

Die Überprüfung der Bostoner Strassenplanung als Beispiel von Veränderungen in der Verkehrsplanung

Autor(en): **Garbrecht, Dietrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **59 (1972)**

Heft 5: **Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr**

PDF erstellt am: **18.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-45845>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Überprüfung der Bostoner Straßenplanung als Beispiel von Veränderungen in der Verkehrsplanung

Eine Besprechung von Dietrich Garbrecht

«Arbeiten am Cityring eingestellt – Planungen für Stadtautobahn ruhen – Auftragsstopp für Schnellstraßenprojekt – Zwei Millionen für Überprüfung der Verkehrsplanung.» So etwa mögen vor wenigen Jahren in Boston im Nordosten der USA Schlagzeilen gelautet haben. In einem Aufsatz, der im Juni vergangenen Jahres veröffentlicht wurde, schildert Robert H. Murphy die Vorgänge, die über die lokale Bedeutung hinaus beispielhaft sind für die sich wandelnde Einstellung der Öffentlichkeit zur Verkehrsplanung¹. Nicht nur das, sie deuten auch darauf hin, daß sich das Selbstverständnis der Verkehrsplaner ändert.

In Boston geht es um folgendes: In den USA ist in den vergangenen Jahren das zwischenstaatliche Autobahnnetz erheblich ausgebaut und vervollständigt worden. Das System sieht Anschlüsse an die lokalen Schnellstraßennetze in den Verdichtungsräumen vor. Das Zentrum eines dieser Räume bildet die an einem gemeinsamen Fluß liegende Doppelstadt Boston-Cambridge. Hier war 1968/69 ein wesentlicher Teil des Autobahnnetzes fertig. Dann kam es zu Protesten, insbesondere gegen das Stück des Innenringes, das durch Cambridge führen sollte. Die Stellungnahmen der Bevölkerung, professioneller, vor allem akademischer Sozial- und Stadtplaner und der Öffentlichkeit führten 1970 zu einem Moratorium: Während Planungs- und Ausführungsarbeiten gestoppt wurden, leitete man eine grundlegende Überprüfung der regionalen Verkehrsplanung ein, die in diesem Fall praktisch ausschließlich am Individualverkehr ausgerichtete Straßenplanung gewesen war. Die Überprüfung, für die 18 Monate angesetzt sind, kostet 3,5 Millionen Dollar. Das Bundesverkehrsministerium stellt sie dem Staat Massachusetts zur Verfügung. Ziel ist es, für den Bostoner Verdichtungsraum ein ausgewogenes Transportsystem zu entwickeln. Dieses Engagement der Administration in Washington zeigt, welche Bedeutung man diesem Vorhaben im Hinblick auf künftige Verkehrsplanung und Verkehrsinfrastrukturpolitik beimißt².

Murphy, selbst Mitglied des Steuerungsgremiums der Studie, sieht den innovativen Charakter der Untersuchung, an der neun Städte beziehungsweise Gemeinden beteiligt sind, in zwei Punkten: in den Alternativen, die geprüft werden, und in der Methode, wie die Öffentlichkeit beteiligt wird; die Verbesserung von Modellen der Verkehrsprognose und der Flächennutzungssimulation tritt in den Hintergrund.



Luftaufnahme aus: «New England Real Estate Journal»

Die Studie soll sich von herkömmlichen Planungsansätzen unterscheiden; denn sie waren in verschiedener Hinsicht unbefriedigend:

- In der Regel wurden Entscheidungen, ob eine bestimmte Schnellstraße oder Autobahn notwendig sei, abhängig gemacht von den Nutzen und Kosten, die dem Individualverkehr zufallen.
- Soziale, ökonomische und ästhetische Auswirkungen auf die Gebiete, durch die eine Schnellstraße führen soll, wurden vernachlässigt.
- Besondere finanzielle Zuschüsse von Bund und Staat begünstigten den Bau von Autobahnen.
- Kosten, die der Stadt für ergänzende Verkehrsinfrastruktur entstehen, wurden nicht berücksichtigt (zum Beispiel Straßenanschlüsse, Straßenverbreiterungen).
- Alternative Möglichkeiten, Verkehrsnachfrage zu befriedigen, wurden kaum in die Überlegungen einbezogen. («Mit anderen Worten: Ging es uns wirklich um die Lösung des Problems, wie man Leute und Güter bewegen kann, oder haben wir das Problem im wesentlichen so behandelt, als ginge es darum, auf möglichst effiziente Weise neue Verkehrsanlagen zu bauen?»)

Die neun beteiligten Gemeinden erwarten von der Bostoner Untersuchung, daß die Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung grundsätzlich geändert wird:

- «Die Planung des Verkehrssystems soll in einem institutionellen Rahmen vor sich gehen, der den verschiedenen Gemeinden, den interessierten und betroffenen Gruppen der Bevölkerung und den staatlichen Dienststellen eine partnerschaftliche Teilnahme ermöglicht.»
- Es muß davon Notiz genommen werden, «daß verschiedene modale Möglichkeiten (several modes of transportation) bestehen können, um ein bestimmtes Verkehrsproblem zu lösen».
- Man bezweifelt, «daß die Lösung jedes Transportproblems bauliche Maßnahmen erfordert».
- Es muß gesehen werden, «daß die Verkehrsprobleme von Gemeinden im Innern von Verdichtungsräumen anders gelagert sind als die von Orten, die in den äußeren Bereichen oder in ländlichen Gegenden liegen, und daß entsprechend unterschiedliche Lösungen erforderlich sein können».
- «Der Bau von Verkehrseinrichtungen ist so weit wie möglich zu gründen auf den Konsens der Personen und Gruppen, die diese Einrichtungen planen, die durch sie betroffen werden oder die

an ihnen ein wesentliches Interesse haben.» Wir wünschen, «als Partner an den grundlegenden Entscheidungen beteiligt zu sein, die über den Verkehr in unserem Interessenbereich gefällt werden. Wir anerkennen, daß Verbesserungen im Verkehrssystem notwendig sind, bestehen aber als Gemeinde darauf, daß dies nur eine der vielen Aufgaben ist, vor denen wir stehen. Diese Aufgaben müssen integriert werden; es sind unter ihnen Prioritäten aufzustellen.»

– «Der Prozeß der Verkehrsplanung muß klar und entschieden sein. Anlagen, die als notwendig erkannt worden sind, sollten rechtzeitig, logisch und systematisch ausgeführt werden.» Eine umfassende Auswertung von Verkehrsplanungen ist notwendig. Aber «sie darf nicht als Mittel benutzt werden, harte Entscheidungen auf unbestimmte Zeit zu verschieben ...». Ich würde diesem Ziel zustimmen, andererseits ergänzen: Wenn man der Meinung ist, daß wir zurzeit wesentliche Wandlungen der Verkehrsplanung erleben, dann sollten vielleicht jene Entscheidungen vertagt werden, die intakte städtische Umwelten irreversibel erheblich zu ihrem Nachteil verändern.

Die von Murphy geschilderte Untersuchung ist in einigen Punkten symptomatisch für Veränderungen auf dem Gebiet der Verkehrsplanung, die auch in Europa immer mehr in den Vordergrund treten:

- Verkehrsplanung wird nicht mehr nur als Straßenplanung für den Individualverkehr gesehen, sondern als eine Aufgabe, die prinzipiell unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten hat, die der jeweiligen Situation entsprechend einzeln oder kombiniert anzuwenden sind. Die Abgrenzung des Subsystems Verkehr ist umfassender und problemadäquater geworden.
- Die von der Kybernetik und der Systemtheorie bereitgestellten Ansätze und Werksätze gewinnen an Einfluß (zum Beispiel Rückkoppelung, Selbstregulierung, System-Performanz, Empfindlichkeit und Reaktionsfähigkeit [responsiveness]). Außerdem wendet man die Aufmerksamkeit nicht mehr nur dem Verkehr zu, sondern verstärkt dem Verkehrsverhalten. Mit beiden Entwicklungen hängt zusammen: Man sieht die Beziehungen zwischen baulichen Maßnahmen im Verkehrssektor und dem Verkehr nicht mehr nur in einer Richtung – Bestimmung der baulichen Maßnahmen durch den Verkehr –, sondern auch in der anderen Richtung – Beeinflussbarkeit des Ver-

kehrsverhaltens³, und zwar nicht nur durch bauliche Maßnahmen, sondern auch durch betriebliche und organisatorische Regelungen; ihnen mißt man innerhalb der Verkehrsplanung zunehmend größere Bedeutung bei (Beispiele: Verkehrsverbund; verbilligte Monatskarten zum Einkaufen, deren Gültigkeit auf bestimmte Stunden des Tages begrenzt ist; Versuche, Taxis in das System des öffentlichen Nahverkehrs einzubeziehen; bedarfsorientierte flexible Fahrtrouten- und Fahrplangestaltung des Busverkehrs).

— Die Sensitivität für Implikationen, insbesondere sozialer Art, nimmt zu. Man ist sich der Interdependenzen des Verkehrssystems mit anderen urbanen Subsystemen bewußt geworden und versucht, sie zu berücksichtigen. Hier geht es um zweierlei: Verkehrsplanung muß nichtverkehrliche Faktoren in ihre Überlegungen einbeziehen; umgekehrt muß zum Beispiel die Siedlungsplanung Aspekte des Verkehrs, etwa des öffentlichen Nahverkehrs, rechtzeitig berücksichtigen — ein Punkt, über den Verkehrsplaner nicht selten Klage führen.

— Die von Planungsmaßnahmen Betroffenen werden an der Planung beteiligt. Entscheidend hieran scheint nicht zu sein, ob ein derartiges Vorgehen tatsächlich immer zu «besseren» Ergebnissen führt. Wichtiger ist, daß hierdurch das Leben in Städten humaner werden kann. Statt Eingriffe in ihre soziale, ökonomische und räumliche persönliche Umwelt einfach hinnehmen zu müssen, gesteht man den Menschen das Recht zu, mitzuwirken bei der Vorbereitung von Planung, die tiefgreifende Veränderungen ihrer unmittelbaren Umwelt mit sich bringen kann. Man sieht die Notwendigkeit, die Entscheidungen von Fachleuten — Leuten, die nur auf bestimmten Gebieten Fachleute sind! — durch die durch diese Entscheidungen direkt und unmittelbar Betroffenen kontrollieren zu lassen.

— *Eine amerikanische Untersuchung, die die genannten Neuerungen einführt, ist sicher nicht getrennt zu sehen von allgemeineren Tendenzen in den USA: Der Wert rein technologischer Entwicklungen wird in Frage gestellt, wahrscheinlich auch wegen des Krieges in Vietnam; das Bewußtsein für soziale Fragen ist schärfer geworden, sicher nicht zuletzt in Zusammenhang mit Rasenproblem und Entdeckung der Armut; in der Förderung von Forschung und Entwicklung wird immer häufiger nach Sinn und sozialer Relevanz gefragt.*

Diese Strömungen artikulieren sich in einer



Detailaufnahme der Hochstraße im Bereich des Bahnhofes
Photo: Alfred Messerli, Zürich



Photo USIS

Stadtregion wie Boston besonders deutlich. Sie beherbergt zahlreiche Colleges und etwa ein halbes Dutzend Universitäten, darunter in Cambridge Harvard und das Massachusetts Institute of Technology (MIT). Die Region hat mit diesen beiden Städten Umwelten, die, mit Ausnahme von San Francisco, als die europäischsten der USA gelten, als die urbansten und wirtlichsten. Aber gerade diese beiden Orte haben auch Elendsgebiete. Und Boston selbst baut an einem neuen Stadtzentrum, das zum Teil durch Flächensanierungen erst möglich geworden ist; eine erste Sanierung dieser Art lieferte vor etwa zehn Jahren ein Beispiel für eine an baulichen Äußerlichkeiten orientierte Bestimmung von Erneuerungsbedürftigkeit, wobei es das fast ausschließliche Ziel der Sanierung war, die kommunale Steuerbasis zu verbessern. Sozialpsychologisches Verständnis war kaum vorhanden. (Hier ist allerdings hinzuzufügen, daß wir einen Teil unseres Wissens über soziale und sozialpsychologische Implikationen von großmaßstäblichen Veränderungen städtischer Umwelten auch diesen Fehlern verdanken.)

Harvard und MIT in Cambridge: So stolz die Stadt auf die beiden Universitäten vielleicht ist, sie bescheren ihr auch Probleme, zum Beispiel durch die räumliche Expansion — es handelt sich in beiden Fällen nicht um sogenannte Campus-Universitäten — und durch die zahlreichen Studenten, die zu einem allgemeinen Ansteigen des Mietniveaus führen und für die Ortsbevölkerung die Verfügbarkeit preiswerten Wohnraums reduzieren. In den vergangenen Jahren sind sich beide Hochschulen jedoch zunehmend ihrer Rolle in Cambridge und ihrer Verantwortung für die Stadt bewußt geworden. In den Stadtplanungsabteilungen von MIT und Harvard wurden zahlreiche Projekte durchgeführt, die eine Verbesserung der städtischen Umwelt in der Region und insbesondere eine Planung mit den Betroffenen sowie Planung für unterprivilegierte Gruppen zum Ziel haben; Partizipations- und Anwaltsplanung dürfen nicht zuletzt von hier ausgegangen sein.

Beide Universitäten gründeten um 1960 gemeinsam das Joint Center for Urban Studies, ein reines Forschungsinstitut; MIT einige Jahre spä-

ter das Urban Systems Laboratory, eine Einrichtung zur Zusammenfassung aller mit städtischen Problemen befaßten MIT-Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Am MIT wurde ein interdisziplinäres Semesterprojekt durchgeführt, an dem Studenten und Professoren verschiedenster Fachrichtungen beteiligt waren und das die Entwicklung eines multimodalen, integrierten und evolutionsfähigen Verkehrssystems zum Ziel hatte. Etwa im Jahre 1968 wurde ein mit mehreren hunderttausend Dollar dotiertes Forschungsprojekt zur Ermittlung der Auswirkungen begonnen, die Stadtautobahnen auf die städtische Umwelt haben. Und, last not least, in Cambridge führte man eine Art Vorstudie der Untersuchung durch, über die Murphy in seinem Artikel berichtet; es ging dabei um eine alternative, in ihren sozialen und stadtstrukturellen Auswirkungen weniger negative Linienführung einer Schnellstraße durch Cambridge.

Soweit der Exkurs über die Umwelt, in der das Vorhaben entstand, die Straßenverkehrsplanung im Verdichtungsraum Boston zu überprüfen. Ich komme jetzt noch einmal auf die Studie selbst zurück, um mit einigen allgemeinen Punkten abzuschließen.

— Der von der Bostoner Untersuchung beschrittene Weg deutet in eine Richtung, in der Planung für die Planenden komplexer und für die Gesellschaft kostspieliger wird. Um die damit verbundenen größeren Schwierigkeiten auf sich zu nehmen, ist eine besondere Motivation des Planers erforderlich. Sie besteht zum Teil in dem Bestreben, Umwelten als Ergebnisse von Planung möglichst menschlich auszubilden, und zwar um der Menschen willen, die in diesen Umwelten leben. Zum anderen kann sich die Motivation herleiten aus dem Gedanken, daß im Prozeß der Planung für die «Betroffenen» Möglichkeiten der Selbstverwirklichung gegeben sind, die durch Beteiligung realisiert werden können. Da der Planer aber oft versucht sein wird, zum einfacheren Weg zurückzukehren, werden Kontrolle durch die Betroffenen und ein von ihnen ausgeübter Druck wohl immer notwendig sein.

– Außerdem wird Verkehrsplanung an Komplexität zunehmen, weil das Wissen um Systemverknüpfungen und Implikationen wächst und weil die verfügbaren Technologien zahlreicher werden. Hier ist eine Bemerkung angebracht: So wie sich die weitgehende Konzentrierung auf Maßnahmen für den Individualverkehr als unzureichend herausgestellt hat, so wäre es verfehlt, jetzt allein schon in bestimmten Technologien (wie Schnellbahnen oder Kabinenbahnsystemen) oder in Methoden (wie Transparenz und Beteiligung in der Planung) Allheilmittel zu sehen, die gleichsam automatisch zu einer Bewältigung von Transportproblemen führen könnten.

– Experten und interessierte beziehungsweise betroffene Öffentlichkeit werden sich in dem ergänzen müssen, was jeder überwiegend und besonders gut in eine Planung einbringen kann, die ihre erste Aufgabe darin sieht, in der Umwelt optimale menschliche Entfaltungsmöglichkeiten zu schaffen und zu erhalten. Beide Seiten – wenn hier einmal der Einfachheit halber diese Zweiteilung erlaubt ist –, beide Seiten werden diese Einsicht in die Begrenztheit der eigenen und die Überlegenheit der anderen Position auf bestimmten Gebieten ebenso einüben müssen wie das Verständnis für die Denkweisen der anderen Seite. Insofern kommt einer gemeinsamen Planung durch möglichst viele der Betroffenen große Bedeutung zu in der Vermittlung von Primärerfahrungen über das Zusammenleben in Städten, über das Funktionieren urbaner sozioökonomischer Strukturen. All das gilt auch für das Verhältnis der Gruppen von Betroffenen untereinander. Und es steht in Zusammenhang mit dem Problem konträrer Ziele ein und derselben Person, mit den Vorstellungen, die je nach der Rolle wechseln, die die Person innehat. Hier können Spieltechniken (gaming) vielleicht den Lernprozeß fördern. (Zum Stichwort Lernprozeß gehört ebenfalls, daß man die Meinung über Bord wirft, alle Unzulänglichkeiten im Verkehr könnten oder müßten beseitigt werden.)

– Zurzeit entwickelt man nicht nur zahlreiche neue Nahverkehrstechnologien, sondern man hat auch begonnen, im Rahmen bestehender Technologien mit neuen betrieblichen und wirtschaftlichen Operationsformen zu experimentieren. Dabei stellt sich im zuletzt genannten Bereich die Frage, wieweit in finanzieller Hinsicht eine geringere Bezuschussung der Erstellung von Verkehrsanlagen notwendig und möglich ist zugunsten einer zunehmenden Finanzierung von Operationsformen, die vielleicht neue bauliche Anlagen zum Teil überflüssig machen. Die Phase neuer Nahverkehrstechnologien steckt noch im Anfang (kaum ein System ist schon in praktischer Erprobung); ähnliches gilt für das Ausprobieren neuer Operationsformen. Schlußfolgerungen sind zurzeit schwierig. Eines aber läßt sich wahrscheinlich sagen: Gerade in der jetzigen Innovationsperiode sollten Entscheidungen möglichst aufgeschoben werden, die die Struktur sozial, ästhetisch und/oder affektiv intakter städtischer Umwelten tiefgreifend und unwiderruflich beeinträchtigen würden.

Die Wiener Secession

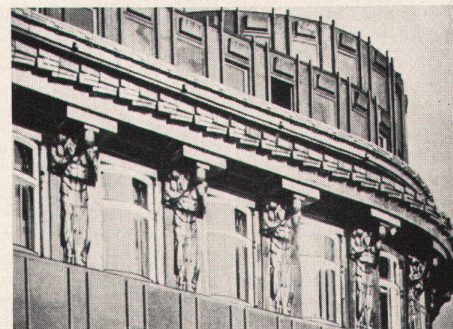
Eine Dokumentation von Robert Waissenberger
296 Seiten mit 45 schwarz-weißen und 49 farbigen Abbildungen

Verlag Jugend und Volk, Wien 1971. sFr. 140.–

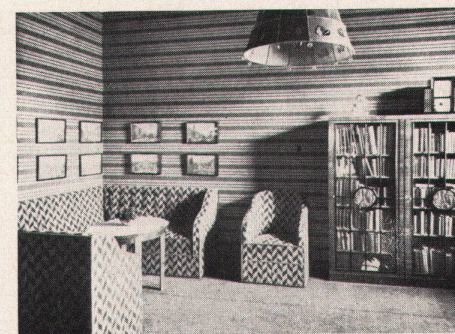
Ein Festbuch über die Geschichte der Wiener Secession ist erschienen. Sie wird 1972 den 75. Geburtstag feiern. Die vornehme Aufmachung des Buches verpflichtet sich ganz dem Begriff: Wiener Jugendstil. Robert Waissenberger wollte aber in diesem Buch die Geschichte der Wiener Secession bis zur Gegenwart darlegen. Es fragt sich nun, ob die nur dem Jugendstil verpflichtete Graphik des Buches diesem weitgesteckten Ziel gerecht wird. Aber nicht nur wegen der raffinierten Aufmachung stellt man sich diese Frage, auch inhaltlich liegt der Schwerpunkt bei den Ereignissen der Jahrhundertwende. Zur Bewältigung der Stofffülle und der äußerst wechselvollen Geschichte wäre vielleicht eine deutliche Dreiteilung sinnvoll gewesen. Die Geschichte der Gründungszeit bis zum Ende der Monarchie, die Zeit der ersten Republik und des Nationalsozialismus und schließlich Wiedergeburt und Aufstieg nach 1945. Jede Epoche war in unverwechselbarer Weise ausgeprägt. Gerade die Zeit nach 1945 wäre als selbständig gestalteter Band ein eindruckliches Gegengewicht zur großen Gründerära.

Wer über die letztgenannten Jahre der Wiener Secession Bescheid wissen will, hat hier eine hervorragende Dokumentation in Wort und Bild vorliegen. Für uns ist der Beginn der Wiener Jugendstilarchitektur von besonderem Interesse. Waissenberger erkennt ihre Wurzeln zu Recht im Eklektizismus. Eine «Renaissance-Eklektik», die beispielsweise bei Otto Wagners Villa in der Hüttenbergstraße deutlich zum Ausdruck kommt. Die raffinierte, stilistisch ebenfalls sich aus dem Eklektizismus entfaltende Architektur der Stadtbahnstationen beeinflusste schließlich das Secessionsgebäude (1897–1898) von Joseph Maria Olbrich. Wertvoll sind auch Waissenbergers Vergleiche mit dem Ausland und die Frage, von welchen Ländern die Wiener Secession beeinflusst wurde. Schon 1900 würdigte die Secession Charles Rennie Mackintosh. Das Wiener Interieur erlaubt manchen Vergleich mit den Leistungen dieses Schotten. Obwohl Otto Wagner korrespondierendes Mitglied des Royal Institute of British Architects war und seine Werke auch in London veröffentlicht wurden, finden wir bei ihm und seinen Fachkollegen aber keinen Einfluß der damals so beliebten englischen Landhausarchitektur. In Deutschland wurde sie durch Hermann Muthesius propagiert, und sie fand beispielsweise schon in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts in der Schweiz Liebhaber. In Österreich wurde die quasi einfache Lebensweise des Engländers erst durch Adolf Loos, den Secessionsgegner und Spötter, bekanntgemacht. Anregungen durch einfache anonyme Architektur holte sich aber Joseph Hoffmann aus dem Süden. Die Zeitschrift «Der Architekt» brachte 1895 «architektonische Szenarien der österreichischen Riviera». Diese Reiseskizzen dürfen als Vorstudien secessionistischer Villen gewertet werden.

Wenn in diesem Buch auch die Frage berührt wird, woher Olbrich das sogenannte «Orienta-



lische» seiner Entwürfe hatte, so fehlt bisher eine befriedigende Antwort. Zu den bisher geäußerten Vermutungen, vergleiche den Darmstädter Olbrich-Katalog 1967, sei noch an einen damals sehr bekannten Ausstellungsarchitekten erinnert. Die phantastischen Festbauten des Genuesen Raimondo d'Aronco könnten den Weg Olbrichs vorgezeichnet haben. Als ehemaliger Hofarchitekt des Sultans in Konstantinopel war er der orientalisierende Eklektizist par excellence. Olbrichs Leistungen wirken weniger üppig, oder wie man heute gerne formuliert «sachlicher». Aber gerade diese Sachlichkeit entsprang einem weiteren historistischen Moment, wenn auch lokaler Prägung. Das Wiener Biedermeier kam zu neuer Ehre. Das erste Heft der Zeitschrift «Das Interieur, Wiener Monatshefte für angewandte Kunst», 1900, verherrlichte die Zeit Nestroys. Damals entstanden «echte Wiener Interieurs». Nicht zufällig wurde Rudolf von Alt, der bedeutendste vormärzliche Stadtvedutist, Ehrenpräsident der Secession. Wurde nicht gerade eine konservative Bürgerschaft Kunde der Vereinigung, welche den traditionsverbundenen Biedermeiersalon durch Klimtstudien verfeinerte und durch



¹ Robert H. Murphy, The Boston Transportation Planning Review: A Reevaluation of Expressways' Value in an Urban Area; Traffic Engineering, June 1971, 18–22.

² Dem Rezensenten ist nicht bekannt, ob die Studie inzwischen abgeschlossen ist.

³ Hierauf hat mich Claus Heidemann aufmerksam gemacht.

¹ Haus Zacherl, Wien 1903–1905. Architekt: Josef Plečnik. Bildquelle: «Der Architekt», Januar 1906, Heft 1, S. 11

² Arbeitszimmer, Wien 1915. Architekt: Josef Hoffmann. Bildquelle: «Innendekoration», März 1916 S. 130