

»RUND UM WIEN« DIE MOBILISIERUNG DES STADTBlicks

Seit Frühjahr 2009 gibt es in Wien die „Vienna Ring Tram“, die exklusiv für Touristen auf der Ringstraße und dem Franz-Josefs-Kai verkehrt. Wie ein Raubvogel seine Beute, umkreist die knallgelbe Tramway mit der verspielten Retroaufschrift in regelmäßigen Intervallen Wiens Innenstadt. Das Who is Who der Wiener Sehenswürdigkeiten zieht vorüber, kommentiert von einer Stimme aus dem Off, die die Blicke der Fahrgäste nach links und rechts dirigiert, die Fassaden hinauf und in so manche Seitengasse hinein. Gehorsam folgen alle den Anleitungen, erfreut darüber, das erwähnte Gebäude – wenn auch nur für einen kurzen Moment – erhascht zu haben. Damit der imaginäre Touristenführer nicht allzu brav daherkommt, gibt es auch eine launige Version auf Wienerisch, gesprochen vom Schauspieler Karl Merkatz, der in den 1970er Jahren mit der Rolle des „Mundl“ in der Fernsehserie „Ein echter Wiener geht nicht unter“ überregional bekannt geworden war.

Rechts seh'n S' das Burgtheater, für uns in Wien und in Österreich die wichtigste Bühne im gesamten deutschen Sprachraum. Vis-à-vis steht die riesige neugotische Hütt'n unseres Rathauses mit mehreren Türmerln und oben mit einem eisernen Ritter. Drinnen sitzt unser Bürgermasta, der sich darum kümmert, dass in Wien alles hinhaut.¹

Von der Tramway zielgenau fortbewegt, ist man – aller körperlichen Anstrengungen entledigt – ganz Auge. Und kann sich abseits dessen die Frage stellen: Wie nimmt man eigentlich eine Stadt wahr? Wieso sind es immer ähnlichere Bilder, die die Touristen mit nach Hause nehmen, sind es immer ähnlichere Stadtmotive, die in der globalisierten Welt zirkulieren? Und wer ist für die Standardisierung dieser Images verantwortlich?

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts, als Europas Städte ihre Physiognomie grundlegend wandelten und zu modernen Metropolen mutierten, wurde deutlich, dass es einer kompetenten Selektion bedarf, einer wohlinformierten Anleitung durch das immer dichtere Gewirr an Straßen und Plätzen. Findige Verleger wie der Koblenzer Karl Baedeker und sein Londoner Kollege John Murray, die seit den 1830er Jahren Reiseführer über viel besuchte Landschaften herausgaben, im handlichen Taschenbuchformat mit markant rotem Ein-

1 Dieses wie auch die folgenden Zitate entstammen dem Archiv der „Wiener Linien“. Für die Bereitstellung danke ich Dominik Gries.

band, begannen sich nun auch der Großstädte anzunehmen. 1855 veröffentlichte der im deutschen Sprachraum führend gewordene Baedeker einen Reiseführer über Paris, 1862 folgte London, 1878 Berlin. Darin enthalten waren – als Novität – Routenvorschläge zur Besichtigung der wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Diese wurden, ihrer Bedeutung entsprechend, mit einem Sternchensystem bewertet, eine Orientierungshilfe, die Baedeker von Murray übernommen hatte und die von nun an Eingang in zahlreiche weitere Reiseführer fand.²

Wien fehlte interessanterweise in den frühen Baedeker-Ausgaben, was an deren deutlicher Konzentration auf den westeuropäischen Raum gelegen sein mag, aber auch an der unterentwickelten touristischen Infrastruktur der Stadt und dem im internationalen Vergleich geringen Fremdenaufkommen. Als Ersatz brachte der Verlag Tandler 1868 einen eigenen, so genannten „Wiener Baedeker“ heraus (die Bezeichnung Baedeker war inzwischen zum Synonym für moderne deutschsprachige Reiseführer geworden; Murrays Bücher hießen schlicht „Red Books“). Der „Wiener Baedeker“ folgte einer ähnlichen Philosophie wie sein Vorbild. Es war eine neue Art der Stadtbesichtigung, die man – wie im Vorwort angekündigt – dem „ruhelosen Touristen“ anbot: „Unter diesen Verhältnissen ist dem Reisenden mit einer systematischen (oder gar einer alphabetischen) Aufzählung der Sehenswürdigkeiten allein nicht mehr gedient; er hat nicht mehr die Zeit, aus der Menge das auszuwählen, was ihn interessiert und daraus wieder Routen zusammenzustellen. Das Reisebuch muss ihm vielmehr die Routen innerhalb einer Grossstadt vorzeichnen, und seine Aufmerksamkeit auf alles historisch, culturgeschichtlich oder künstlerisch Merkwürdige, das am Wege liegt, lenken.“³

Mehrere „Wanderungen durch Wien“ werden vorgeschlagen: in die Innere Stadt, in Augarten und Prater, zu Arsenal und Schloß Belvedere, Karlskirche und Hofstallungen und – allen voran – ein „Gang um die Innere Stadt (Ringstraße)“. Letztere war gerade in ihren ersten Abschnitten fertiggestellt worden. Schon recht eindrucksvoll zeichnete sich der Prachtboulevard ab, gesäumt von zahlreichen Repräsentationsbauten, Parks und Denkmälern. Die touristische Hauptschlagader der Stadt war im Entstehen, zog unwiderstehlich die Aufmerksamkeit auf sich.

Direkt an der Ringstraßn seh'n S' die Wiener Staatsoper, eh klar. Weltberühmt. Und in ungefähr hundert Meter Entfernung steht das Denkmal von Johann Wolfgang von Goethe. Der ist zwar kein Wiener, aber trotzdem: Ein berühmter Dichter war das.

Den Kanon der architektonischen und künstlerischen Bedeutsamkeiten entlang vorgezeichneter Routen abzuschreiten und vornehmlich visuell zu „konsumieren“, gehörte

2 Vgl. dazu H. Tersch, Vom Katalog zum Kanon. Der Wien-Reiseführer im Zeitalter des Baedeker, in: S. Matzl-Wurm/A. Pfoser (Hrsg.), Die Vermessung Wiens. Lehmanns Adressbücher 1859-1942, Wien 2011, S. 301-317. Zur Geschichte des Baedeker vgl. S. Müller, Die Welt des Baedeker. Eine Medienkulturgeschichte des Reiseführers 1830-1945, Frankfurt a.M./New York 2012.

3 B. Bucher/K. Weiss, Wiener Baedeker. Wanderungen durch Wien und Umgebungen, Wien 1868, Vorwort.

von nun an zum fixen Repertoire der Stadtbesucher. Blicke und Wege begannen sich zu verfestigen, wurden in den Beschreibungen und Bildern der folgenden Jahrzehnte weiter reproduziert und wechselseitig bestätigt. Was außerhalb der vorgeschlagenen Sichtachsen und Reiselinien lag, geriet zur terra incognita, zur unbekannten und zunehmend unbedeutend werdenden Restfläche einer sich ausufernd entwickelnden Metropole.⁴

Sehens-Würdigkeiten im eigentlichen Wortsinn entstanden, massenhaft vervielfältigt mit Hilfe von Ansichtskarten. Das Ende des 19. Jahrhunderts entstandene neue Bild- und Kommunikationsmedium klinkte sich mit größtem Erfolg ein in die standardisierten Blicke auf die Stadt und verbreitete diese schnell und kostengünstig in die ganze Welt. Jedes dieser Bilder erzählte eine Geschichte über die Stadt, die sich im Fall Wiens schon bald zusammenfügte zu einem großen und mächtigen Gesamtnarrativ, das da hieß: Kaiser- und Musikstadt Wien.

Dieses Image produktiv zu nutzen, daran arbeitete auch der „Wiener Verein für Stadtinteressen und Fremdenverkehr“. 1883 auf Betreiben des Hoteliers Eduard Sacher gegründet, bemühte er sich höchst intensiv, die Stadt touristisch aufzuwerten. Denn nach wie vor gab es zahlreiche strukturelle Defizite und allzu rigorose gesetzliche Beschränkungen, weshalb etwa Wien noch um 1900 nur halb so viele Gäste hatte wie Berlin.⁵



Abb. 1: »Rund um Wien«, Plakat, 1907; Quelle: *Wienbibliothek im Rathaus, Plakatsammlung.*

4 Zum diesbezüglichen Entwicklungsschub, den die 1873 in Wien abgehaltene Weltausstellung auslöste, vgl. jüngst Chr. Maryška, Mit dem Handy-Guide zur Weltausstellung. Der Beginn des Wiener Städte-tourismus, in: W. Kos/R. Gleis (Hrsg.), Experiment Metropole. 1873: Wien und die Weltausstellung, Ausstellungskatalog des Wien Museums, Wien 2014, S. 106-115.

5 R. Horak/S. Matzl, „Musik liegt in der Luft ...“ Die „Weltkulturhauptstadt Wien“. Eine Konstruktion, in: W. Maderthaner/L. Musner, Stadt. Masse. Raum. Wiener Studien zur Archäologie des Popularen, Wien 2001, S. 169-175; vgl. dazu auch A. Brusatti, 100 Jahre österreichischer Fremdenverkehr. Historische Entwicklung 1884-1984, Wien 1984, S. 86-92.

Auch die Stadtregierung unter Bürgermeister Karl Lueger begann sich nunmehr verstärkt in die Belange des Fremdenverkehrs einzumischen, wenn auch unter Forcierung ihrer christlich-sozialen Ideologie, die ganz im Gegensatz stand zum liberalen, kosmopolitisch orientierten Fremdenverkehrsverein. Die städtischen Straßenbahnen, gerade elektrifiziert und mit ihrem dichten Netz die Stadt bis in den letzten Winkel erobernd, wurden in den Dienst genommen.

Unter dem Titel „Rund um Wien“ boten sie ab August 1907 Fahrten mit einem eleganten Salonwagen an, um, wie man verlautbarte, Fremden wie Einheimischen „die schöne Kaiserstadt so recht gründlich vor Augen zu führen“.⁶ Vom Herzen der Stadt, dem Neuen Markt, ausgehend, konnte man zwischen vier unterschiedlichen Routen wählen, die über die Ringstraße in die Vororte hinaus führten, nach Schönbrunn, zum Kahlenberg, in den Prater, auf den Zentralfriedhof, ja sogar bis zur neu errichteten Nervenheilstätte am Steinhof. Stets war die Ringstraße Ausgangs- und Endpunkt jeder Route, und ihre Highlights markierten somit nochmals in geraffter Abfolge nachdrücklich das Kernimage der Stadt.

Auf der linken Seit'n steht eine große Kirche, die fast wie der Kölner Dom aussieht. Das ist die Votivkirche, die zweitgrößte Kirche von Wien, gebaut aus Dank wegen dem gescheiterten Attentat auf Kaiser Franz Joseph. Die wollten ihn ja umbringen.

Jeder Teilnehmer der Rundfahrten erhielt ein handliches Begleitbuch, das die wichtigsten Sehenswürdigkeiten in Wort und Bild erläuterte und auch später noch, so die Veranstalter, „als künstlerisch wertvolles Souvenir an die genussreichen Fahrten“ erinnern sollte.⁷ Denn genussreich sollte es allemal sein, war der Salonwagen doch mit Panoramascheiben ausgestattet, durch die man, in bequemen Drehstühlen sitzend, den Blick ungehindert schweifen lassen konnte.

Die rasche Abfolge der vorbeiziehenden Bilder, aufgefädelt entlang der Linie der Straßenbahn, wurde zum quasi-kinematographischen Erlebnis, das man voll Staunen und Neugier konsumierte. Nicht zufällig kam damals auch der Film „Tramway en Vienne“ (Eine Fahrt durch Wien), hergestellt von Pathé Frères, in die Lichtspieltheater. Dieser zeigte Wien erstmals aus genau jener Perspektive. In dem historisch bedeutsamen Dokument ist, so die Filmwissenschaft, „die Kamera nun selbst in Bewegung gesetzt und vollzieht damit jene Transformation der Wahrnehmung nach, die dem Blick aus dem Fenster einer fahrenden Tramway entspricht: Gerahmt durch das Fenster verwandelt dieser Blick den Handlungsraum der Stadt in eine Landschaft, die es zu betrachten gilt.“⁸

6 Rund um Wien. Die Salonwagen-Rundfahrten der städtischen Straßenbahnen, in: Der Fremdenverkehr. Illustrierte Wochenschrift zur Förderung der Verkehrsinteressen Österreichs, Nr. 4/1908, S. 5.

7 Ebda., S. 6.

8 Vgl. www.stadtfilm-wien.at/film/47/ [11.08.2013].

Für die Gäste des Salonwagens kam noch ein weiteres Element hinzu: Der Wechsel zwischen Schauen und Lesen. Denn die Texte in dem Begleitbüchlein waren in ihrer Kürze und Prägnanz perfekt abgestimmt auf die Intervalle zwischen den jeweiligen Sehenswürdigkeiten, so dass man sich in aller Ruhe über das Kommende informieren konnte. Das genaue Timing war rasch erlernt von den bürgerlichen Kunden, für die diese Art des Sightseings in erster Linie gedacht war. Die affichierten Plakate brachten das neue Setting grafisch auf den Punkt. Sie zeigten eine elegant gekleidete Frau und ihren Begleiter, beide stehen auf der Plattform des gerade auf der Ringstraße verkehrenden Wagens, blicken gespannt auf das gegenüberliegende Parlament und das im Hintergrund befindliche Rathaus, in der einen Hand ein Fernglas, in der anderen das aufgeschlagene Informationsbüchlein. Die moderne touristische Rezeptionsweise war geboren.

Die derart besichtigten Orte fügten sich durch „mental mapping“ zu einem neuen Bild der Stadt. Der städtische Raum wurde neu konstruiert und somit endgültig, wie die Historiker Roman Horak und Siegfried Mattl betonen, zum Simulakrum.⁹

In den zeitgenössischen Berichten über die Rundfahrten wurden vor allem zwei Dinge hervorgehoben: Die neue Art der Rezeption („Eifrig wandern die Augen der meisten Passagiere zwischen Büchel und Sehenswürdigkeiten hin und her.“)¹⁰ und die etwas irreführende Bezeichnung „Rund um Wien“. Denn rund um die Stadt war man, topografisch gesehen, nicht gekommen. Nicht einmal rund um die gesamte Innere Stadt. Das wäre auch ein ziemlich mühseliges Unterfangen gewesen, waren doch gerade an der Ringstraße beständig Staus anzutreffen. Etwa vor der Oper, wo ein regelrechtes „Tramwayelend“ herrschte, wie der renommierte Feuilletonist Ludwig Hirschfeld ironisch beklagte: „Die Ursache dieser Misere vor der Oper liegt in dem unbegreiflichen System, alle Linien über die Ringstraße zu führen, die natürlich so viele Wagen kaum aufnehmen kann, und nun rollt einer knapp hinter dem andern wie beim Ringelspiel, nur daß die Sache nicht so lustig ist. Denn im Prater da unten absolviert man die Runde in ein paar Minuten, während man hier oft drei Viertelstunden braucht, um vom Schottenring bis zur Oper zu gelangen. [...] Eine Straßenbahnfahrt über den Ring ist das Endloseste, was es gibt. Man verändert sich, wird älter, reifer, abgeklärter.“¹¹

Alles drängte zur Ringstraße, die zur Jahrhundertwende bereits einen herausragenden Platz einnahm im Bewusstsein von Einheimischen wie Fremden. Reine Ringlinien, Straßenbahnen also, die nur am Ring verkehrten und so die Innenstadt beständig umrundeten, gab es allerdings (noch) nicht. Jene Straßenbahnen, die von der Vorstadt kommend

9 R. Horak/S. Mattl (s. A 5), S. 179.

10 „Rund um Wien“. Eine Fahrt im Salonwagen der Elektrischen, in: Neuigkeits-Weltblatt, 31.08.1907, S. 9; vgl. dazu auch die Polemik in: Wiener Luft. Beiblatt des Figaro. Humoristisches Wochenblatt; Nr. 40/1907, S. 599.

11 L. Hirschfeld, Tramwayelend. Zeitgemäße Betrachtung, in: ders., Das sind Zeiten! ... Gut und schlecht gelaunte Skizzen, Wien-Leipzig 1913, S. 50-51.



Abb. 2: Straßenbahn der Linie A_R, um 1910; Quelle: *Sammlung Peter Payer*.

den Ring in sich aufnehmen, wurden jedoch ab 1907 besonders markiert. Sie erhielten den Buchstaben „R“ als Ergänzung zu ihrer Hauptlinienbezeichnung (A_R, B_R, E_R, T_R) und die Aufschrift „Ring-Rund“.¹²

Und noch eine Besonderheit gab es hier: die visuelle Reinhaltung des Luftraumes. Denn die mit der Elektrifizierung notwendig gewordenen Oberleitungen wurden auf ausdrücklichen Wunsch Kaiser Franz Josephs verboten. Der freie Blick auf den Prachtboulevard sollte erhalten, jegliche ästhetische Beeinträchtigung vermieden werden, weshalb die Stromführung, zumindest zwischen Schotten- und Parkring, in Bodenleitungen erfolgte. Die Straßenbahnfahrer mussten somit regelmäßig zwischen Ober- und Unterleitung wechseln, was mit einem markanten Kurbelgeräusch einherging, das manchen Fahrgast zu der launigen Bemerkung veranlasste: „Gleich werd’n m’r jausnen. Kaffee reib’n tun

¹² Zu den genauen Streckenführungen vgl. *H. Lehnhart*, *Eingestellte Straßenbahnlinien in Wien*, Wien o. J.

s' scho.“¹³ Erst 1915 stellte man, aus Gründen der Praktikabilität, die gesamte Strecke auf Oberleitung um.

Schauen S', auf der linken Seite haben S' die Universität von Wien. Sie ist die älteste deutschsprachige Universität. Deswegen haben wir ja auch so viele Nobelpreisträger, nur sind die meisten ja schon gestorben oder sind s' ausgewandert.

Was die gedruckten Wien-Führer betrifft, so waren mittlerweile zahlreiche weitere in Baedeker-Manier erschienen. Baedeker selbst behandelte die Stadt nach wie vor nur im Verbund mit Süddeutschland bzw. Österreich (Ausgaben 1910 und 1926). Erst 1931 kam die erste Stadtausgabe zu Wien heraus, gemeinsam mit Budapest.

In all diesen Publikationen hatte sich ein Kanon an immergleichen Sehenswürdigkeiten eingebürgert, „Must-haves“ für Touristen, hierarchisch geordnet und mit mehr oder weniger großer Dringlichkeit empfohlen. Dass dabei durchaus interessante Orte vernachlässigt wurden, kam so manchem Stadtkenner immer deutlicher zu Bewusstsein. Einer von ihnen war der bekannte Wiener Schriftsteller und Kulturjournalist Eduard Pötzl, der die Art des modernen Reisens polemisch kritisierte. Touristen waren für ihn zu „Kilometerfressern“ geworden, die die besuchten Städte nur äußerst oberflächlich wahrnahmen: „Man schaut gewissermaßen nur vorübergehend in die Auslagen der Fremde, nicht in das Geschäft selbst hinein, man verkehrt mit den Menschen nur auf der Gasse, nicht in ihrem eigenen Heim, und bevor man noch recht weiß, mit wem man die Ehre hat, sind die Sehenswürdigkeiten abgemacht und die Jagd geht weiter. Ja, die Sehenswürdigkeiten! Ihr werdet lachen, wenn ich den Ausspruch wage: Es sollte gar keine Sehenswürdigkeiten geben! Sie sind das größte Hindernis, eine fremde Stadt kennen zu lernen, denn sie halten den Reisenden von weit nützlicheren Beobachtungen, die ihm Land und Leute näher brächten, in unverantwortlicher Weise ab.“¹⁴

In die gleiche Kerbe schlug Jahre später auch Pötzls Kollege und Schüler Ludwig Hirschfeld. Er brachte 1927 einen alternativen Reiseführer heraus mit dem sprechenden Titel „Das Buch von Wien. Was nicht im Baedeker steht“. Ein kongenial geschriebenes Werk, das seine Leser auf eine andere Sicht der Dinge einschwor. Scheinbar Nebensächliches und Alltägliches, Dinge abseits der touristischen Hauptrouten werden pointiert und unterhaltsam beschrieben, Klischees und Stereotypen hinterfragt mit dem erklärten Ziel, „durch das von Schlagworten und Redensarten verrammelte Baedeker-Wien hindurchzukommen zum wahren Wien“.¹⁵ Gleichsam als Nebeneffekt sollte sich für die reisenden Bildungsbürger ein spürbarer Freiraum ergeben, eine Enthebung von der moralischen Verpflichtung, gewisse Orte unbedingt sehen zu müssen.

Die Anziehungskraft der klassischen Wiener Sehenswürdigkeiten blieb davon allerdings unberührt. Nicht nur mit der Straßenbahn, auch mit Autobussen konnte man in-

13 L. Hirschfeld (s. A 11), S. 51.

14 E. Pötzl, Allerweltstadt, in: *ders.*, Wiener Tage, Wien 1906, S. 107.

15 L. Hirschfeld, Das Buch von Wien. Was nicht im Baedeker steht, München 1927, S. 5.



Abb. 3: Erstausgabe der Straßenbahn-Illustrierten „ring-rund“, 1954; Quelle: Sammlung Peter Payer.

teure Variante der Individualbeförderung und die herkömmlichen Tramwaylinien als billiges Massentransportmittel. Letztere waren vor allem auf der Ringstraße überdurchschnittlich stark frequentiert.

Der herausragenden Image-Bedeutung der Ringstraße wurde nach dem Zweiten Weltkrieg auf besondere Weise Rechnung getragen. Ab Oktober 1954 konnte man in den Waggonen die „Erste Straßenbahn-Illustrierte“ vorfinden. Sie trug den schon bekannten

zwischen schnell und bequem zu ihnen gelangen, denn seit den 1920er Jahren boten Privatunternehmer spezielle „Wiener Rundfahrten“ an. Womit einmal mehr verdeutlicht wurde: Zu den Berühmtheiten der Stadt bewegt man sich nicht mehr zu Fuß, man fährt an ihnen vorbei.¹⁶

Straße und Schiene traten in Konkurrenz zueinander. Letztere geriet touristisch gesehen zwar allmählich ins Hintertreffen (die Salonwagen-Fahrten wurden eingestellt), die erlernten Wahrnehmungsweisen waren jedoch dieselben. Die Stadt war aus dem Autobus auf die gleiche Weise konsumierbar wie aus der Straßenbahn. Auch die befahrenen Haupttrouten ähnelten einander: Ringstraße, Schönbrunn, Prater usw.

*Auf der link'n Seite über der Brücke
seh'n S' den Glockenturm des Klosters
der Barmherzigen Brüder. In dera
Kirch'n hat der junge Joseph Haydn ja
jed'n Sonntag g'spielt ... Schon weiter
weg, seh'n Sie über den Dächern von
Wien das Wiener Riesenrad, was auch
ein Wahrzeichen von uns is.*

Abseits dessen etablierten sich noch zwei weitere touristische Fortbewegungsarten: Der Fiaker als traditionelle, aber

¹⁶ Vgl. dazu M. Ponstingl, Fotografische Einsätze in motorisierten Zeiten. Eine Zettelnotiz zu Wiener Verhältnissen, in: *Technisches Museum Wien* (Hrsg.), *Spurwechsel*. Wien lernt Auto fahren, Wien 2006, S. 52-53.



Abb. 4: »Vienna Ring Tram«, Foto: Peter Payer, 2013.

Namen „ring-rund“ und enthielt peppig aufbereitete Informationen über die Wiener Straßenbahnen, daneben literarische Kurzgeschichten und Filmtipps.¹⁷ Prominentester Gastautor war der Schauspieler und Kabarettist Maxi Böhm, der die Leser als „Straßenbahn-Grillparzer“ mit unzähligen Schnurren und Witzen unterhielt. Bis 1975 bestand die gern gelesene Zeitschrift, deren Name allerdings erst ein Jahrzehnt später wirklich Programm werden sollte. Denn erst in den Jahren 1985/86 wurden im Zuge einer Reform des Liniennetzes reine Ring-Straßenbahnen eingeführt. Die Linien 1 und 2, um die es sich handelte, erlangten große Beliebtheit sowohl bei Einheimischen wie bei Fremden. Es waren kostengünstige Stadtrundfahrten und ein Streckenplan, der sich unübertroffen leicht merken ließ. Einziger Wermutstropfen: An einer Station gab es fahrplanbedingt einen Aufenthalt von mehreren Minuten.

Mehr als zwei Jahrzehnte lang funktionierte dieses System hervorragend. Ja, es stand einer Stadt wie Wien mit ihrer sozialdemokratischen Langzeitregierung gut an, ein der-

¹⁷ H.P. Pawlik/J.O. Slezak, Ring-Rund. Das Jahrhundert der elektrischen Straßenbahn in Wien, Wien 1999, S. 65.

art prominentes Transportmittel gleichsam als Selbstverständlichkeit auf seinen Straßen zu haben. Doch der ins Land ziehende Neoliberalismus und die im Zuge dessen massiv ausgeweitete Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes machte auch vor den „Ringbims“ nicht halt. Sie wurden 2008 abgeschafft und – wie ehemals – durch aus der Vorstadt kommende Durchgangslinien, die den Ring nur in Teilabschnitten befuhren, ersetzt. Im April des kommenden Jahres absolvierte sodann die „Vienna Ring Tram“ ihre Jungfernfahrt, ausgestattet mit touristischer Infrastruktur und deutlich höheren Ticketpreisen als bisher. Mobilisierung, Standardisierung und Ökonomisierung des Blicks bildeten erneut – wie schon beim Salonwagen – eine festgefügte Trias.

Linker Hand sehen S' im Stadtpark das vergoldete Denkmal von Johann Strauß Sohn, der unter einem Marmorbogen ununterbrochen Geige spielt ohne dass ihm die Hand einschläft.

Die Wiener Bevölkerung trauerte den Ringlinien noch länger nach. Allzu sehr waren sie ihr ans Herz gewachsen. Für den damaligen SZ-Korrespondenten Michael Frank bedeuteten sie schlicht „das Ende der heiteren Gedankenlosigkeit“, denn egal, wo man einstieg, man wusste immer, dass man an seinem Ziel ankam.¹⁸ Und für den Essayisten Franz Schuh hatte Wien ein ganz besonderes Alleinstellungsmerkmal verloren: „Es war doch schön, als die Straßenbahn am Ring noch Pause machte. In welcher Weltstadt gab es denn das, dass ein öffentliches Verkehrsmittel einfach anhält um die Fahrt erst nach ein paar Minuten, nach einer Zigarettenpause, wieder aufzunehmen?“¹⁹

18 Zit. nach M. Marits, Rundherum ist Geschichte, in: Die Presse, 25.10.2008, S. 15.

19 F. Schuh, Vision vom Zusammenwachsen, in: City. Wiener Magazin für Architektur und Urbanes. September 2010, S. 4.