichen Lebens“, die sein Kollege Paul Busson beschreibt, sind gekennzeichnet durch oft allzu große Nähe und „Püffe und Belästigungen aller Art“, sodass „die zerfaserten und gequälten Ner- venenden zucken“.78 Egal ob in der vollbesetzten Tramway oder in der Oper, stets war der Massenmensch körperlich gefordert. Schon früh übte dies die Wiener Jugend, wie Winter am Beispiel der Schmelz beobachtete. Hier galt es beim Fußballspielen Geis- tesgegenwart und Entschlossenheit zu lernen aber besonders auch „das Ertragenlernen von Stößen und das Zurückgebenlernen von Stößen“.79

Der ausgedehnten Wildnis der Schmelz, eine der letzten unverbauten „Naturreser- vate“ der expandierenden Großstadt, kam auch deswegen große Bedeutung zu, da hier unmittelbar die Wohltaten von frischer Luft und Sonne zu spüren waren. Seltene Emp- findungen inmitten der geplagten Vorstädte, die im Sommer besonders unter Hitze und Staub zu leiden hatten. Genau in jener Zeit kamen daher auch „Licht-Luft-Bäder“ in Mode als Teil einer naturnah orientierten Reformbewegung.⁸⁰

Zu den besonderen klimatischen Eigenheiten der Stadt gehörte der Wind, der mit vertrauter Regelmäßigkeit meist durch die Täler des Wienerwaldes, der Donau und des Donaukanals hereinblies. Bereits im 19. Jahrhundert hatte sich das Image von Wien als Stadt mit dem „ewigen Wind“ herausgebildet.⁸¹ Auch Auernheimer erhob ihn in den Rang eines Stadtsignets, wobei sich ein durchaus ambivalentes Verhältnis feststellen lässt. Denn sorgte er einerseits für willkommene Frischluftzufuhr, wirbelte er ande- rerseits den vorhandenen Staub nur noch weiter auf. Nichtsdestoweniger gehört für manch prominente Plätze, allen voran den Stephansplatz, das Spüren des Windes bis heute zum sinnlich auffälligsten Charakteristikum.

Wie sehr die Haut des Menschen und die Haut der Stadt aufeinander bezogen sind, hat die Philosophin M d lina Diaconu in ihrer urbanen „Dermatologie“ gezeigt. Sie weist nicht nur auf die Wichtigkeit der taktilen Erfahrungen hin, die Empfindungen

⁷⁷ Max Winter, Die Mariahilferstraße, in: Arbeiter-Zeitung, 25. Dezember 1903, S. 15.

⁷⁸ Paul Busson, Die Plagen des täglichen Lebens, in: Neues Wiener Tagblatt, 18. Mai 1909, S. 3.

⁷⁹ Max Winter, Schmelzbummel, in: Arbeiter-Zeitung, 25. September 1913, S. 2.

⁸⁰ Vgl. dazu jüngst Petra Hoffmann/Caroline Rolka, Licht-Luftbäder – ein Phänomen der Frei- zeitkultur am Beginn der Moderne, in: Gartenkunst (2/2015), S. 301–309.

⁸¹ Otto Friedländer, Letzter Glanz der Märchenstadt. Das war Wien um 1900, Wien–München 1969, S. 9.

über Temperatur, Wind und auch Schmerz miteinschließen, sie führt auch den Begriff der „Patina“ ein. Als Materialablagerung, die durch wiederholte Berührung an einem Objekt entsteht, langandauernd, absichtslos und anonym, sei sie für die Stadt insgesamt von essentieller Bedeutung, insofern sie Atmosphäre schafft und Geschichte ins Gedächtnis ruft: „Die Patina erinnert an die andauernde Hervorbringung von gelebtem Raum durch die physische Begegnung von Mensch und Architektur. Die Patina verwandelt Architektur als die Haut einer Stadt in ein Palimpsest.“⁸²

Die Diskussion über veränderte Sensibilitäten und Toleranzgrenzen sollte auch die weitere Entwicklung des 20. Jahrhunderts begleiten. Dabei zeigt sich, dass es erneut Modernisierungsschübe waren, soziokulturelle und technisch-ökonomische Umbrüche, die den Diskurs über die Sinneswahrnehmung vorantrieben, von den 1930er Jahren über die 1960/70er Jahre bis zur Jahrtausendwende Heute, im Zeitalter der Digitalisierung und der zunehmenden Medialisierung des öffentlichen Raumes, scheint ein wohl austariertes Verhältnis zwischen Abschottung und Entfaltung der Sinne wichtiger denn je.

⁸² Mădălina Diaconu, *Sinnesraum Stadt. Eine multisensorische Anthropologie, Wien–Berlin* 2006, S. 116.