

## SEDIMENTE EINER KOLLEKTIVEN SEHNSUCHT

Wer seinen Weg in die Votivpark-Garage findet, sei es mit dem Auto oder zu Fuß, findet sich in einer Architektur der 1960er Jahre wieder, die sowohl eine großzügige Raumqualität aufweist, als auch eine überraschende Liebe zum Detail. Im Foyer, vom »Jonasreindl« kommend, erstauen Betonstrukturwände, wie sie sonst kaum noch in Wien zu finden sind. In die Garage fällt Tageslicht durch Lichtkuppeln herein, eigens gefertigte Türgriffe und bunte Glasmosaikfenster bezeugen einen detailreichen Gestaltungswillen.

Spätestens bei der Durchsicht historischer Fotos wird klar, dass die 1962 von Architekt Fritz Pfeffer erbaute Garage ein seltenes Architekturjuwel darstellt, das wohlbehütet im Wiener Untergrund noch einiges seiner ursprünglichen Qualität aufweist.

Errichtet im Zuge der Neugestaltung des Verkehrsknotenpunktes Schottentor, umfasste die Votivpark-Garage zunächst auch Drive-In-Schalter für Bankgeschäfte sowie ein Theaterkartenbüro. Hostessen auf Rollschuhen, in weinroten Uniformen, wiesen die Parkenden ein, während sich ein eigens angestellter Gärtner um die üppigen Pflanzenbeete unterhalb der Lichtkuppeln kümmerte. In einem integrierten Restaurant konnte man bei Opernmusik dinieren; später wurde das Lokal in eine Bar umgebaut, in der auch Prominenz wie Peter Alexander, Senta Wengraf, Hilde Krahl, Peter Rapp oder Fritz Muliar zu den Stammgästen zählte. Eine 80

Meter lange geschwungene Panoramawand zeigte eine riesige Stadtansicht und erst dieses Bild verortete den unterirdischen Raum tatsächlich in Wien und nicht, wie man ebenfalls hätte vermuten können, in einer amerikanischen Großstadt.

Das Zelebrieren des Automobils erfasste also auch die Bundeshauptstadt in den Jahren, in denen VW am Höhepunkt seiner Produktion angelangt war, der millionste VW-Käfer festlich vom Fließband rollte und sich die Steyr-Daimler-Puch AG zu einem führenden Industrieunternehmen Österreichs entwickelte. Das Automobil war endgültig zum Symbol des technischen und sozialen Fortschritts geworden.

Die Wirtschaftswunderzeit sowie die kostensparenden Produktionsprozesse in der Automobilindustrie ermöglichten einer steigenden Zahl der Bevölkerung die Anschaffung eines eigenen Autos. Im Zeitraum von 1956 bis 1960 verdoppelte sich in Wien die Zahl der zugelassenen PKW. Diese Entwicklung rief zunehmend warnende Stimmen auf den Plan, die sich gegen die Idee einer »autogerechten Stadt« aussprachen.

Tatsächlich hatte es zunächst noch Bestrebungen gegeben, eine Stadtautobahn quer durch Wien zu legen. Nach und nach gewann jedoch im Rahmen von Roland Rainers Stadtentwicklungskonzeptes die Idee einer Anpassung des Verkehrs an die Gegebenheiten der bestehenden Stadt Vorrang, und 1962 eröffnete mit der Votivpark-Garage die erste öffentliche Tiefgarage Österreichs – mit dem Ziel, die Innenstadt möglichst autofrei zu halten. Der darauf folgende Beschluss

zum Bau des U-Bahn-Netzes prägt bis heute die Qualität des öffentlichen Raums in Wien.

Die Warnungen vor den Folgen des Automobils reichen wesentlich weiter zurück – direkt zu den Anfängen der Automobilgeschichte, als es wenigen Adligen vorbehalten war, die Ringstraße motorisiert zu befahren. Um 1900 war es speziell das Automobil, mit dem sich der Adel noch einmal für kurze Zeit klar von einer bürgerlichen Kultur unterscheiden konnte, indem er das Pferd und die Kutsche als Repräsentationsfahrzeug gegen das Auto tauschte. Unmittelbar kam es zu veränderten Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum, und die neuen Geschwindigkeiten (oftmals wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15km/h überschritten) sowie die steigende Lärm-, Geruchs- und Staubbelastung riefen Kritiker auf den Plan. So mussten sich in einer Zeit bevor es ein klares Regelwerk gab, Autofahrer ihren Weg mit lautem Hupen durch die Menge bahnen. Es kam zu zahlreichen Unfällen, Pferde scheuten und die eisenbeschlagenen Räder wirbelten auf dem Granitsteinpflaster Staub auf, der die Atemwege reizte.

Das Bürgertum, dessen Industriestandorte und Absatzmärkte vernetzt werden wollten, setzte zunächst noch auf die Eisenbahn als Symbol für den technischen Fortschritt. Erst mit der Strukturierung der Arbeitswoche in Arbeitszeit und Freizeit, entdeckte allmählich auch das Bürgertum die Vorzüge des Automobils für Ausflüge ins Grüne.

Auf den unbefestigten Landstraßen war die Staubeentwicklung jedoch

enorm – ganze Landstriche verschwanden unter einer grauen Staubschicht, während die Autofahrer, verummmt und mit Brillen geschützt, die neue motorisierte Freiheit genossen. 1937 begann die Stadt mit dem Bau der gepflasterten Höhenstraße, um mit der »Aussichtsstraße dem Fremdenverkehr einen starken Antrieb zu verleihen«. Der bewegte Panoramablick durch die Windschutzscheibe, das Erlebnis einer jeden Autofahrt, spiegelt sich entsprechend in der Geschichte des Kinos wider.

Nach einigen missglückten Versuchen mit Naturasphalt, welcher aus der Schweiz und aus Italien importiert werden musste, wurde versucht, der Staubproblematik mit Beton und Holzpflasterung entgegenzuwirken. Doch erst als es möglich wurde, künstlichen Asphalt aus Bitumen herzustellen, war ein kostengünstiger Straßenbelag für den motorisierten Verkehr gefunden.

Die Konflikte um den öffentlichen Raum erforderten neue Gesetze und Reglementierungen. 1911 brachte die Wiener Polizei eine Gehordnung für Fußgänger heraus, welche sie anwies, sich fortan nur mehr auf den vorgesehenen Gehsteigen zu bewegen; 1926 wurde die erste elektrische Ampelanlage an der Opernkreuzung in Wien installiert. Straßenbeleuchtung, Bodenmarkierungen, Verkehrsschilder und besonders die steigende Zahl der im öffentlichen Raum geparkten Autos veränderten den städtischen Lebensraum nachhaltig.

Mit dem zunehmenden Gebrauch von Lastkraftwagen und der militärischen Nutzung von Kraftfahrzeugen während des zweiten Weltkrieges,

waren nach und nach die Barrieren zwischen den sozialen Klassen in Bezug auf die Nutzung von Automobilen aufgehoben worden. Vor allem der fallende Produktionspreis war ein entscheidender Faktor, weshalb das Auto zum Massenverkehrsmittel avancieren konnte.

Allen voran war es der US-amerikanische Automobilhersteller Henry Ford, dessen neue Organisationsform von Arbeit die Epoche des nach ihm benannten Fordismus einleitete. Ford stützte sich auf standardisierte Untersuchungen von Arbeitsabläufen. Mit Hilfe fotografischer und filmischer Bewegungsstudien wurden Handgriffe und Arbeitsschritte optimiert und in den Produktionsablauf am Fließband überführt. Kombiniert mit dem Einsatz spezialisierter Maschinen konnten die Herstellungskosten drastisch reduziert werden. Massenproduktion und Massenkonsumtion bedingten sich im Fordismus gegenseitig. Die vergleichsweise hohen Löhne, die Ford seinen Arbeitern auszahlte, ermöglichten es ihnen, bald ihr eigenes Automobil zu erwerben – sie wurden zu Konsumenten der von ihnen hergestellten Produkte.

Daneben waren es die geografische Konzentration von Arbeitskraft, die Differenzierung von Arbeitszeit und Freizeit sowie die Suburbanisierung der amerikanischen Städte, die zur Herausbildung der sogenannten fordistischen Stadt bzw. der Autostadt führten. Ihr wesentliches Merkmal – die Gliederung in Funktionen – wurde im Gegensatz zur alten europäischen Stadt des 19. Jahrhunderts in Folge perfektioniert. Durch weiträumige Trennung von Arbeiten und Wohnen entstanden in

den 1950er Jahren massenhaft Einfamilienhaus-Siedlungen am Stadtrand, die ausschließlich mit dem Auto erreichbar waren.

Mitten in dieser Entwicklung avancierte Victor Gruen zu einem der einflussreichsten Architekten des zwanzigsten Jahrhunderts. 1903 als Victor Grünbaum in Wien geboren, gelang ihm 1938 nur knapp die Flucht vor der Gestapo nach New York, wo er auf seinen Erfahrungen beim Umbau von Geschäftslökalen aufbauen konnte. 1954 vergrößerte er den in Wien und New York bereits erprobten Maßstab um das Tausendfache und entwickelte für die boomenden Vorstädte von Detroit »das erste Einkaufszentrum der Zukunft«. Der Erfinder der Shopping Mall plante dabei nicht nur Geschäftszentren, sondern wollte auch zivilgesellschaftliche Einrichtungen wie Kindergärten, Bibliotheken und kulturelle Angebote in die eintönigen Suburbs bringen, die für die amerikanische Hausfrau der 1950er Jahre zu einem Kristallisationspunkt des suburbanen Gemeinschaftslebens werden sollten.

Der ungeheure Erfolg seines Konzeptes verstärkte jedoch radikal die Verwaisung der Innenstädte, und schon bald wandte sich Victor Gruen entsetzt von der Büchse der Pandora ab, die er geöffnet hatte, um fortan seine Anstrengungen auf die Revitalisierung der vernachlässigten Stadtzentren zu richten. In den sechziger Jahren verließ Gruen schließlich die USA und kehrte nach Wien zurück, wo er sich als vehementer Warner vor den Gefahren einer autogerechten Stadt nachhaltig in die Verkehrsplanung einbrachte.

Davon unberührt boomte die Design-Entwicklung am Automarkt. Ausgefallene Formen und individuelle Farbgestaltung halfen mit, das Automobil zu personalisieren. Für jeden Fahrertyp kamen eigene Modelle in Frage, als Kunde sah man sich mit einer bestimmten Marke und deren »Wertewelt« verbunden. Rasch erkannte die Industrie die fundamentale Bedeutung der Soziologie und Kommunikation für das Erschließen neuer Marktsegmente; die Werbepsychologie als neue Disziplin griff die sozialen Entwicklungen der 1960er Jahre unmittelbar auf, wie etwa ein offeneres Familienverständnis, neue Genderrollen oder Einflüsse aus der Popkultur. Das Automobil war nicht mehr einer gehobenen Einkommenschicht vorbehalten; die Werbeindustrie vermochte es jedoch geschickt, kein nivellierendes »für alle« zu propagieren, sondern zielte auf die Potenziale des Individualismus, indem sie »für jeden das Richtige« versprach.

In der Votivpark-Garage, unterhalb der Stadt des 19. Jahrhunderts, verdichteten sich in den 1960er Jahren die Wünsche und Phantasien des neuen urbanen Lebens. Kollektive Begehrlichkeiten nach alternativen Identitätskonstruktionen fanden im Untergrund ihren Ausdruck. Die Fahrt in die Garage wurde zur Fahrt in eine erhoffte Zukunft, auf der Hostessen auf Rollschuhen den Weg wiesen. Unterhalb des Sigmund-Freud-Parks gelegen, kristallisierten sich in den Tiefen der Stadt die unbewussten Sehnsüchte zu einer architektonischen Wunschmaschine.

Doris Krüger (Krüger & Pardeller)

Literatur:

»Spurwechsel. Wien lernt Autofahren«, Hrsg. Technisches Museum Wien, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung in Kooperation mit dem Wien Museum, Christian Brandstätter Verlag, Wien, 2006

»Shopping town USA, Victor Gruen und die Shopping Mall«, Essay von Anette Baldauf, In: The Gruen Effect, Victor Gruen and the Shopping Mall [www.dergrueneffekt.at](http://www.dergrueneffekt.at)

»Eine Limousine, die (k)eine ist. Soziale Rollen in der Werbung für den VW 1500/1600 Variant«, von Rolf-Ulrich Kunze, In: Symbiosen, Rituale, Routinen. Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre (Technikdiskurse, Karlsruher Studien zur Technikgeschichte Nr.3), KIT Scientific Publishing, Karlsruhe, 2010