

# Fremdwort Urbanität oder die Entwicklung vom „Vorort“ zum „Peripheriegebiet“ am Beispiel Inzersdorf bei Wien

*„Die Peripherie ist kein Ort. Die Sprache verbietet einem zu sagen: in der Peripherie. Immer an der Peripherie, als ob sie reine Differenz wäre, ausdehnungsloser verschiebbarer Rand, tendenzielles Gefälle.*

*Peripherie: das Un-benennbare draußen, das keinen Namen hat. Jeder Begriff schafft ein Zentrum. Peripherie: das sind die (bewussten und unbewussten) Konnotationen zum Begriff des Zentrums.“<sup>1)</sup>*

An der Peripherie hat man – gefühlsmäßig – nichts verloren, hier *ist* man höchstens verloren. Obwohl dieser Umstand auch eine Art von Faszination ausübt, mit der gerade in Wien gerne kokettiert wird, sind die „Konnotationen zum Begriff des Zentrums“ überwiegend negativ besetzt. Ein „Ort an der Peripherie“ beschreibt üblicherweise trefflich jenen, wo man sich freiwillig nicht aufzuhalten gedenkt. Niemand würde z.B. Grinzing als Ort an der Peripherie bezeichnen, obwohl es sich unbestreitbar in ausgesprochener Randlage zum Wiener Stadtzentrum befindet. Grinzing verfügt allerdings über ein erhaltenes, wirtschaftlich „autark“ funktionierendes Zentrum, das sich als solches selbstbewusst behaupten kann und ein dementsprechendes Ansehen genießt.

Ein krasses Gegenbeispiel dazu stellt ein Ort wie Inzersdorf dar, der den Wienern primär als Industrievorort der Großstadt ein Begriff ist und in der Folge als typisches Peripheriegebiet gilt. Er ist nicht nur in subjektiv peripherer Lage situiert, sondern wird durch die tangierende Autobahn auch noch einer „peripheren Wahrnehmung“ unterworfen. Ein Ort, an dem zwar alle vorbeikommen, aber keiner „vorbeischaut“.

Wenn man Wien durch sein „Südtor“ betritt (besser: befährt), wendet einem die Stadt unversehens und ziemlich ungeniert obendrein eine ihrer „abgewandten“ Seiten zu. Der erste Eindruck ist dabei nicht gerade schlecht, denn der horizontal schwarz-weiß gestreifte Baukörper mit dem roten Toyota-Logo – über den flachen Acker schon weithin sichtbar – erfüllt seine Funktion als Blickfänger bei Tempo 80 ausgezeichnet. Eine Reihe von Betriebsgebäuden zieht am Rande des Blickfeldes vorbei und wird unter der Assoziation „Industriegebiet Inzersdorf“ (in diesem Falle) rechts liegen gelassen, schließlich muss die Aufmerksamkeit wieder der Tätigkeit des Autofahrens und Spurwechselns zugewandt werden, will man die richtige Ab- bzw. Weiterfahrt erwischen.

*„Aber was war denn das? Ein „peripherer“ Kirchturm. Gehört der zu Inzersdorf? Inzersdorf!“*

*Es gab hier wohl auch eine Zeit vor Einzug der „mediaprint“. Wäre ja interessant, sich das anzusehen, aber nicht jetzt, keine Zeit, schnell weiter auf der „Tangente“, solange im Radio noch kein Stau gemeldet wird...“*

Ein Szenario – ein alltägliches.

Inzersdorf ist einer jener ehemals eigenständigen und durch die Ziegelindustrie des 19.

Jahrhunderts am Wienerberg nicht unbedeutenden Vororte von Wien, der durch systematische Aufwertung als Betriebsansiedlungsgebiet für Wien in den letzten fünfzehn Jahren in die „Randlage“ gedrängt wurde und auch nur mehr in dieser Randposition betrachtet und, vor allem, „weiterentwickelt“ und bebaut wird. Die Erschließung eines Ortes durch ein übergeordnetes Verkehrsband macht ihn explizit zum „günstigen Standort“, die Zwickellage von Inzersdorf zwischen Südautobahn und Südosttangente (und der Pottendorfer Linie der Südbahn) kann als diesbezügliche Ideallage bezeichnet werden. Wie „ideal“ diese Lage für die dort arbeitenden und wohnenden Menschen bzw. deren Identifikation mit dem Ort ist, wird selten einer genaueren Analyse unterzogen

Wenn man die städtebauliche Modeerscheinung der „Themenstädte“<sup>2)</sup> um eine Facette bereichern will, so wäre für Inzersdorf wohl am ehesten die „Trademark“ „Arbeiten und Wohnen an bzw. Erholung unter der Autobahn“, oder kurz gesagt: „Autopervertierte Stadt“ zutreffend. Am Beispiel Inzersdorf ist paradigmatisch zu sehen, wie verheerend sich das Prädikat „Verkehrsknoten“ auf eine bestehende, individuelle Ortsstruktur auswirkt und an ihr eigener Identität kaum etwas übrig lässt.

Zeugnis davon, dass Inzersdorf einmal ein lauschiges Dörfchen am Liesingbach war, hätte ein Barockschloss ablegen können. Im Bezirksführer<sup>3)</sup> heißt es dazu lapidar: *„1765 kam Anton Graf von Harrach in den Besitz der Herrschaft Inzersdorf und ließ ein prächtiges neues Schloss errichten. Es wurde 1960 abgerissen, um der Autobahn Platz zu machen.“* Punktum!

Inzersdorf, dessen Ortsgebiet sich seinerzeit bis über einen Teil des Wienerberges und die Triesterstraße erstreckte, war im neunzehnten Jahrhundert – damals schon weniger „lauschig“ – das Zentrum der Wienerberger Ziegelwerke und wäre daher jetzt ein industriearchäologisch bedeutender Ort. Tatsächlich gibt es derzeit jedoch keinerlei Hinweis auf die örtliche industrielle Geschichtsträchtigkeit. Lediglich der für die Ortschaft überdimensioniert scheinende Friedhof zeugt von den seinerzeit schlechten Lebensbedingungen der vorwiegend aus Böhmen massenhaft zugezogenen und von ihrer Herrschaft ausgebeuteten Arbeiterschaft.

Draschestraße, -park und -gründe verweisen (nicht nur) in Inzersdorf auf Heinrich Drasche, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Gunst der Gründerzeit nutzte und durch seine prosperierenden Ziegelfabriken zum reichsten Mann von Wien avancierte. Die Betonlobby des 20. Jahrhunderts hatte allerdings keine Ehrfurcht vor dem (Andenken an den) „Ziegelbaron“: Gnadenlos endet die Draschestraße da, wo einst das Schloss stand, an den lindgrünen Schallschutzwänden der Auffahrt „Sternngasse“ zur hochliegenden Südosttangente. Die Draschestraße war die Hauptstraße von Inzersdorf mit Geschäften, Wirtshäusern, der Schule, der Kirche und ihr gegenüber der Inzersdorfer Nahrungsmittelfabrik. Auch jetzt ist sie noch als Haupt-, allerdings als Hauptdurchzugsstraße zu bezeichnen. Alle anderen infrastrukturellen Funktionen, die der Inzersdorfer Bevölkerung zugute kommen würden, sind durch die permanente Verkehrsbelastung schwer beeinträchtigt. Der kleine Park am Kirchenplatz – zwischen Kirche, Schule, „Inzersdorfer“-Fabrik und sozialen Wohnbauten aus den sechziger Jahren – bildet kein wirklich einladendes Ortszentrum; Lärm und Gestank vom Schwerverkehr im Ort (bei der „Pfarrgasse“ müsste eine funktionsbezogene Lautverschiebung vorgenommen und diese in „Fahrgasse“ umbenannt werden), der gleichmäßige, erhöhte Dezibel-Pegel von der 100 m entfernten Südosttangente und das Fehlen eines Geschäfts oder eines Wirtshauses lassen einen hier sinnvollerweise nicht länger verweilen. Die Draschestraße führte vor dem Autobahnbau am Schloss vorbei, durch ein Grüngelände dem Verlauf der Liesing folgend bis zur Triesterstraße.

Die Straße gibt es in diesem Bereich zwar nicht mehr, sehr wohl aber den Grünraum, der praktischerweise teilweise überdacht ist: Sieben Autobahnbrücken überspannen jenen kurioserweise als „Erholungsraum“ fungierenden „Drasche-Park“. Wer sich hier, im stetigen Gedröhne, *wovon* erholen soll, sei dahingestellt.

Ähnlich konzeptlos wie die „letztgültige“ Ortskernplanung von Inzersdorf, deren einziges Ziel offensichtlich in der auch visuellen und auditiven Anbindung an die Stadtautobahn bestand, ist jene des Neubaugebiets im Süden der Ortschaft, welches sich zwischen Südautobahn und Laxenburgerstraße mit gemischter Nutzung erstreckt. Inzersdorf ist nämlich nicht nur „Industriegebiet“, wie uns das Abfahrtschild auf der Autobahn erklärt, sondern auch Stadterweiterungsgebiet für Wohnbau. Die links und rechts vom im Ort zentral liegenden Friedhof befindliche Einfamilienhausverbauung aus den letzten siebzig Jahren wurde seit den achtziger Jahren um einige neue Siedlungen ergänzt; „Draschegründe“, „Traviatagasse“, „Verdi-Siedlung“ oder „Othelloasse“ – klingende Namen, die jedoch in ihrer Gesamtheit eine ziemlich unharmonische Komposition ergeben. Die einzelnen Bauabschnitte wurden flächig addiert, ohne sich in einer städtebaulichen oder auch nur infrastrukturellen Gesamtkonzeption aneinander zu orientieren. Es gibt also nicht nur kein historisches oder kulturelles Ortszentrum, das zur örtlichen Identitätsstiftung angetan wäre, sondern auch kein neues (und sei es nur ein Einkaufs-)Zentrum. Supermärkte und Betriebe sind zwar ausreichend vorhanden – nicht umsonst wohnt man in einem „Gewerbegebiet“ –, aber diese sind über das ganze „Areal“ verstreut. Auch die relative Nähe des Wiener Großgrünmarktes macht das Defizit eines Marktplatzes nicht wirklich wett. Die Argumentation der Politiker diesbezüglich liegt auf der Hand: durch die „verkehrsgünstige Lage“ ist man sowieso gleich in Wien drinnen oder in der SCS. (Vorausgesetzt man hat ein Auto.) Wozu also, womöglich für kulturelle Einrichtungen, Geld verschwenden? Die Devise lautet: Nichts wie weg!

Interessant ist, dass es Mitte der sechziger Jahre Ansinnen der Gemeinde Wien war, im Bereich zwischen Inzersdorf und Vösendorf den größten neuen Stadtteil für Wien zu errichten. Ausschlaggebend dafür war nicht nur die gute Verkehrslage, sondern auch der Umstand, dass eine der größten Fertigteilbauunternehmen ihr Werk in Inzersdorf hatte. Geplant war die „*Schaffung eines funktionell ausgewogenen und weitgehend „selbständigen“ Stadtteiles für 75 000 Menschen mit Wohnungen, ca. 25 000 Arbeitsplätzen und allen nötigen Folgeeinrichtungen.*“<sup>4)</sup> Ob es jemals zur Durchführung des zugehörigen städtebaulichen Wettbewerbs kam bzw. warum das Projekt nicht ausgeführt wurde, ist mir nicht bekannt, auch können über die architektonische und funktionelle Qualität dieser Satellitenstadt von monströser Dimension nur Mutmaßungen angestellt werden... Allerdings dürfte dies der letzte Zeitpunkt gewesen sein, zu dem ernsthafte Überlegungen für ein planerisch „gesteuertes“ Wachstum von Inzersdorf angestellt wurden.

Das evident Tragische an den der Stadt „einverleibten“ Peripheriegebieten ist, dass diese nicht zwingend auf Brach- oder Ackerland entstanden sind, sondern „vorher“ sehr wohl gewachsene Strukturen aufwiesen und sich über eine eigenständige Geschichte und ein (Orts)Zentrum definierten. Erst die „Urbarmachung“ der Freiflächen des Vororts für das großstädtische Gefüge – sei es für Zwecke der Wirtschaft oder des Wohnbaus –, die ja eine Aufwertung des Ortes selbst vorgaukelt, lässt ihn zum „Handlanger“ der ausgeweiteten Stadt mutieren, der sich mit seiner individuellen Historizität bestenfalls im Bezirksmuseum einbringen kann. Inzersdorf ist dafür – leider – ein Paradebeispiel.

1) Rudolf Kohoutek, Gottfried Pirhofer: „*Ein Wohnbauprojekt an der Peripherie?*“, in:

„Wiener Wohnbau Wirklichkeiten", Katalog zur Ausstellung, Compress Verlag, Wien 1985

<sup>2)</sup> „Die Themenstädte sind Eigentumstitel der kulturellen Art, Zuschreibungen auf einmal – für immer? – gewählter Eigenschaften", aus: CITY FILE, Führer zum Architektur-Festival „80 Tage Wien", Wien Herbst 1995

<sup>3)</sup> Rudolf Spitzer, Bezirksführer „Liesing", Mohl Verlag, Wien 1994

<sup>4)</sup> Österreichisches Institut für Raumplanung: „Stadtteil Inzersdorf-Vösendorf, Vorarbeiten zum städtebaulichen Wettbewerb", Wien 1966

© Judith Eiblmayr

„RAUM", Heft Nr. 20 / Dez 1995, Österreichische Zeitschrift für Raumplanung und Regionalpolitik.