

PLANUNGSLOS

KRITIK

DER LEITLINIEN

MATZLEINSDORFERPLATZ SÜD

Die Leitlinien sind da. Beschlossen von der STEK (Stadtentwicklungskommission) geben sie dem städtebaulichen Prozess "Matzleinsdorferplatz Süd" einen Rahmen. Das Papier dient als Grundlage für die Erstellung des städtebaulichen Leitbildes. Der folgende Text ist eine weit gefasste Auseinandersetzung mit diesen Leitlinien. Gleichzeitig wirft der Text auch einen Blick auf wesentliche Grundzüge der derzeitigen Stadtentwicklung in Wien und stellt in groben Zügen die Geschichte des Matzleinsdorferplatzes dar - ein Wissen, das ich mir in einer fast zwanzigjährigen Beschäftigung mit dem Ort erarbeitet habe.

Stadtplanung ist in Wien eine ausgefuchste Angelegenheit. Delegationen aus der ganzen Welt reisen nach Wien. Die Expertisen der MA18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) und MA21 (Stadtteilplanung und Flächenwidmung) sind gefragt. Wien verkauft sich gut. Das Image stimmt.

Jedes Bild hat Ränder. Kritische Äußerungen und Unmutsbekundungen über städtebauliche Prozesse und über konkrete Bauprojekte sind in Wien weiter verbreitet, als landläufig angenommen wird. Ebenso steigt seit Jahren die konkrete Kritik an gewissen Ausprägungen und Resultaten der Wiener Stadtentwicklung, der Wohnraumpolitik oder der Flächenwidmungen.

Die Unschärfen, Widersprüchlichkeiten und blinden Flecken innerhalb der Wiener Stadtentwicklung will ich in diesem Text anhand des Planungsgebietes "Matzleinsdorfer Platz Süd" hervorheben. Herausstellen möchte ich dabei eine politische und historische Dimension, die hinter einer hegemonialen Wahrnehmung von Örtlichkeiten liegt. Außerdem möchte ich auf das transformative Potential, das im Verkehr liegt, hinweisen.

Der Matzleinsdorferplatz ist mein Steckenpferd. Ich erforsche den Platz seit 17 Jahren. Ebensolange spreche ich vom Platz, mache Ausstellungen am Platz, Workshops über den Platz, organisiere Stadtpaziergänge, sammle Archivmaterial und entwickle eine Kunspraxis rund um den Platz. Ich liebe den Matzleinsdorferplatz.

Niemand kennt den Platz besser. Die folgende Kritik am städtebaulichen Leitbild, das sich mit der Publikation der Leitlinien am Horizont abbildet ist deshalb sehr umfangreich und teilweise emotional eingefärbt. Ich bin traurig, wenn ich an die Zukunft des Platzes denke. Die Leitlinien sind technisch, recht bürokratisch. Dem Bild fehlt genau jene emotionale Farbe, die sich aus einer wirklichen Auseinandersetzung mit einem Ort, des Verbindens und Kümmerns und der sozialen Dimensionen die damit einher gehen, ergibt. Ich kenne den Platz. Der Text soll keine Besserwisserei sein, aber zeigen, dass Expertenwissen und Fachwissen Schwachstellen aufweist. Letztlich möchte ich meiner Verwunderung darüber Ausdruck verleihen, daß ein so weitreichender städtebaulicher Entwurf in den politischen Gremien (STEK) der Stadt keine kontroversielle Wortmeldungen hervorruft, so ein Papier nicht diskutiert, sondern abgeseget wird.

Linien machen den Matzleinsdorferplatz aus und durchziehen den Ort. Leitungen, Markierungen, Gleise, Bahnen, Spuren, Kanäle, Schächte. Ein Verkehrsknoten. Schlecht angeschrieben. Zu Unrecht?

Im April 2020 beschließt die Stadtentwicklungskommission - wie gesagt diskussionslos - die "Städtebauliche Leitlinien" für das Planungsgebiet "Matzleinsdorferplatz Süd". In diesem Gremium sitzen der Bürgermeister, Stadträte und Stadträtinnen, Klubobleute, Bau-, Planungs- und Finanzdirektorinnen und -direktoren insgesamt 69 stimmberechtigte Personen und zusätzlich Fachbeamte ohne Stimmrecht. Die STEK beschließt alle

städtebaulichen Konzepte, diesbezügliche Strategien, Leitbilder, die Grundlagen für städtebauliche Verträge und Flächenwidmungen und Bebauungspläne, schafft die Voraussetzungen und setzt Rahmenbedingungen für städtebauliche Planungen. (Was nicht bedeutet, daß die Immobilien und Grund-Eigentümerinnen sich an die städtebaulichen Leitbilder gebunden fühlen müssen.)

Im Wesentlichen bestätigte die STEK, inmitten des ersten Corona-Lockdowns, jenes städtebauliche Konzept, das aus dem entsprechenden "kooperativen Planungsverfahren" hervorgegangen ist. In diesem moderierten Verfahren (Projektleitung: *Emrich Consulting*) haben sich die Grundeigentümerinnen des konkreten Planungsgebietes, genau gesagt die Grundeigentümerinnen der neu zu widmenden Grundstücke gemeinsam mit Magistrat und Bezirk auf Planungsziele akkordiert und mehr oder weniger konkrete, mehr oder minder vage stadtplanerische Ziele ausverhandelt.

Die Interessen der aktuellen Nutzer und Nutzerinnen der Grundstücke, der Anrainer*innen oder von Personen, die sich am Platz aufhalten oder den Platz ergründen wurde nicht in die Leitlinien integriert. Im Frühjahr 2018 kam es zwar zu einer BürgerInneninformation in der Hotellobby des Hotel Rainer, wo sich die Anwesenden ua. entschieden gegen Hochhäuser ausgesprochen haben und ihre Wünsche solchermaßen auf bunte Zetteln schreiben konnten, aber die "Anregungen" und Wünsche - die in Folge auch in Form einer Gesprächsrunde im Bezirksamt Favoriten vertieft wurden - sind nur sehr willkürlich, unverbindlich und vage in die Leitlinien aufgenommen worden.

Durch den Beschluss der Leitlinien segnet die STEK die Ausrichtung der bisherigen städtebaulichen Planung ab und gibt grünes Licht für die Erarbeitung eines dementsprechenden Leitbilds. In weiterer Folge werden die jetzt definierten Leitlinien auch die privatrechtlichen Vereinbarungen mitbestimmen, welche die Stadt - sehr wahrscheinlich in Form eines "Städtebaulichen Vertrages - mit dem "Projektentwickler" (höchstwahrscheinlich der ÖBB) abschließen wird.

Bevor ich auf die einzelnen Punkte zu sprechen komme möchte ich noch mal etwas genauer auf die Funktion des Leitbildes eingehen, welches aller Voraussicht nach, nicht sehr weit von den jetzt beschlossenen Leitlinien sich entfernen wird.

"In einem städtebaulichen Leitbild werden Ziele für die Entwicklung eines Stadtteils definiert. Es werden die maßgeblichen Rahmenbedingungen für die weiteren Planungsschritte geschaffen und es dient als Grundlage für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sowie Detailgestaltungen."

Das bedeutet, das Leitbild ist zwar rechtlich unverbindlich, aber gleichzeitig sind in diesem Leitbild alle wesentlichen Entscheidungen für die Zukunft des Planungsprozesses bereits festgelegt - wenngleich die tatsächliche Flächenwidmung und Beschlussfassung über den Bebauungsplan erst in einigen Jahren statt finden wird. Im Leitbild steht wie die Gebäude liegen, wie hoch sie sein werden und welche Funktionen sie tragen (Wohnen, Büro, Gewerbe, soziale Einrichtungen, Dienstleistungen), es steht wo Wege verlaufen, wo Freiflächen sein sollen oder wo Verbindungen zwischen existierenden Parks, Grünflächen geschaffen werden.

So erfaßt ein städtebauliches Leitbild ein ganzes Gebiet, es entwickelt weit über die eng umrissenen Grenzen der tatsächlichen Baufelder hinweg Wirkung und Veränderung im Stadtteil - "positive Strahlkraft" nennen das überzeugte Planer*innen, wohingegen kritische Geister die glänzenden Aussichten und schönen Bilder, die bei solchen Prozessen zirkulieren, mit politischen Diskussionen - wie etwa der Theorie von "der unternehmerischen Stadt" oder dem Begriff "Gentrifizierung" - verknüpfen und so in ein differenzierteres Licht setzen.

Am Beispiel "Matzleinsdorfer Platz Süd" heißt das in punkto Stadtraum folgendes: Mit dem Entschluss die U-Bahn bis zum Matzleinsdorferplatz zu verlegen sind drei Grundstücke in den Fokus der "Entwickler" resp. in den Blick von InvestorInnen gerrückt, die bis dahin - wie der gesamte Matzplatz - wenig Beachtung gefunden haben:

1

ein großes langgestrecktes Grundstück entlang der Bahntrasse, das sich bis zur Landgutgasse/Waldmüllerpark (zum "Neuen Landgut") erstreckt, eine ÖBB-Kleingartensiedlung, mehrere Geschäfte, das FEUERWERK, Disteln, Brachflächen, Straße und Asphalt beheimatet und im Eigentum der staatlichen Bahngesellschaft (ÖBB) steht. (Baufeld 1)

1A

Im Süden des Grundstücks, zwischen KfZ-Werkstatt und Hotel Rainer besitzt die Rainer-Firmengruppe (Vgl.: Mazda Rainer) einen Autoabstellplatz. Diese Fläche wurde im Verlauf des Planungsprozesses - womöglich aufgrund von Kritik - aus dem Baufeld1 heraus genommen und trägt jetzt die Bezeichnung 1A.

vgl.: <https://matzleinsdorferplatz.at/2020/01/26/matz-not-mazda/>

2

Ein kleineres, aber für InvestorInnen nicht minder interessantes Grundstück liegt unmittelbar angrenzend zum zukünftigen (einzigen) U-Bahnausgang auf Favoritener Seite, dort wo der Fußweg von der S-Bahn Station rauf zur Triesterstraße, zu den Bussen und zu den Baumärkten führt; wo vor der Errichtung des Hauptbahnhofs (und der Gleisüberwerfung beim Matzleinsdorferplatz) das Café Pendel inklusive Gastgarten und entlang der Bahn sich eine grüne Gstettn befunden hat und heute die Baugrube für die U-Bahn-Tunnelbohrmaschine sich erstreckt bzw. eine unwirtliche Pissecke ihren Duft verströmt. Der eine Teil des Grundstücks, wo jetzt die Baustelle ist und wo lange Zeit Blumen2000 war steht eigenartigerweise im Eigentum der Firma Sochor (A. Sochor & Co GmbH), den Betreibern der Baumärkte (Sochor, OBI). Eigenartigerweise, weil das Grundstück bis vor nicht allzu langer Zeit im Besitz der ÖBB gewesen sein muss, so wie die Shell-Tankstelle dort auf ÖBB Grund steht. Baufeld 2 erstreckt sich also bis zur Shell-Tankstelle und auch hier gibt es die Konstruktion eines Baufelds 2A, welches in dem Fall sogar größer als Baufeld 2 ist und eben der altehrwürdigen Shell-Tankstelle als gepachteter Grund dient. Shell will den Platz dort nicht verlassen und hat im Gegensatz zu den Pächtern der Kleingartensiedlung auch vertraglich bessere Karten.

3

Das dritte Grundstück befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite der Triesterstraße ist flächenmäßig mit dem Baufeld 2A (Shell Tankstelle) vergleichbar und liegt wie ein spitzer Keil zwischen der Triesterstraße und dem evangelischen Friedhof, wobei im Osten die Ustrab-Gleisanlagen und ein Fußweg in Richtung Knöllgasse verlaufen. Auf diesem Grundstück befand sich lange Zeit eine BP-Tankstelle und am Spitz ein kleiner Glaspavillon plus Grünfläche, in dem heute Blumen 2000 residiert. Am Grundstück selbst befinden sich Baucontainer, Einrichtungen für die U-Bahnarbeiten. Baufeld 3 ist im Eigentum der MA 69, gehört also der Stadt Wien.

Der Planungsprozess bezieht sich auf diese drei Baufelder. Diese Grundstücke werden gewidmet, bebaut und sind von Interesse. Hier wird investiert, das heißt: es wird viel viel privates Kapital in die Errichtung von Gebäude fließen, die in Zukunft Profit abwerfen und letztlich zur Steigerung des Kapitals der EigentümerInnen dienen sollen - Betongold ist hier das Stichwort; Gstettn, Disteln, konsumkritische Freiräume, soziale Bauten im weitesten Sinne, mit einer städtebaulichen Entwicklung von der überwiegend Menschen mit wenig oder sehr wenig Geld profitierten, ist nicht zu rechnen. Das zahlt sich für InvestorInnen nicht aus.

Wenn Grundstücke an private Bauträger, an private InvestorInnen aber auch an Aktiengesellschaften/Konzerne in Staatsbesitz vergeben werden, dann führt kein Weg daran vorbei, daß die Flächen - innerhalb der gesetzten Rahmenbedingungen - möglichst gewinnbringend verwertet werden. "Aufwertung" ist (neben Nachhaltigkeit) nicht zufällig das zentrale Argument innerhalb von Stadtentwicklung. Im 19. Jahrhundert lautete das vergleichbare Begriffspaar: Assanierung und Hygiene.

Ich habe betont, wie bei der Stadtentwicklung die tatsächlichen Baufelder eingebettet sind in ein weiter gefaßtes Planungsgebiete. Anders wäre Stadtplanung auch gar nicht zu denken. Kommunale politische Entscheidungen (in diesem Fall die Errichtung der U-Bahn) und Konzepte der Stadtentwicklung (STEP, Smart City, Zielgebiete) bilden die Voraussetzungen dafür, welche Gegenden, welche Gebiete, welche Grundstücke "entwickelt" werden, eine "Aufwertung" erfahren. Die öffentliche Hand - Stadt und Bund - finanziert die Infrastruktur. Wiener Magistrate koordinieren, planen und setzen die Leitlinien.

Seit den 1990er Jahren verzichtet die Stadtverwaltung weitgehend auf die Errichtung von kommunalen Wohnbau und fördert statt dessen Sanierungen von privaten Wohnhäusern. Die sog. "sanfte Stadterneuerung" entstand. In den letzten Jahren fokuzierte die Stadtverwaltung verstärkt auf die Förderung von Neubauten über die Wohnbauförderung, mittels Darlehen und Beihilfen, sowohl in Miete als auch in Eigentum. Bauträger, Genossenschaften, gemeinnützige Baugesellschaften (dazu zählen Gesellschaften, wie die Donau-City-Wohnbau-AG, Sozialbau AG, etc.) garantieren im Gegenzug (teilweise auf Zeit und in gewissen Ausmaß) "leistbare" Wohnkosten. Die Stadt nennt das "sozialen Wohnbau" und versucht dafür den Begriff "Wiener Modell" zu etablieren. Ein Modell, das auch die historischen Sozialbauten, die lange Geschichte der sozialdemokratischen Wohnbaupolitik umfasst.

Zwei weitere Instrumente der Stadtplanung seien noch knapp erwähnt, weil sie in der Öffentlichkeit rezipiert werden und den Matzleinsdorferplatz betreffen:

1

Die Stadt kann laut Bauordnung sog. "**städtebauliche Verträge**" mit privaten Investoren abschließen; im Wesentlichen garantiert die Stadt mit den Verträgen eine "Planungssicherheit", die notwendigen Widmungen, einen reibungslosen Ablauf und überträgt gleichzeitig städtebauliche Aufgaben auf die privaten Investoren (Beteiligung an Infrastrukturkosten, Raum für Kindergärten, ein gewisses Maß an "leistbaren" Wohnungen, etc.). Die Verträge sind vertraulich, für die Öffentlichkeit nicht einsehbar. Dabei handelt es sich bislang um (wenige) Mega-Bauprojekte in Wien (Soravia/Ares-Triiple, Soravia-Danube-Flats, Tojner-Heumarkt-Projekt, etc.). Der Nutzen für die Stadt/Öffentlichkeit ist (sehr) bescheiden, kritische Kommentare stellen vor allem die Intransparenz der Verträge, eine offensichtliche Verbandelung zwischen InvestorInnen & Stadtpolitik und die Realisierung von nur sehr spezifischen "sozialen Einrichtungen" (Kindergarten, Plastikspielplatz) in den Vordergrund - zudem werden größere städtebauliche Umgestaltungen, die den Mehrwert der Investments ausmachen als großzügige Infrastruktur-Geschenke verkauft, so etwa bei der Schnellstraßen-Überplattung am Donaukanal, beim sog. Triiiple-Tower.

Weniger diskutiert wird leider, wie diese Verträge einem allgemeinen Trend zur Privatisierung/Beseitigung von öffentlichen Räumen Vorschub leisten. Teilweise betrifft das die unmittelbare Umgebung der Landmark-Projekte, zum Teil entstehen so private Cluster (Soravia-Lände / Thomas-Klestil Platz) oder es entstehen sogar ganze Stadtteile (Viertel2 = RealEstate-Projekt, ohne städtebaulichen Vertrag), in denen die Eigentümer*innen via Hausordnungen und keine demokratische Öffentlichkeit/Ausverhandlung über die Nutzung ihrer - wie sie häufig heißen - Quartiere, bestimmen! Zudem ist es so, daß private Investoren "ihren" öffentlichen Raum streng nach marktwirtschaftlicher Logik gestalten - was zb. dazu führt, daß die wenigen

in Beton gesetzten Bäume mit schwarzen Split zugeschottert werden. Das ist praktisch, macht keine zusätzliche Arbeit und es kommt kein Unkraut, keine lästige Pflanze auf. Dafür setzt die Stadt dort aufwendige Konstruktionen zur Kühlung der versiegelten Flächen auf die Hydranten.

Viele Menschen scheinen - in Zeiten einer Veröffentlichung alles Privaten - einfach nicht zu erfassen, welche gravierenden Auswirkungen eine Privatisierung der Öffentlichkeit nach sich zieht. Letztlich werden hier grundlegende demokratische Rechte ausgehebelt. Die Eigentümer bestimmen wer ihre Welten in welche Bilder faßt. Sie überwachen und filmen Dich und sie bestimmen, ob Du die Steine an der Uferböschung im Spiel mit den Kindern übers Wasser springen lassen darfst. Umso befremdlicher ist die Attraktivität dieser privaten Stadtteile für Selbstinszenierung und Eigenreklame. Ich verstehe gerade noch, warum Autos und andere Produkte werbetechnisch gerne in diese Kulisse gesetzt werden oder warum Teenager sich dort fotografieren, aber warum SPÖ Politiker (BM Michael Ludwig, designerter BV Alexander Nikolai) oder StadtplanerInnen (vgl.: Ausstellung WOW) sich positiv auf diese Modelle beziehen und sich inzwischen Wirtschaftsuni, OMV-Turm und Viertel2 ablichten lassen verstehe ich nicht. Es ist aber bezeichnend.

2

Aufgrund von zunehmender Kritik an der Entwicklung der Mietpreise, des Immobilienmarktes in Wien, hat die Stadtregierung 2019 eine vieldiskutierte neue Flächenwidmungskategorie ins Leben gerufen: die Kategorie "Geförderter Wohnbau" schreibt bei Neuwidmungen von Grundstücken vor, daß zwei Drittel der Wohnungen als "leistbare" (Miete von ca. 5 Euro pro Quadratmeter) Wohnflächen angeboten werden müssen. Das bremst die Profitraten, die mit einer Umwidmung in Wien bislang einher gegangen sind. Die Immo-Wirtschaft ächzt, aber dennoch bleibt abzuwarten welche konkreten Resultate diese Entscheidung zeitigt. Bislang nimmt die Stadt zwar Unmengen an Geld für Infrastrukturentwicklungen in die Hand, aber ist nicht gewillt einen sozialen Städtebau mit Strahlkraft zu realisieren.

Erste Erfahrungen mit der Widmungskategorie zeigen, daß die eingebauten Schlupflöcher (bis zu 50 Prozent nicht-geförderter Wohnbau.) in Kombination mit der allgemeinen Dynamik am kapitalistischen Immobilienmarkt und einer Verinnerlichung der unternehmerischen Logiken (in ÖBB, Stadtverwaltung, staatliche Immobilienfirmen) die Widmungskategorie zu einem stumpfen Instrument machen. Das Mietrecht (Befristungen, keine Deckel im Neubau) und das sichere Umfeld ("lebenswerteste Stadt der Welt") machen den Wiener Wohnungsmarkt für internationale Investorenhäuser äußerst interessant. Das wird auch in Zukunft so bleiben, der "geförderte Wohnbau" - der letztlich nichts an den Eigentumsstrukturen verändert und in absehbarer Zeit zum massiven Problem werden wird - wenn nämlich die Mietenbeschränkungen fallen - wird die Wohnungsnot in der Stadt nicht mindern. Solange die Stadt den "geförderten Wohnbau" im Zweidrittelausmaß als Äquivalent zu einer echten sozialen und politischen Wohnbaukultur begreift, solange die SPÖ das (gerade noch) "leistbare Wohnen", ein "leistbares Leben" propagiert und solange staatliche Unternehmen ohne Not das undemokratische Geschäft des Privatkapitalismus betreiben und solange keine breite soziale Bewegung für ein Recht auf Wohnen und für eine Re-Demokratisierung der städtischen Öffentlichkeit eintritt, solange wird es der herrschenden Klasse möglich sein den Leuten ein A für ein O und den zerstörerischen Kapitalismus als Baumeister einer guten Ordnung zu verkaufen.

All diese Verzahnungen, Widersprüchlichkeiten, verschiedenen Interessen, die Beziehungen, Momente des Austausches und der Zirkulation von Kapital und auch von (historischen) Bedeutungszusammenhängen, all das verdeutlicht wie komplex Stadtplanung zu verstehen ist - diese Komplexität muss aufgehalten werden; es scheint aber so, als würden gerade die Stadtplaner*innen, die Verantwortlichen in der Stadtverwaltung und die Investor*innen selbst Probleme damit haben, diese Komplexität und die damit einher gehenden "Probleme" (resp. gesellschaftlichen Konflikte) auszuhalten

- man hat manchmal den Eindruck, als gebe es eine weit verbreitete Unfähigkeit Kritik im Lichte der eigenen Machtansprüche gut zu reflektieren. Beflügelt wird das Problem wohl durch eine gängige Praxis in der Stadtplanung, die eher durch ein entrücktes Betrachten von Karten, von (vermeintlich) leeren Bebauungsflächen, einer Vogelschau auf Planungsgebiete und durch einen unverrückbaren Glauben daran, für alle nur das Beste zu wollen, bestimmt ist - daher changiert der Umgang mit Kritik in diesem Bereich zwischen Unverständnis, Beleidigtsein oder dem Vorwurf mangelnder Dankbarkeit. Es werde halt viel gejammert in Wien, jammern die Städteplaner*innen.

Kritik am Städtebau/Stadtenwicklung ist in Wien unterentwickelt. Es reicht nicht bei jeder Gelegenheit zu betonen, wie schön und lebenswert es in Wien ist - das kann vielleicht in manchen Momenten strategisch trotzdem sinnvoll sein, aber ganz allgemein ist es kein Fehler die Instrumente der Kritik zu schärfen und Fragen zu stellen, die einen kapitalismusfreundlichen Grundkonsens ins Wanken bringen können. Wem gehört die Stadt? Wer baut? Wer kauft die "Anlagewohnungen"? Wie ist der Reichtum verteilt? Wo ist das schöne Leben für alle?

Ich finde es erschreckend, daß mittlerweile sogar die Grünen in Wien (siehe Wahlkampf zum Gemeinderat in Wien, September 2020) die Werbeformel von der "lebenswertesten Stadt der Welt" übernommen haben. Es ist allgemein bekannt, daß diese Einschätzung sich auf ein Ranking einer Unternehmensberatungsfirma begründet und auf qualitativen Daten basiert, die von hochrangigen MitarbeiterInnen internationaler Konzerne gegeben werden. Letztlich ist diese Narrativ nicht bloß aufgrund des lokalpatriotischen Gehalts problematisch, es folgt ganz klar einer Konkurrenzlogik, die der "unernehmerischen Stadt" zunehmend eingeschrieben ist und es tut all jenen Menschen Gewalt an, die aus dem gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen sind, kein Wahlrecht haben oder sich die Miete nicht leisten können. Die Stadt ist sicherlich für viele Menschen, ganz besonders für manche Klassen und Schichten lebenswert - was auf die allermeisten Städte zutrifft. Aber in der Logik von Rankings geht es nicht um Feinheiten: Wien ist die lebenswerteste Stadt der Welt." Punkt.

Erschreckend ist für mich nicht, daß die Stadtverwaltung im Wahlkampf diese Erzählung verwendet, weil sie weiß, daß eine ÖVP und eine FPÖ damit diskursiv in ein Dilemma geraten, indem sie quasi mit den eigenen Mitteln geschlagen werden und keine linke oppositionelle Stimme anwesend ist, die das ganze Thema Wohnungsnot, Gentrifizierung, InvestorInnen-Freundlichkeit oder spekulativer Leerstand resp. "Betongold" den beiden Regierungsparteien vorhalten könnte.

Erschreckend ist, daß die Stadtregierung nicht gewillt ist, trotz der - trotz der Abermilliarden an Steuergeldern die in den Wirtschaftskreislauf geblasen werden von einer kapitalfreundlichen Stadtplanung abzurücken. Und es gibt keine Anzeichen, daß die ungerechte Absicherung von kapitalistischen Interessen - und nichts anderes bezeichnet die Rede von der "lebenswertesten Stadt" - überhaupt als Problem angesehen wird: grundlegende soziale und politische Rechte werden ausgehebelt, Stadtentwicklung geht Hand in Hand mit Vertreibungspolitik, Überwachung und Abbau demokratischer Nutzung von Raum. Absicherung von Interessen der Starken und Stärkeren. Kapitalismus ist für immer.

Kritik wird als Raunzen auf hohem Niveau abgetan und den Kritiker*innen wird entgegen gehalten, daß Wien im internationalen Vergleich immer noch sehr günstige Mieten und einen großen Bestand an Gemeindewohnungen ihr eigen nennt; Eine solche - lokalpatriotisch angehauchte - Sichtweise verhindert eine differenziertere Diskussion und befördert den bestehenden Unmut. In Wien gibt es eine migrantische Arbeiter*innen-Klasse, die oftmals nicht einmal wählen darf und - nicht selten in desolaten und prekären Verhältnissen lebt. Die Ärmsten Menschen profitieren in Wien nicht von der Stadtenwicklung.

Das **unmittelbare Planungsgebiet** "Matzleinsdorfer Platz Süd" erstreckt sich auf die drei genannten Grundstücke, das Leitbild bezieht sich jedoch auf die gesamte Umgebung des Matzleinsdorfer Platzes.

Es erstreckt sich sozusagen über den gesamten Matzleinsdorfer Platz, sowohl auf das Verkehrsbauwerk Matzleinsdorfer Platz also auch auf den eigentlichen Matzleinsdorfer Platz in Margareten, auf den Theodor Körner Hof, die MA48 Zentrale, auf Wohnblöcke entlang der Reinprechtsdorferstraße, der Wiedner Hauptstraße (ehemalige Matzleinsdorfer Hauptstraße) und des Wiedner Gürtels - in Favoriten läuft das Planungsgebiet bis zum Waldmüllerpark, schließt die Wohngegend und das Hotel Rainer südlich des Parks mit ein, umfasst den Friedhof und angrenzende Wohnblöcke, den ehemaligen Mistplatz und geht bis zur Triesterstraße zu den großen Baustoffhändlern und dem neuen Hochhaus neben dem Franz Josefs Spital.

Warum wurden im Leitbild die Grenzen des Betrachtungsraums so gezogen? Eine explizite Erklärung dafür liefert der Text nicht. Linien am Plan sind sehr wirksam, einprägsam - die Festlegung des Gebietes wirkt willkürlich, ist aber sicher kein Zufall.

Die Baufelder befinden sich "am Matzleinsdorfer Platz", dh. sie sind untrennbar mit dem ganzen Platz, also sowohl mit dem Verkehrsbauwerk Matzleinsdorfer Platz, als auch mit dem eigentlichen Matzleinsdorfer Platz auf Margaretener Seite verbunden. Das betrifft verkehrspolitischen Aspekte, die Infrastruktur, Straßen, Leitungen und Wege.

Am Verrücktesten ist aber die Verzahnung mit der Vergangenheit, der ignorierten Geschichte der Gegend, die deswegen nicht wenig präsent ist.

Verwunderlich erscheint zuerst warum das städtebauliche Leitbild die Illusion eines bezirksübergreifendes Unterfangens erzeugt, wo doch alle Baufelder in Favoriten liegen. Im gesamten Text des Leitbildes gibt es kaum Verweise auf bauliche Vorhaben oder Gestaltungskonzepte, die für die Margaretener Seite angestrebt werden. Es hat fast den Anschein als sei (das politisch, administrative) Margareten inhaltlich und politisch in diesem städtebaulichen Leitbild gar nicht enthalten. So verwundert auch, daß im Betrachtungsraum der gesamte Theodor-Körner-Hof inkludiert ist. Die MA18 betont, daß Margareten bei der Entwicklung des Verkehrskonzepts durchaus beteiligt ist - so richtig ersichtlich ist das in den ausformulierten Leitlinien nicht.

Mit Blick auf die Historie macht beides Sinn. Der Theodor Körner Hof inklusive Wohnhochhaus ist, zusammen mit dem autozentrierten Verkehrsbauwerk Matzleinsdorfer Platz und der tiefgelegten Ustrab (Unterpflasterstraßenbahn) ein ideales Produkt der städtebaulichen Maßstäbe nach 1945. Eine gute, angesagte Gegend, saubere Passagen, die Sicherheit vor Wind und Wetter bieten, die innovativsten Verkehrskonzepte. Man könnte sagen, am Matzleinsdorfer Platz zeigt sich der Wunsch nach Aufbruch, nach Wirtschaftswachstum, nach einem fordistischen Lebensstil und nach Verdrängung der unmittelbaren blutigen Vergangenheit. Die Verkehrshölle, der Horror, die Angst, die Rede vom Unort und NichtOrt, all das ist damals schon angelegt und wird ab den 1970er Jahren zum echten Problem für den Platz.

Dieses städtebauliche Monstrum (gebaut als Juwel) muss heute von der Stadtplanung, und den Investoren beseitigt werden, um die angestrebte Aufwertung und Definitionshoheit über den Platz zu erreichen und so ein städtebauliches Ausrufezeichen zu setzen.

Die allgemeinen Zielsetzungen des Leitbildes wimmeln nur so von Begriffen wie "Attraktivierung", "Aufwertung" oder "Mehrwert". Angestrebt werde eine "hochwertige Nutzung" der "Baulandflächen" (Sind die Grundstücke überhaupt schon als Bauland gewidmet?) und Ziel sei die Schaffung eines "attraktives

Entrees zum 10. Bezirk", entstehen solle "ein neues, vielfältiges identitätsstiftendes Grätzl". Im Planungsprozess ist von einem schönen "Tor nach Favoriten" die Rede.

Der Matzleinsdorfer Platz muss schön werden, ein neues Image erhalten. Der finanzielle und städtebauliche Erfolg der Bauprojekte, der akkumulierte Profit hängt von diesem Image ab! Wer will heute schon am Matzleinsdorferplatz wohnen?

Die **Aufwertung** - das sei an dieser Stelle ganz klar gesagt - meint in erster Linie entgegen der landläufigen Lesart des Begriffs keine allgemeine Verbesserung oder Verschönerung, sondern eine Steigerung des Wertes von Dingen, zur Erzielung höherer Preise. Eine Kommodifizierung. Das heißt nicht, dass städtebaulich im Zuge von sog. "Aufwertungen" überhaupt keine Verbesserungen passieren, was Benützbarkeit, Gebrauch oder Komfortabilität anbelangt, aber das sind Begleiterscheinungen der Aufwertung nicht ihr erster Gehalt. Profite machen andere. Der Wert der durch Tauschprozesse wirklich zu Geld gemacht werden kann, gehört anderen und wird privat realisiert. Profit machen wenige. Hand in Hand mit Aufwertung geht in der Regel eine intensive Regulierung, Überwachung und Kontrolle der neu geschaffenen Werte - und eine Verdrängung von einkommensschwachen, unerwünschten, störenden, widerspenstigen, unpassenden Menschen. Aufwertung geht Einher mit Abwertung. Zuerst werden Stadtteile, Gegenden als düster, baufällig, gefährlich, kriminell, häßlich, unansehnlich oder einfach nur als uninteressant deklariert - dann kommt das Kapital. Es wäre wünschenswert, wenn es anders wäre und wenn sich "Aufwertung" - zumal im Städtebau, wo so viel Kapital im Spiel ist - dem Gehalt nach tatsächlich dem alltagsprachlichen Verständnis angleichte; Das wird es im Kapitalismus aber nicht spielen. Man stelle sich kurz vor die sozialdemokratische Stadt der 1920er Jahre hätte den Bau des Karl-Marx-Hofs in Döbling mit einer "nachhaltigen Aufwertung des Stadtteils" begründet. Deswegen ist es unumgänglich dem Kapitalismus mit kapitalismuskritischer (undogmatischer!) Kritik zu begegnen.

Boltanski/Esquerre beschreiben im Buch "Bereicherung. Eine Kritik der Ware." die Entwicklung des zeitgenössischen Kapitalismus (im Westen) hin zu einer ausdifferenzierten Bereicherungsökonomie (Ökonomie des Reichtums / Luxus) mit komplexen Wertermittlungsformen, in der Objekte, Dinge, Standorte, Regionen, Kunstwerke, Nahrungsmittel oder Häuser gezielt mit der Ressource Geschichte/n angereichert und so überdurchschnittlich stark im Wert gesteigert werden. Patrimonialisierung: schlummerndes Erbe wird in Vermögen oder gar in Weltkultur verwandelt.

Dem Aufspüren historischer Marker für wertsteigernde Narrationen sind keine kreativen Grenzen gesetzt, nicht selten wird quasi Müll (Stichwort: Dachbodenfund) in Gold verwandelt, die Suche erstreckt sich auf historische Persönlichkeiten, auf historische Überreste, bedeutsame Gebäude oder überhaupt auf landschaftliche Schönheit, (kulinarische) Traditionen, (handwerkliche) Praktiken oder Verhaltensweisen - so kann alles, selbst der berühmte Wiener Grant - in die Sphäre der Zirkulation geschmissen und zu Geld gemacht werden. Zutreffend bezeichnen die beiden Autoren eine solche Patrimonialisierung auch als "territoriale Entwicklungstechnik", wo mittels "Entwicklungsstrategien" versucht wird "Aktivposten" zu heben oder ein schlummerndes "Potential" zur Geltung zu bringen.

Der Matzleinsdorferplatz als Weltkulturerbe?

Gerade am Matzleinsdorfer Platz entbehrt die Zielsetzung, ein "identitätsstiftendes Grätzl" erschaffen zu wollen nicht einer gewissen Ironie:

Der Matzleinsdorfer Platz gilt als Nicht-Ort, als Ort ohne Geschichte, unattraktiv und häßlich, ein "ästhetischer Supergau", wie es in einem Stadtführer heißt. Dieses Image ist das Produkt eines spezifischen Umgangs

mit solchen Orten des Verkehrs, mit der Infrastruktur der Moderne. An die Verkehrsbauwerke waren große Versprechen geknüpft, Hoffnungen korrespondierten mit der großen Erzählung vom allgemeinen Wohlstand, Demokratie und Frieden, diese Versprechen haben sich ab den 1970er Jahren des 20. Jahrhunderts verflüchtigt, die Hoffnung auf eine gute Zukunft ist geschwunden, abgelöst durch eine neoliberale Ideologie, mit all den verherrenden Konsequenzen, global wie lokal.

Dem Matzleinsdorfer Platz ist mit der Zukunft die Geschichte abhanden gekommen, schlimmer noch, die gefliesten Passagen, einst Symbol für Ordnung, Hygiene, Sicherheit und Komfort haben sich in Angsträume, in Räume zum Vergessen, in regelrechte Orte des Horros verkehrt. Niemand kümmerte sich viel um den Platz, niemand investierte, das Bauwerk wurde als notwendiges Übel unterhalten, ein Security-Arbeiter zur Aufsicht bestellt.

Keineswegs verflüchtigt hat sich jedoch der motorifizierte Verkehr, die Autos und Lastwägen, die Vehikel für die das Verkehrsbauwerk in den 1950er und 1960er Jahren in zwei Bauphasen zugeschnitten wurde. Kaum ein Objekt symbolisiert besser die kapitalistische Verzahnung von Ökonomie, Kapital, Politik, Verkehr, Wissenschaften und Alltag. Kaum ein Ding steht so sehr für die Ambivalenz der flüchtigen kapitalistischen Versprechen auf Lust und Freiheit. Und nicht zuletzt repräsentiert das Auto vortrefflich den ignoranten Umgang mit struktureller Gewalt. Tote als Randnotiz der Verkehrsnachrichten, der Verkehrsstatistik.

Während alle also auf den Matzleinsdorfer Platz schimpfen, sich nur schleunigst von dem Platz entfernen wollen und ihm überhaupt nicht viel Freundlichkeit entgegen bringen, brettern die selben Menschen tagtäglich mit ihren Autos über den Platz, bewegen sich im Verkehr, aber ohne dem Ganzen auch nur einen Hauch an historischer Bedeutung beizumessen. Der Matzleinsdorfer Platz sei zum Vergessen, ein klassischer Nicht-Ort. Diese Sichtweise hat auch eine Funktion; sie entlastet, macht kaputt. Wer soll Einspruch erheben, wenn die Stadtverwaltung jetzt eine Aufwertung des Platzes verspricht?

Der Platz wurde vom motorifizierten Verkehr zerstört, die Explosion des Autoaufkommens steht im umgekehrten Verhältnis zur Aufmerksamkeit, die dem Kfz-Verkehr entgegen gebracht wird. Verkehrsbilder? Sprechen Politiker*innen von den gefährlichen Verkehrsknotenpunkten oder von subjektiver Unsicherheit der Menschen, dann sprechen sie nicht vom motorifizierten Verkehr, der diese Orte zerstört - die Autos werden aus dem Bild entfernt, unsichtbar gehalten, sie sind systemrelevant.

Verkehrsdenkmal Matzleinsdorfer Platz

Wichtig zu sehen ist, daß der Matzleinsdorfer Platz nicht für alle Zeiten ein Ort des lärmenden und stinkenden Autoverkehrs war, am Platz spiegelt sich im Grunde die Verkehrsgeschichte der letzten Jahrhunderte und wenn die Wagner-Stationen der U6 heute zu "Verkehrsdenkmalern" erklärt werden, frage ich mich, welche Parameter Verkehrsbauwerke zu solchen Denkmälern machen bzw. ob nicht der Matzleinsdorfer Platz mit all den verkehrstechnischen Schichtungen und Einrichtungen das Verkehrsdenkmal par Excellence in Wien sein müsste.

Am Platz befindet sich eines der ersten Eisenbahn-Viadukte, frühe (Pferde-)Tramwaylinien führten vom Platz in die Stadt, eine erste Licht-Ampfel befand sich am Platz, mit dem Umbau der 1950er und 1960er Jahren kam eine Auto-Unterführung, die Unterpflasterstraßenbahn, ein Personenförderband und prototypische Einrichtungen für den Fußverkehr (Passagen, Rolltreppe, Zebrastreifen, etc.) hinzu. Der Matzleinsdorfer Platz wäre ein würdiges Verkehrsdenkmal, aber er wird nie ein Verkehrsdenkmal werden, weil der lebendige Charakter des Platzes im Widerspruch zur versteinerten Struktur eines Denkmals steht? Weil ein Verkehrsdenkmal eine paradoxe Angelegenheit ist? Selbst wenn man sagt, es handle sich eben um ein Gebäude, welches

unter Denkmalschutz steht - selbst dann noch ist das Gebäude einem ständigen Verkehrsfluss, letztlich Wandel und Zerstörung ausgesetzt - vorausgesetzt es handelt sich um aktuell auch noch genutzte Orte des Verkehrs. Jedenfalls ist es eine reizvolle Gedankenübung nachzudenken, in welchem Verhältnis der Matzleinsdorfer Platz und das Verkehrsdenkmal zueinander stehen könnten. Aber wie konserviert und restauriert man den Matzleinsdorfer Platz?

Der Platz hat Geschichte und ein Teil der Ironie im Umgang mit Geschichtlichkeit am Matzi rührt auch daher, daß dem Gegend sozusagen schon wiederholt ihre Geschichte abhanden kommt und bezeichnenderweise nicht zuletzt die Benennungsgeschichte des Platzes dies am Besten verdeutlicht. Die Geschichte von Matzleinsdorf/erplatz beweist auch, daß alle Indigrenzien für eine herkömmliche "Rekonstruktion einer mehr oder weniger fiktiven Vergangenheit" (Esquerre/Boltanski) in Hülle und Fülle vorhanden wären, historisches Material, Quellen und Stories gibt es genügend. Verschüttet.

Der Platz trägt seit einem Beschluss des Stadtrats im Jahre 1906 den Namen Matzleinsdorfer Platz, und zwar in Erinnerung an die alte Vorstadtsiedlung Matzleinsdorf, die sich über Jahrhunderte in der Gegend des heutigen Margareten bis hoch auf den Wienerberg befand. Dokumente belegen die Ortsbezeichnung in unterschiedlicher Schreibweise bis ins 12. Jahrhundert: Mazilinstorf, Mezlesdorf, Mätzleinsdorf, Maeczleinsdorf, Matzleinsdorf, Matzleinsdorf - der Ort lag an der Straße nach Süden über den Wienerberg. Eine Römerstraße. Siedlungskern war am oberen Drittel der heutigen Wiedner Hauptstraße, lange Zeit war das die Matzleinsdorfer Hauptstraße - der Ortskern war zirka dort, wo bis in die 1960er Jahre eine Barockkirche mitten im Verkehr gestanden ist (Rauchfangkehrerkirche/Florianikirche).

Matzleinsdorf war ein Straßendorf, Häuser entlang der Straße und lange Grundstücksfahnen hinten raus - Matzleinsdorf war lange Zeit eine von Gärten, von Weinbau, Obstanbau oder auch von Safranfelder und Milchwirtschaft geprägte Landschaft; das änderte sich nur allmählich im 19. Jahrhundert; weitläufige unverbaute Flächen gab es bis ins 20. Jahrhundert, beispielsweise die Gegend der historischen Gemeindebauten - Reumannhof, Matteotihof, Metzleinsdthaler Hof (sic!), Herwighhof oder des weitläufigen Theodor Körner Hof, der erst ab den 1950er Jahren am Gelände des ehemaligen Heumarkts errichtet worden ist.

Matzleinsdorf war so bekannt und hatte einen solchen Ruf, daß die ehemalige Vorstadt um 1900 regelrecht zum Synonym für das gute alte sog. "Alt-Wien" wurde, die rege Stadtentwicklung (und Veränderung von Stadtbild/Verkehrswesen, Arbeits-, Lebens- und Wohnverhältnissen) im 19. Jahrhundert beförderte eine weitverbreitete Alt-Wien-Nostalgie - es gab Wienerlieder, in denen die "Blumenfrau von Matzleinsdorf" oder Matzleinsdorf als Ort besungen wurde, "wo die Leut noch gesund und die Luft noch rein" sei, in Zeitungsartikeln erzählt der Großvater auf der Gartenbank sitzend dem interessierten Enkel die Geschichte von Matzleinsdorf, als verblässendes Bild - als am Vorabend des 1. Weltkrieges die Kapelle am Matzleinsdorfer Platz vom neuen Grundeigentümer demoliert werden sollte, gab es eine mächtige Aufregung, Petitionen gingen an den Kaiser, zwischen den Ministerien und dem Denkmalamt entstand ein umfangreicher Schriftverkehr und es wurde eine photogrammetrische Dokumentation des (desolaten) Gebäudes und eine Rettung wichtiger Bauteile + Neuerrichtung gefordert - die Kapelle war eine der letzten Verweise auf das alte Matzleinsdorf gewesen.

Zuvor waren schon alle Hinweise, alle Reminiszenzen an Matzleinsdorf verschwunden, verdrängt und beseitigt, gerade auch durch die Bezirksbezeichnungen nach 1848, wo Margareten als Name für den 5. Bezirk hergenommen wurde, auch als Name einfach nicht mehr so gebräuchlich - deswegen der Beschluss den kleinen Platz (zwischen Gürtel, Reinprechtsdorferstraße und Wiedner Hauptstraße) offiziell Matzleinsdorfer

Platz zu benennen. Ins Vergessen ist Matzleinsdorf freilich dennoch geraten.

Gabe es den Platz vorher schon? Ja, natürlich! Er hieß Matzleinsdorfer Platz bzw. Matzleinsdorfer **Linienplatz**, denn der Platz ist bis heute ganz wesentlich von einem einschneidenden Ereignis, einem Bauwerk geprägt, das - bezeichnenderweise - komplett aus der erinnerten Wiener Stadtgeschichte verdrängt wurde, aber ungeheuren großen Einfluss auf die Gestalt des Verkehrsbauwerks und auf die bis heute anhaltenden Tor- und Grenz-Funktion des Matzleinsdorfer Platzes verweist: 1704 wurde die Bevölkerung der Vorstadt dazu angehalten einen Erdwall, den sog. Linienwall in einem Zickzack-Muster rund um Wien aufzuschütten, die offizielle Begründung für diese Fortifikation, die zunächst mit Eichenstämmen befestigt und dann als massiver Ziegelbau ausgefertigt wurde, war der Schutz gegen feindliche Armeen (Kuruzzen), in Wirklichkeit fungierte die Grenze - die exakt über den heutigen Matzleinsdorfer Platz verlief und mit dem im Grunde mit dem heutigen Gürtelverlauf ident ist - fast 200 Jahre lang als (verhasste) Steuergrenze, als Grenze zur Kontrolle von Waren und Menschen und als Instrument zur schrittweisen Eingemeindung der Vorstädte (Matzleinsdorf wurde 1727 von der Stadt angekauft), zudem erfuhr die Vorstadt gerade im frühen 18. Jahrhundert (neben grasierenden Epidemien) einen regelrechten Bauboom, überall in den heutigen "inneren Bezirken" wurden Palais, Gartenanlagen und Luxusimmobilien errichtet - diese mussten im Wert gesichert sein. Es greift viel zu kurz, die Grenze - die eine massiven Einschnitt in die Grundstücknutzungen, Wege, Lebensgewohnheiten und Lebenserhaltungskosten der Vorstadtbevölkerung bedeutete - als "Schutzbau" zu deklarieren. Der Linienwall war eine frühmoderne/frühkapitalistische Grenze, mit weitgehenden ordnungspolitischen und steuerrechtlichen Implikationen; der Linienwall rief freilich auch Widerstand, Schmuggel, Überschreitungen oder Geschichten/Erzählungen auf den Plan, er wurde im Verlauf seiner Existenz (zuerst im Besitz des Militärs, dann im Besitz des Finanzministeriums) als Müllplatz, als Garten, zum Spielen, als Fundgrube für Baumaterialien (Ziegel) oder auch als Objekt zum Fotografieren oder für Malerei verwendet.

Es gab anfänglich nur 9 Tore in dem 13km langen Bauwerk, an den Toren befanden sich Amtshäuser, katholische Kapellen (Stichwort: Habsburger-Residenz und Re-Katholifizierung), Schlagbalken, Brücke, etc - die Plätze entwickelten sich Grenzstationen mit regen Verkehrsaufkommen, Staus, Unmutsbekundungen, etc. Die Kapelle am Matzleinsdorferplatz hieß im Volksmund "Delinquentenkapelle", weil dort die zu Tode verurteilten Straftäter*innen am Weg zur Richtstätte am Wienerberg ihr letztes Gebet (hätten) halten können; in der Kapelle wurde 1816 Maria Ludovika, die verstorbene Frau von Kaiser Franz I, am Weg von Verona (wo sie verstorben war) zurück nach Wien aufgebahrt und der Öffentlichkeit präsentiert.

Das Tor am Matzleinsdorfer Platz hieß nur am Anfang des Linienwalls "Wienerberger Thor", dann setzte sich die Bezeichnung "Matzleinsdorfer Linie" und "Matzleinsdorfer Linienplatz" durch.

Warum ist die Geschichte des Linienwalls so wichtig? Warum wird man das städtebauliche Leitbild nicht gänzlich verstehen können, ohne die Geschichte des Ortes und somit des Linienwalls zu reflektieren?

Die Grenze manifestierte sich baulich, über Verordnungen, die Steuergesetze, Geschichten und Bilder - im 19. Jahrhundert kam die Eisenbahn und Südbahnhof, Ostbahnhof und Westbahnhof wurden direkt am Linienwall errichtet. Die Südbahngleise führten unmittelbar am Wall entlang und die Trasse verstärkte die Grenze, produzierte ein neuartiges Tor (Bahnviadukt) am Matzleinsdorfer Platz und hat bis heute eigentlich die Grenze zwischen Favoriten und Margareten/Wieden fort geschrieben und konserviert - Favoriten wird auch immer noch in regelmäßigen Abständen als irgendwie ärmlicher, wilder Bezirk außer Rand und Band gezeichnet. Sowohl die Bahnhöfe im 19. Jahrhundert, als auch die aktuellen städtebaulichen

Entwicklungen rund um das Sonnwendviertel schafften zwar neue Durchbrüche, Wege und Straßen über diese Linie hinweg, aber in Kombination mit der Gürtel-Schnellstraße ist gerade die Strecke zwischen Südbahnhof (Hauptbahnhof) und Meidling eine enorme Barriere, mit nur wenigen passablen fußläufig Querungen. Bezeichnenderweise verstärkt/e auch die Boden/Grundstückspolitik der Bahn diese Grenzfunktion, indem die Gründe entlang der Bahn zum Beispiel nur an Pächter weiter gegeben wurden, wenn diese Sorge trugen, daß niemand "illegale Wege" benutzte, die (historisch) über die Grundstücke und über die Grenze hinweg verliefen. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, daß auch heute noch (eine staatliche Bahngesellschaft/ÖBB) die Bahn sich mit unbequemen Nutzer*innen oder einer unkontrollierten (autonomen, demokratischen oder randständigen) Benutzung sehr schwer tun - und mit dem "Sicherheits-Dispositiv" (in Kombination mit dem "Wachstum der Stadt") auch ein äußerst effektives und schlagendes Argument auf ihrer Seite haben, welches es ermöglicht die Gründe im Sinne einer Verwertung entweder gleich an Private zu verkaufen oder eben städtebaulich in Geld zu transferieren - allemal wichtig ist es unkontrolliertes Wachstum (Stichwort: Disteln/Gstättn) und autonome Benutzung durch Stadtbewohner*innen zu unterbinden.

Nach diesem langen historischen Exkurs zur Geschichte des Linienwalls und der Grenze zwischen Favoriten und Margareten kommen wir zurück zum Leitbild, zum bezirksübergreifenden Betrachtungsraum, der im Leitbild ausgebreitet wird. Mit dem Hintergrundwissen zur Geschichte des (verhassten) Linienwalls - der nur deswegen so lange Bestand hat weil die Industrie für den Erhalt des Steuersystems war und der Kaiser Bammel vor Arbeiter*innen-Unruhen hatte - ist leicht verständlich, warum im Leitbild die Illusion eines grenzüberschreitendes Projekts erzeugt werden muss; der Matzleinsdorfer Platz würde sich auch tatsächlich dazu anbieten eine explizite städtebauliche und verkehrspolitische "grenzüberschreitende" Planung zu vollbringen, indem die Drehscheibe, der Verkehrsknoten im Lichte eines radikal anderen Verkehrs (und einer sozialen Stadtentwicklung!) als offener Platz (ohne Überwachung/Kontrolle/eindimensionaler Shopping-Funktion) für alle (sic!) konzipiert wird.

Beim Lesen der Leitlinien wird schnell ersichtlich, daß eine grenzüberschreitende Sichtweise/Planung nicht passieren wird. Die Grundstücke liegen in Favoriten. "Matzleinsdorfer Platz Süd" verweist darauf; das Konzept liest sich tatsächlich eher wie ein akkordiertes Bezirksprojekt. Und um nur keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: auch wenn der Linienwall/Grenze und überhaupt die Geschichte des Matzleinsdorfer Platzes mit keinem Wort erwähnt wird, der Bezirkspolitik ist es enorm wichtig, alles dafür zu tun, daß nicht der Eindruck der (neuerlichen) Grenzziehung oder auch nur vermeintlichen Übervorteilung aufkommt und viele kleine Hinweise in den städtebaulichen Leitlinien Weisen darauf hin, wie wichtig es sei gute Wege, Verbindungen in den Bezirk zu schaffen - bzw. eben ein attraktives Tor, ein Entree zu schaffen; die Grenze ist sehr präsent und der Vorwurf, daß zwar die U-Bahn zum Matzleinsdorfer-Platz gebaut wird, aber die Leute dort erst recht wieder wartend über die unwirtliche Triesterstraße, stark befahrende Gudrunstraße oder entlang der Triesterstraße in den Bezirk schleichen müssen - weil es verabsäumt wurde einen guten Ausgang der U-Bahn in Favoriten zu konzipieren, dieser Vorwurf wiegt schwer und soll - unter anderem mit diesem städtebauliche Prozess - abgeschwächt werden.

Was aber wie eine dunkle Wolke über dem städtebaulichen Leitbild (Leitlinien) hängt und auch die Wegbarkeit und Attraktivität des Platzes ausmacht, bzw. anscheinend auch in Hinkunft ausmachen soll ist der Autoverkehr, der motorifizierte Verkehr!

Der Autoverkehr, zumal an Verkehrsknotenpunkten, ist sankrosankt. Alternativlos verzahnt. Ein bißchen Pfui. Wie das Wörtchen "Kapitalismus". Am Besten, man spricht nicht darüber. Die Autos werden ausgeblendet.

Die Orte des Verkehrs, die Verkehrsknoten, sind kaputt. Wegen den Autos. Und in zweiter Linie aufgrund der eindimensionalen Nutzung. Die Verantwortung dafür wird aber ausschließlich auf bestimmte (unerwünschte) Nutzer*innen geschoben.

Vielleicht fällt es weite Teile der Sozialdemokratie auch deshalb so schwer sich vom autozentrierten Verkehr zu entfernen, weil genau jene Zeit, die ordnungspolitisch das Verkehrsbauwerk Matzleinsdorfer Platz in die Welt gebracht hat, idealisiert wird. Das ist politisch und persönlich gut nachvollziehbar. Wachstum, Vollbeschäftigung, Rücksicht im Verkehr - immer noch gerne bemüht; zudem profitierte eine ganze Generation persönlich-familiär von dieser wirtschaftsfreundlichen Ausrichtung; der Abfall fällt schwer. Die neoliberalen Verherrungen und Verkehrungen der zurückliegenden Jahrzehnte spiegeln sich im Verkehr: Das Recht der Stärkeren, Zerstörung von Welt, Zwangsmobilität und Drüberfahren. Hier ist ein Bruch geschehen, der immer noch nicht ausreichend reflektiert wird (2009 hat die Stadt/Bund Milliarden in den Automarkt gepumpt!). Die Rede von Rücksicht, vom sozial verträglichen Verhalten im Verkehr - im Verkehrserziehungsfilm der Nachkriegszeit hieß das "ein vorbildliches Mitglied der Verkehrsgemeinschaft werden" - oder ganz allgemein die Rede von einer guten Ordnung? Das ist unwiderbringlich vorbei. Wer soll daran noch glauben, wenn alles was vorgelebt und verkauft wird ein Kult um Stärke, ein projektiver Hass auf Schwache, eine Demontage von Demokratie und eine rücksichtslose Bereicherung ist? Ausgehöhlte Begriffe. Sinnverkehrt: Rücksicht heißt heute, Rücksicht auf die Starken zu nehmen, die Gefühle der Mächtigen nicht verletzen, keine Majestätsbeleidigung zu begehen. Aus dem Weg, hier kommt das SUV-Wattemobil!

Was sich heute hierzulande im Verkehr - sei es im virtuellen oder im realen Raum - zeigt ist ein Sittenbild der neoliberalen Ideologie.

In den Leitlinien Matzleinsdorfer Platz Süd steht kein einziges Mal das Wort "Auto". Erwähnt wird eine "Prüfung eines Stellplatzregulativs zur Minimierung des MIV". Die Fachbegriffe "MIV" (Motorisierter Individualverkehr) und "NMIV" (Nicht motorifizierter Individualverkehr) werden insgesamt 6 Mal erwähnt. Als Zielsetzung wird im Text erfreulicherweise, aber leider sehr unverbindlich/allgemein festgelegt, daß eine "Attraktivierung des Radwegenetzes im Stadtteil" und eine "Verbesserung der Durchwegung und Fußwegvernetzung im Stadtteil" bzw. auch ein "Barrierefreier Zugang für FußgängerInnen, ÖV-NutzerInnen und RadfahrerInnen" gewährleistet werden soll, aber an keiner Stelle wird konkret von einer Reduktion der Fahrspuren für Autos (weder auf der Gudrunstraße, noch auf der Triesterstraße), einer Verringerung der Autogeschwindigkeit, einer Reduktion von Lärm und autobezogener Feinstaubbelastung geschrieben. Knapp gesagt: Was der Matzi braucht ist eine drastische Reduktion von Autos, weniger Platz für Autos und ein komplett anderer Verkehr, Dinge die im Verkehr stehen und nicht nur eine bessere, attraktivere Gestaltung und gutes Design. Die Autos gehören weg. Es ist auch komplett verkehrt ständig undifferenziert von einer Verkehrsbelastung zu sprechen oder zu sagen, "der Verkehr" ruinierte den Platz, "der Verkehr" ist nicht das Problem. Verkehrsmittel, Vehikel und Infrastrukturen sind soziale und technische, kulturelle Errungenschaften. Aber es muss gelingen den Diskurs weg von einer "smarten Mobilität" oder einer "nachhaltigen Mobilität" hin zu einer kritischen Verkehrstheorie zu verschieben. Es kann nicht das Ziel einer zukunftsfähigen Auseinandersetzung sein, den Verkehr nachhaltig so zu gestalten, wie er jetzt ist - prinzipiell beizubehalten, aber ein bißchen grün und ein bißchen technisch sauberer, integrativer zu gestalten.

Im Verkehr sind die notwendigen Bestandteile enthalten: Veränderung, Transport, Austausch. Aber diese Verhältnisse müssen jenseits kapitalistischer Warenförmigkeit, kapitalistischer Transportlogik oder sinnentleerter Knotenpunkte neu gedacht, organisiert und als verträgliche Infrastrukturen radikal umgebaut werden.

Dezidiert als nichtmotorifizierte "Begegnungszone" (und Freiraum) wird lediglich der kleine Vorplatz beim zukünftigen U-Bahn-Ausgang angeführt. Wie kann ein überwachter, versiegelter, heißer, lauter und unbequemer Vorplatz, der zudem in den privaten Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbetriebe fällt und so einer restriktiven Hausordnung (Bettelverbot, Verbot politischer Äußerung, Verbot von Filmaufnahmen ohne Genehmigung, Eintritt nur mit gültigen Ticket, etc.) unterliegen wird, als Freiraum definiert werden?

Etwas ominös mutet in diesem Kontext ein geplanter "Mobility Point" an, der "Bike- und Car-Sharing Stationen" und "Leih- Informations- und Serviceangebote" beinhalten soll - eingezeichnet ist dieser "MP" über die gesamte Verkehrsfläche vor der Unteführung, also zieht sich (wohl eher symbolisch) anscheinend über alle Fahrbahnen der Triester- und Gudrunstraße am Platz. Definitiv ein Platzhalter.

Es bleibt abzuwarten, welchen Gehalt der "Mobility Point" haben wird und wie umfangreich dadurch dem autozentrierten Verkehr etwas Entgegen gehalten werden kann. Es bleibt zu befürchten - wie so häufig wenn das Wörtchen "Mobilität" im Spiel ist - dass hier auf keinen anderen Verkehr, sondern auf eine Optimierung von Abläufen abgezielt wird.

Freiraum/Grünraum

Ich habe vom ländlich geprägten Matzleinsdorf gesprochen. Davon ist am Matzleinsdorfer Platz wenig über geblieben. Man mag meinen, daß in den letzten zwanzig Jahren der natürliche Bewuchs am Platz gleichbleibend ist - in Wirklichkeit sind kleinere Grünräume, Gstettn, Bäume, Disteln, Rasenflächen sukzessive weiter beschnitten und entfernt worden - bzw. durch Reklame, Asphalt, Zäune und Beton ersetzt worden. Auch die in Frage stehenden Baufelder waren zum Teil in beträchtlicher Weise "grüne Räume".

Häuser und Dächer sollen laut Leitbild begrünt werden, der Friedhofsparkplatz soll zusätzliche "hochwertige" Bepflanzung erhalten und (eventuell) als Freiraum etabliert werden - im übrigen als nur einer von zwei ausgemachten Freiräumen, neben dem Vorplatz beim U-Bahn-Ausgang! Eine offene Frage bleibt, welche Definition von "Freiraum" hier vorliegt und wie ein privater Vorplatz (Kirche) bzw. ein halböffentlicher Vorplatz (U-Bahn) als Freiraum definiert werden kann - wenn ich mich nicht irre, hatten Freiräume früher eine anti-kommerzielle Konnotation - ich würde meinen, daß zumindest öffentliches Recht mit einem Freiraum einher gehen müsste. Ich wiederhole mich, wenn ich betone, daß auch hier der Autoverkehr + die Versiegelung von Verkehrsflächen einer guten öffentlichen Nutzung entgegen steht.

Der Matzleinsdorfer Platz steht nicht im Verdacht ein grüner Platz zu sein, wiederholt diente der Platz deswegen als negative Schablone bei Wahlkämpfen oder für Satire; Allerdings gibt es entgegen der landläufigen - nicht selten auch zu einfachen Sichtweise - sogar explizite Grünräume in unmittelbarer oder etwas weiterer Umgebung: Auf dem Baufeld 1 existiert eine weitläufige ÖBB-Kleingartensiedlung, im Anschluss befindet sich der Waldmüllerpark (ehemaliger katholischer Friedhof), am Platz beginnt der evangelische Friedhof mit vielen Pflanzen und Tieren, gut besucht und von Spaziergeher*innen genutzt. Hinter dem Friedhof bzw. am Weg zum Triesterviertel gibt es zwei kleine bislang eher wenig genutzte Parks (Parkanlage Knöllgasse, Alois-Greb-Park). Im Leitbild ist nun im Zuge der Bebauung der drei Baufelder eine Vernetzung dieser Parks angedacht - eine solche Vernetzung wäre prinzipiell Wünschenswert, aber nicht um Mehrwert für die Baufelder zu generieren - eine schöne Vorstellung wäre, wenn sich vom Matzleinsdorferplatz ein wilder Park mit geringer Verbauung und starker öffentlicher Nutzung bis hin zum Waldmüllerpark ziehen könnte. Es wirkt aber eher so, als sollte hier ein Mehrwert für die Baufelder generiert werden - also eine Aufwertung der Baufelder. Auf Baufeld 1 soll zwar ein

Grünraum entstehen, aber kein öffentlicher Park - ein solcher würde nämlich dem Bezirk unterstehen und müsste (aus Steuergeld) unterhalten werden - der Bezirk Favoriten zielt sich und will diese finanzielle Belastung nicht übernehmen.

Freilich werden hier und da grüne Punkte, Baumschalen, hochpreisige Bepflanzungen passieren - aber alleine die Ankündigung eines "Aktivparks" mit "Startups, Lofts, Studios" läßt befürchten, daß hier auf Teufel komm raus gebaut und versiegelt wird und keine natürliche Natur, kein Wildwuchs, keine Hecken, keine Disteln, keine Bäume stehen bleiben oder sich entwickeln können.

Der geplante "Aktivpark" verweist auf Fitness-Geräte, die ähnlich den Kinderspielgeräten am Baufeld 1 im Außenbereich angebracht werden sollen.

Sowohl auf Baufeld 1, also auch Baufeld 1A (Rainer-Gruppe sic!) sollen Wohn- und Gewerbebauten bis 35 Meter Bauhöhe errichtet werden. An den Gleisen soll sogar eine punktuelle Bebauung bis 66 Meter Bauhöhe möglich sein. Versprochen wird ein "kleinteiliges Gewerbe" und eine "alternativ kommerzielle" Nutzung. Es bleibt abzuwarten, was darunter verstanden wird. Auch von Gastronomie und Kultur ist die Rede, anscheinend gibt es die Überlegung das Bezirksmuseum (Favoriten) auf den Matzleinsdorfer Platz zu verlegen;

Ein Museum wäre tatsächlich interessant. Das müsste allerdings ein Museum am Puls der Zeit, ein zeitgemäßes Museum sein, in dem aktuell brennende Fragen behandelt werden, wo Bezüge zu zeitgenössischer Kunst hergestellt werden und eine kritische Auseinandersetzung mit Geschichte und Geschichtlichkeit passiert, ein Museum das eingebettet ist in die Gegend, in eine Nachbarschaft und überhaupt nicht groß - aber mit guten Ressourcen ausgestattet sein muss. Ein herkömmliches Bezirksmuseum kann dies nicht leisten. Alleine die Beschränkung auf die jeweilige Bezirksgeschichte steht im Widerspruch jener offenen, breiten und vielschichtigen historischen Auseinandersetzung, die gerade am Matzleinsdorferplatz notwendig wäre. Die Bezirke sind ein junges Phänomen. Die Vorstadtsiedlung Matzleinsdorf ist älter, sprengt Bezirksgrenzen.

In Wirklichkeit existiert das angesprochene Museum bereits. Es heißt "Feuerwerk. Matzleinsdorfer Museum für explosive Stoffe und Geschichte* von unten". Die Grundlagen für das Museum und eine entsprechende Praxis (Stichwort: Geschichtsbaustelle) habe ich in den letzten 17 Jahren erarbeitet.

Es stellt sich im Übrigen auch die Frage, was mit den aktuellen Geschäften, der Kleingartensiedlung, der Werkstatt, dem Feuerwerksladen, etc. überhaupt passieren soll. Die Verträge mit den Pächtern und Pächterinnen der Kleingartensiedlung werden von Seiten der ÖBB aufgekündigt, bzw. einfach nicht mehr verlängert und es schaut so aus, als sei diese Entscheidung bereits gefallen. Einsprüche gab es in den letzten Jahren zahlreiche, aber ein Protest oder gar ein organisierter Widerstand gegen die Aufkündigung und Demolierung ist nicht zu erwarten. Für die Geschäftsinhaber entlang der Gudrunstraße, also für die BesitzerInnen des Grabsteingeschäfts, des Möbelgeschäfts und der Kfz-Werkstatt werden Optionen abgewägt - am Wahrscheinlichsten erscheint aus heutiger Sicht eine Absiedelung und das Anbieten von Ersatzobjekten - mit Hilfe der Wirtschaftsagentur Wien. Und das FEUERWERK? Das soll seit Jahren abgetragen, abgerissen, beseitigt werden.

Ein Business-Park?

Offensichtlich ist am weitläufigen Baufeld 1 (+1A) neben Wohn- und gewerblicher Nutzung geplant, Startups und Studios anzusiedeln. Das klingt aufregend, jung und fresh. Aber ist eine Beförderung von Unternehmenskultur, von unternehmerischer Risikofreudigkeit und letztlich

von einer politischen Kultur, welche zunehmend nach unternehmerischen Kriterien ausgerichtet ist wirklich die adäquate Antwort auf die vielen Krisen unserer Zeit?

Theodor Adorno hat die Start-Up-Unternehmenskulturen nicht studieren können, aber seine Analyse vom "manipulativen Charakter" ist aufschlussreich und in diesem Kontext sehr stimmig, sowohl was die "Reklame für den aktiven Menschen", als auch was die hierarchische Stadtplanung angeht. Gekennzeichnet sei der "manipulative Charakter" durch eine "Organisationswut", "durch eine gewisse Art von Emotionslosigkeit", "durch überwertigen Realismus" und durch eine Besessenheit "of doing things". Egal wie sinnhaft die Inhalte des Tuns sein mögen. "Er macht aus der Tätigkeit, der Aktivität, der sogenannten efficiency als solcher einen Kultus, der in der Reklame für den aktiven Menschen anklingt." Solche Menschen "wünscht sich nicht eine Sekunde lang die Welt anders, als sie ist". An diese Beschreibung denke ich, wenn ich höre, daß die EigentümerInnen überlegen hier Start-Ups anzusiedeln. Wie nachhaltig ist eine Start-Up-Kultur? Wäre es nicht angebracht statt dessen wieder mehr eine demokratische Kultur zu etablieren.

Was wäre ein Passivpark, ein Park zur Erholung und zur Gesundheit. Für alle. Ein Naherholungsgebiet, ein echter Park. Und inmitten des Parks steht ein autonomes Baustoff- und Kulturzentrum! Das wäre eine andere Art von Aktivität. Selbstbestimmt und als gemeinschaftliches Unterfangen; dann würden die Menschen ihren eigenen Park, ihre eigenen Gärten nach ihren Bedürfnissen und Fähigkeiten bauen. Der Wahlspruch zu dieser kulturellen Tätigkeit könnte - in Abwandlung einer Parole (Grabe wo du stehst) der Geschichtswerkstättenbewegung, - "Baue, wo du stehst" lauten. Im Sinne einer neu interpretierten "Geschichte von unten". Das würde zumindest teilweise Stadtplanung wie sie heute praktiziert wird auf den Kopf stellen und eine Akzeptanz für das Unvorhergesehene, Ungeplante und für das Unordentliche befördern.

Öffentlichkeit

Der öffentliche Raum muß nicht schön oder sauber oder visuell ansprechend sein, ganz im Gegenteil kann ein Konzept von Öffentlichkeit, das der allgemeinen und rasant fortschreitenden Privatisierung entgegen steht, meiner Meinung nach nur als schmutzige Praxis gedacht werden.

Der Matzleinsdorfer Platz ist ein öffentlicher Raum. Die Grundstücke und das unmittelbare Planungsgebiet stehen heute mehr oder minder direkt im Eigentum der sog. öffentlichen Hand, sollten also im Grunde allen Stadtbewohner*innen zur Verfügung stehen. Eine Baufläche ist im direkten Besitz der Stadt (MA 69 - Grundstücksangelegenheiten). Baufeld 1 und Baueld 2A gehören der staatlichen ÖBB. Nur zwei kleinere Grundstücke sind in Privatbesitz (A.Sochor & Co GmbH, bzw. Rainer Gruppe).

Warum ist es dennoch so abwägig hier die Grundstücke der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen. Die öffentliche Hand könnte ein demokratiepolitisches und städtebauliches Leuchtturmprojekt, eine "Stadtentwicklung von unten", eine neue soziale Wohnkultur, einen aufregenden Park für alle, initiieren.

Die Antwort lautete, das könne die Stadt finanziell nicht stemmen. Dafür fehlte einfach das Geld. Die Grundstücke der ÖBB müssten auch von der Stadt dem Marktwert entsprechend gekauft werden, dafür Sorge alleine der Rechnungshof. Zudem sei auch die ÖBB als Gesellschaft angehalten Gewinne zu erwirtschaften. (Was mit den Gewinnen innerhalb der ÖBB geschieht, darüber darf sich ein jede*r selber den Kopf zerbrechen. Zynische Stimmen würden sagen: Löcher in Berge zu graben, ist nicht ganz billig und die hunderten Vorstände, ManagerInnen und Aufsichtsräte müssen schließlich auch von etwas leben, es wäre nicht zumutbar, wenn die Gehälter hier nicht deutlich über dem mickrigen Gehalt - sagen wir mal - eines Bundeskanzlers liegen würden.)

Mein Vorschlag ist den Matzleinsdorfer Platz als Geschichtsbaustelle zu interpretieren. Das würde bedeuten, die Geschichte des Platzes, Stadtgeschichte, Verkehrsgeschichte oder Technikgeschichte "von unten" zu erforschen und einen experimentellen Umgang mit Geschichte, Material und historischen Stoffen zu erproben. Als gemeinschaftliches Unterfangen. Vielstimmig. Ein Nachdenken über Verkehr, über Platz und Öffentlichkeit - Im Sinne der Geschichtsbaustelle und dem Slogan "Baue wo du stehst" wäre diese Auseinandersetzung nicht auf Nachdenken, auf stilles beobachten, dokumentieren, nicht nur auf Schreibearbeit und klassische Vermittlung des Wissens beschränkt, sondern würde in Form einer kritischen Praxis sich in den Verkehr einbringen, in den Platz einschreiben - zuerst würde sozusagen auf der Brache das bereits erwähnte autonome Baustoff- und Kultur-Zentrum entstehen. Gefüllt mit Altstoffen, Baustoffen, künstlerischen Materialien, Gartenbedarf oder gewerblichen, städtischen Abfällen - beispielsweise der Aushub vom U-Bahn-Bau - könnte ein Bauprozess gestartet und in Form von Workshops, generationsübergreifenden Erzählkreisen oder mittels universitärer Kooperationen (TU, Kuntuni, Boku, Chemie, etc.) durchgeführt werden. Das wäre ein historisch reflexiver Prozess, der äußerst produktiv sein könnte. Miteinschließen könnte dies ein Nachdenken über historische Bauarbeiten, Arbeitstechniken oder eine Ergründung der Figur "Baustelle" im Wandel der Zeit, eine Erforschung historischer Materialien oder die Diskussion von Naturverhältnissen. Die Experimente, Forschungsarbeiten und Diskussionen würden am Baufeld und im Verkehr realisiert werden.

Welchen Reichtum eine solche Geschichtsbaustelle am Matzleinsdorfer Platz, herstellen welchen intellektuellen Mehrwert eine solche Kooperative abwerfen könnte? Welche lustigen, befriedigenden Dinge entstehen und verworfen werden könnten? Ein Gradierwerk, ein Bauwerk aus Holz und Reisig, aus der Salzgewinnung und Industrie in Heilanstalten verwendet, verströmt dieses riesige Gerüst salzige Meersluft entlang der Bahntrasse; im Winter bauen wir Eisgerüste. Aus den Altkleidern, den Disteln und Flachs vom Gelände, dem wucherenden Garten, schöpfen wir Papiere, wir produzieren Gemüse und unterhalten einen Schafswede. Hinterm Feuerwerk installieren wir Salpetergärten aus Schutt, Urin und gebranntem Kalk. Lehmbauworkshops, ein alternativer Verkehrsgarten, mit DIY-Lastenrädern und anderen Vehikeln, alten ausrangierten Autos am Spielplatz, aufgetürmte Reifen, ein wilder Skulpturenpark. Wege, Stege, Furte durchziehen das Gelände und überall stehen kleine Pavillons, Plattformen, Verschläge, Hütten, etc.

Warum ist das undenkbar? Warum werden fantasievolle Überlegungen in der Stadtentwicklung als Luftschlösser, als Hirngespinnste abgetan und im gleichen Atemzug gigantomanische Investorenträume, die häufig nicht viel mehr als eine profunde Grundlage für die nächste "Blase" sind, als realistisch und durchführbar angesehen und befördert?

Es ist zu befürchten, daß Investor*innen bei der städtebaulichen "Entwicklung" des Matzleinsdorferplatzes den Ton angeben. Es ist kein Zufall, daß der Planungsprozess "Matzleinsdorferplatz Süd" nur sehr wenige Momente der BürgerInnenbeteiligung aufweist.

Partizipation ist in diesem Verfahren im Wesentlichen als Information der BürgerInnen konzipiert und so auch im Leitbild verankert. Lediglich in zwei Informationsveranstaltungen ist überhaupt das Einholen von Feedback und von Wünschen vorgesehen. In welcher Weise dies geschieht, wer dazu über welche Medien eingeladen wird oder wie die "Anregungen" implementiert werden ist nicht näher ausgeführt - im Rahmen der ersten und bislang letzten BürgerInneninformation, die im Frühjahr 2018 in der Hotel-Lobby des Hotel Rainer stattgefunden hat, konnten sich Anrainer*innen und interessierte Bürger*innen zu Wort melden, indem sie ihre Wünsche auf bunten Zetteln schrieben - das ist dokumentiert, aber welche Konsequenzen daraus erwachsen ist unklar. 23 Mal (!) wurde dabei geschrieben, "Keine Hochhäuser" am Matzleinsdorfer Platz zu wünschen. Das war der weitaus meistgenannte Wunsch. Gefolgt von EInkaufsmöglichkeiten vor Ort" (10Mal) und einer

Beruhigung des Autoverkehrs (8 Mal), gleichauf mit "Querungsmöglichkeit der Triesterstraße für FußgängerInnen" bzw. "Sichtachsen erhalten". Sieben mal kam der Wunsch nach "Qualitativer Nahversorgung in der Erdgeschoßzone", definiert mit "Cafés, Kultur, Grün". Start Ups werden genau 0 Mal erwähnt, außer man legt an die Kultur ähnlich großzügige Maßstäbe an, wie das die oberösterreichische Landesregierung mit der Förderung der KTM-Betriebsmuseums getan hat.

In Wirklichkeit fällt die BürgerInnenbeteiligung in diesem Fall sogar hinter die etablierten Maßstäbe der Stadtverwaltung zurück. Die sind im Masterplan für eine partizipative Stadtentwicklung festgehalten - sowohl was die Einladungspolitik, als auch was die Kommunikation der Vorhaben am Platz und den Bereich "Rückmeldung" anbelangt gabte es in diesem Prozess größere Mängel.

Es mag stimmen, daß "Partizipation" auch im "Masterplan" nicht als wirkliche - also direkte demokratische - Teilhabe, sondern als kommunikative Einbindung der "Bevölkerung", als "informelle Beteiligung" definiert ist, aber die Abhaltung der ersten Informationsveranstaltung im Hotel RAINER, keine erkennbare Moderation der Veranstaltung, keine offene Kommunikation des städtebaulichen Vorhabens und Unklarheit über die Auswertung der Wünsche und Vorschläge haben Gerüchte befeuert und den Eindruck verfestigt, daß in dem Planungsprozess bereits alles auf Schiene gesetzt worden ist, ohne zu wissen, was da eigentlich genau von wem auf Schiene gebracht wurde.

Offene Fragen in Sachen "Partizipation" sind: weshalb sind die geäußerten Wünsche der Teilnehmer*innen und Anrainer*innen nicht oder nur sehr selektiv in das Leitbild mit eingeflossen. Warum wird das existierende "lokale Wissen" zum Matzleinsdorferplatz nicht berücksichtigt? Warum gibt es keine leicht zugänglichen Informationen über die geplanten nächsten Schritte der Partizipation. Die MA18 nimmt sich Zeit persönliche Fragen und Anfragen zu beantworten. Gleichzeitig ist es unmöglich - sagen wir - als interessierte Person die Email-Adresse zu hinterlegen, um gegebenenfalls aufmerksam gemacht zu werden über die nächsten öffentlichen Veranstaltungen.

Zudem können laut Masterplan bei solchen Projekten durchaus aufwendigere und qualitative Beteiligungsmethoden angewandt werden. Angeführt sind im "Masterplan": Zukunftskonferenz, Zukunftswerkstatt, Workshops, Stadtspaziergänge, Radio- und Fernseh-Beiträge, Infocontainer, etc.

Die nächsten Schritte in der BürgerInnenbeteiligung sind eine Informationsveranstaltung über den STEK-Beschluss, die Präsentation der Leitlinien für das zukünftige Leitbild (+Einholung von Feedback). In einigen Jahren, voraussichtlich ab 2016 soll über den städtebaulichen Wettbewerb informiert und in Folge eine Informationsausstellung zu den geplanten Hochhäusern gezeigt werden. Schließlich gibt es die "Möglichkeit zur Stellungnahme während Öffentlicher Auflage des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans". Alle dort eingebrachten Einwände und Stellungnahmen haben keine direkte Auswirkung auf den Beschluss im Gemeinderat, welcher komplett "eigenständig" über "Flächenwidmungs- und Bebauungsplan" entscheidet.

Warum diese halbwegs vermurkste BürgerInnenbeteiligung? Es ist gar nicht so unwahrscheinlich, daß die verantwortlichen Stadtplaner*innen die Situation am Matzleinsdorferplatz falsch eingeschätzt haben und sozusagen in die Falle der hegemonialen Erzählung vom Nicht-Ort, Unort gegangen sind - und deswegen davon ausgegangen sind, daß der Platz leer sei, ein Umbau (Aufwertung) des Platzes - vielleicht ausgenommen der Kleingartenbewohner*innen und der Geschäfte-InhaberInnen - nur auf ungeteilte Zustimmung stoßen kann.

Es gibt aber Menschen die am Platz leben, arbeiten, hier Wege nehmen oder den Platz erforschen. Leute lieben den Platz, auch wenn dies anscheinend so schwer vorstellbar ist. Das macht zum Teil auch den Witz aus.

Die Auseinandersetzung und Ergründung des Matzleinsdorferplatzes ist vergleichbar mit einer Sammlungstätigkeit, wo zuerst alles wild und durcheinander liegt, erst sehr allmählich eine zusammenhängender Sammlungsgegenstand erkennbar wird und ein vermeintliches Chaos dann überraschenderweise doch Sinn machen kann. Am Anfang so eine Beschäftigung reagiert das Umfeld am ehesten mit Unverständnis und amüsierten Kopfschütteln. Wer Witz speist sich in dieser frühen Phase einer Sammlung alleine aus der allgemeinen Verblüffung über die Thematik selber.

Je länger man sammelt, je mehr man zur Sache sagt und je mehr man die Dinge kontextualisiert und verortet, einordnet, desto eher verflüchtigt sich der ursprüngliche Witz. Zum Teil normalisiert sich das Wissen, es wird gefragtes Wissen, akzeptiert und besprochen, manchmal sogar institutionalisiert.

Diese Normalisierung wird besonders augenscheinlich, wenn Kapital auf den Spielplan tritt, Bewegung in eine Sache kommt und Mitbewerber*innen aus unterschiedlichsten gesellschaftlichen Feldern sich auf die Suche nach den verlorenen Narrativen machen - um Aufwertungsprozesse zu initiieren oder um schlicht - wie im Falle von Archäologinnen - ihren Job zu erfüllen.

Der Anfangswitz ist futsch. Das ist keine Tragödie, wenn es gelungen ist, den Witz über die Zeit so anhaltend zu machen, daß eine einfache Verwurstung des Wissens für private Zwecke zumindest verkompliziert wird. Dafür bedarf es einer klugen Sammlung und einer Praxis, die widerständig ist und viele kritische Bezüge aufweist. Die Stadtentwicklung benötigt Wissen über Orte, aber vielleicht kein situiertes Wissen, das im Weg steht und unangenehme Fragen aufwirft, kritische Bezüge herstellt oder blinde Flecken offenbart, sobald man versucht dieses Wissen anzubohren. Womöglich ist diese Vorstellung von einer Praxis, die sowohl widerständig als auch humorvoll ist und außerdem ein effektives Werkzeug im Kampf für eine alternative Stadt- und Verkehrspolitik ist zu schön um wahr zu sein.

Schöne Bilder sind ein echtes Problem, deswegen betone ich die schmutzige Praxis und eine "Stadtplanung von unten", wo weniger das Design, die Gestaltung oder die Realisierung von schönen Plänen und Entwürfen, sondern die demokratische Beteiligung aller, eine politische Selbstermächtigung und das eigenständige Versammeln, Diskutieren, Streiten, Bauen, etc. im Vordergrund stehen muss.

Denn die Rede von blühenden Gärten, von Verkehrsberuhigung, von Parks, von Wegen und Freiräumen, von Verbindungen, von Radwegen oder Plattformen, Pavillons, Streichelzoo, von Museum oder Skulpturenpark - all diese Bilder können ohne weiteres adaptiert und in der Stadtplanung von oben - sozusagen - implementiert und verkauft werden.

Ein abschreckendes Beispiel für so eine Art Kommodifizierung einer gelebten örtlichen Praxis ist die "High Line" in New York, wo eine aufgelassene Güterzugtrasse in Manhattan zu einem aufwendig gestalteten parkähnlichen Boulevard für Touristen und andere SelbstdarstellerInnen umgebaut wurde und seitdem als Vorzeigeprojekt für gelungen urbane Planung besprochen wird. Derweilen existieren in vielen Städten aufgelassene innerstädtische Bahnareale, die von der Bevölkerung - selbstverständlich, selbstbestimmt genutzt werden. Solche sozialen Freiräume werden aber von Seiten der Eigentümerinnen und der Behörden höchstens "auf Zeit" geduldet, oft kriminalisiert und als gefährlich bzw. fahrlässig interpretiert. Freiräume, die einer herrschenden Eigentumslogik zuwider laufen, sind dabei ständigen Angriffen ausgesetzt: liebevolle Bauten werden zerstört, Baumhäuser abgefackelt, Installationen von Securities zertrampelt, Spielplätze

demoliert oder Zugänge mit Stacheldraht versperrt. Alles im Namen der Sicherheit.

Schöne Bilder sind ein Problem, weil sie gesellschaftliche Machtverhältnisse verwischen, soziale Kämpfe verschleiern und ambivalente Geschichte*n auslöschen. In einer Kultur, die so stark auf visuelle Momente und Ästhetisierung (der Ware) baut, sind solche Bilder äußerst effektiv. Selbst dann noch, wenn die beworbenen Produkte, offenkundig falsch sind. Die Ware behauptet sich trotzdem, über den Prozess der Bereinigung. Wie wäre es sonst denkbar, daß aktuell Nespressokapseln, Autos, Getränkedosen, Anlagewohnungen oder Billigfluglinien als nachhaltig beworben werden ohne daß die Kampagnen in ihre Einzelteile zerfallen, bzw. die beworbenen Produkte beschädigen?

Auch die häßlichen Bilder, die schlichte Kehrseiten der schönen Bilder, werden mitkonsumiert, geschluckt, vom Kapital inkorporiert ohne, daß sie für das Gesamtbild zum Problem werden. Die Blechlawine, unschöne Verkehrsknotenpunkte oder Plastik im Meer - diese Bilder stören den Betrieb nicht. Die Industrie kann gut damit leben, Investoren können gut damit leben, der globale Norden kann weiter gut schlafen.

An die unschönen Bilder haben wir uns längst gewöhnt. Sie helfen mit, uns bequem einzurichten, ohne Gewohnheiten, Ökonomie und Lebensstil wirklich in Frage zu stellen. Zudem scheinen wir uns einfach gerne selber zu belügen. Es ist kein Geheimnis, wie Dinge produziert werden, wie schädlich der kapitalistische Verkehr ist oder wie hirnrissig es ist, Alukapseln als nachhaltig zu vermarkten. Aber Konsum, rücksichtslose Bereicherung, große Autos gehören zum guten Ton, sind Marker eines erfolgreichen Lebens, von Persönlichkeit.

Die neuen Stadtteile in Wien werden aus einer ähnlichen Gemengelage heraus als zwiespältige Produkte interpretiert und nicht selten mit einer (grünen) Doppelmoral oder einer (roten) Werbemaschinerie assoziiert. Alles in den neuen Stadtteilen ist durchgeplant, nichts ist wild, nichts wirkt erstritten. Es fehlen die schmutzigen Ecken und Kanten, die Ränder. Nachhaltig, smart, verkehrsberuhigt und lebenswert sind die neuen Quartiere. Zum Leben erweckte Renderings.

Die Stadtentwicklung steht zu Recht unter einem solchen Verdacht: Die schönen Gärten, halböffentlichen Spielplätze, die Lastenräder und Balkone sind keine Produkte für die Arbeiter*innen, für die armen und ärmsten Stadtbewohner*innen, das alles muss man sich "leisten" können. Die neuen Stadtviertel wirken wie eine in Beton gegossene politische Garantie der herrschenden Klasse: Wir werden die Grundpfeiler des Kapitalismus NICHT in Frage stellen - Kapitalismus ist für immer!

Wo sind die streitbaren Vehikel, verkehrspolitisches Begehren von unten? Widerstand gegen Arbeitsverhältnisse? Wo ist Platz für alle, Wohnraum für alle? Wenn wir die Grundfesten der kapitalistischen Ordnung angreifen - Eigentum, Ungleichheit, Gewalt, Ausbeutung und Klassenverhältnisse - dann ändern sich auch die Bilder.

FAZIT

Die Leitlinien "Matzleinsdorfer Platz Süd" weisen vier große Lücken auf.

1 Geschichte

Die Geschichte des Matzleinsdorfer Platzes und Umgebung wird zu wenig beachtet. Weder die Verkehrsentwicklung, noch die Baugeschichte des Ortes wird reflektiert. Der historische Kontext kommt zu kurz, es fehlt zum Beispiel gröblich die Diskussion des Linienwalls, der ehemaligen Grenze. Der Linienwall kommt nicht vor, obwohl die Trassen, Straßen und Gleise genau diese Grenze überformt und nachgezogen haben.

2 Verkehr

Im Text ist viel von "der Verkehr" die Rede, wo es "Autoverkehr" oder "Kfz-Verkehr" oder "motorifizierter Verkehr" heißen müsste. Natürlich ist nicht "der Verkehr" an sich ein Problem am Platz, sondern die autozentrierte Stadtplanung ab den 1950er Jahren, die Verdrängung anderer Verkehrsmittel und die Verzahnung der Ökonomie mit den Interessen der Automobilindustrie.

Im Leitbild Matzleinsdorfer Platz Süd steht kein einziges Mal das Wort Auto. Es steht zu befürchten, daß ein Autohändler und Lobbyist für die Autoindustrie nicht unwesentlich das zukünftige Aussehen des Matzleinsdorferplatzes mitbestimmen wird. Was für ein Signal wäre das?

Viele politischen EntscheidungsträgerInnen agieren fahrlässig, verknüpfen immer noch positive Bilder mit dem Auto. Derweilen werden die Autos größer, der Anteil des motorifizierten Verkehrs steigt, die Distanzen im Auto werden größer und der CO2 Ausstoß steigt kontinuierlich an.

Am Matzleinsdorferplatz müsste ganz deutlich mit der baulichen und ideologischen Grundlage der autogerechten Stadtplanung gebrochen werden, ein anderer Verkehr ins Auge gefasst werden ohne die Geschichte zu leugnen, es würde schon reichen das Bauwerk und das Verkehrsaufkommen in den originalen Zustand von 1960 zurück zu führen. Jedenfalls müsste der Anteil der KFZ-Fahrzeuge am Platz drastisch reduziert und Fahrbahnen dem Autoverkehr entzogen werden.

3 Ziel

Es fehlt eine Story, es fehlt eine klare Geschichte für die Zukunft des Matzleinsdorfer Platzes. Das kann keine Verkaufsstory, sondern müsste eine gesellschaftliche und demokratipolitische Vision oder sogar ein utopischer Entwurf sein, der mit der Geschichte des Ortes verknüpft ist. Die bisher ins Spiel gebrachten Slogans von "Tor nach Favoriten", dem "Entree" oder die allgemeine Rede von der "Aufwertung" und "Attraktivierung", das sind patscherte Werbebotschaften.

Es wäre zb. möglich den Matzleinsdorferplatz als aufregenden und offenen Verkehrsknotenpunkt zu definieren und ein Konzept vorzulegen, welches Spielplätze, Treffpunkte, soziale Einrichtungen, kulturelle Institutionen, leiwande kleine Geschäfte, ein Museum, Gärten oder ein Gesundheitszentrum umfasst. Ich verstehe bis heute nicht, warum die größten Verkehrsknoten ausschließlich mit einer einzigen Funktion (=Shopping/Konsum) belegt werden, selbst die naheliegendsten Einrichtungen (Beratungsstellen, Suppenküche, Toiletten, etc.) nicht mehr geplant und wirklich essentielle Momente einer demokratischen Öffentlichkeit (Kultur, Begegnung, Austausch, Kümern, spirituelle Bedürfnisse, Grundbedürfnisse) überhaupt nicht vorkommen. Am Verkehrsknoten!

Nur als kleiner Hinweis: Ich hätte zb. gleich im März damit begonnen ein schlaues Testlabor für Covid19 Testungen mitten in den Praterstern zu installieren. Ein Gesundheitszentrum, für alle zugänglich. Ein halbes Jahr nach Beginn der Pandemie stehen heute die Leute traubenweise vor Labors, unter freiem Himmel neben Schnellstraßen oder drängen sich dicht im Eingangsbereich von Praxen. Ein Witz. Wenn schon die sog. "SystemerhalterInnen" - angewiesen auf den öffentlichen Verkehr - weiterhin hackeln und funktionieren sollen, warum kann man nicht zumindest an den Orten, wo die Leute sowieso vorbei kommen sichere Labors, Gesundheitszentren errichten?

Statt dessen sind die Verkehrsknoten tote Orte, wo mittels tausender Kameras, mittels Polizei, privater Sicherheitsdienste, ÖBB-Securities und Wiener Linien Securities eine falsche Sicherheit vorgegaukelt wird, während - nur als kleines Beispiel - die viel gepriesene Sicherheit und Sauberkeit auf den neuen Bahnhöfen in Wirklichkeit nur prekäre unterbezahlte

Arbeitsverhältnisse (gerade die Reinigungsarbeiter*innen bekommen den größten Scheiß bezahlt) befördert und somit soziale Unsicherheiten weiter befeuert hat.

Was wäre ein Verkehrsknotenpunkt, ein Verkehrsort, an dem faire und keine krankmachenden Arbeitsverhältnisse zu Stande kommen, wo gute Löhne bezahlt werden und selbstbestimmtes Arbeiten geschehen kann?

Eine weitere wirklich gute Story wäre die Errichtung eines ausgedehnten Parks am Matzleinsdorferplatz mit Museum, Skulpturengarten und autonomen Baustoff- und Kultur-Zentrum. Keine Versiegelung, sondern eine verwachsene, zum Teil auch wilde, Landschaft. Ein öffentlicher Park, in dem verantwortliche Menschen sich um die Belange des Parks kümmern, dafür Sorge tragen, daß vor Ort der Park funktioniert und nicht von außen verwaltet und gepflegt werden muß. Anrainer*innen und die Arbeiter*innen des Museums, des Baustoffzentrums würden sich gemeinsam um den Ort kümmern! Das wäre eine Demokratisierung statt der üblichen Produktion von unverantwortlichen Halböffentlichkeiten, im Schatten von Akkumulation und Eigentumsbildung.

4 Partizipation / Demokratie

Was in diesem Verfahren sehr weit am Rande angesiedelt ist und im Städtebau - entgegen der landläufigen Meinung - überhaupt sehr unterentwickelt ist, ist die ernsthafte Demokratisierung von Planungsprozessen und eine "Stadtplanung von unten", wo unplanbare Momente ausgehalten und komplizierte Diskussionen geführt werden. Wie kann es gelingen, daß auch Menschen mit wenig finanziellen Ressourcen, sog. Arme, prekäre Arbeiter*innen, Alleinerziehende, kranke oder delogierte Menschen, Migrant*innen von Stadtentwicklung profitieren? Das ist der große wunde Punkt einer kapitalfreundlichen Stadtentwicklung, die viel Glanz, aber auch viel verdecktes Elend produziert. Es gilt hier die Verzahnung zwischen Politik und Ökonomie zu lösen und eine Demokratisierung zu fördern. Politische Repräsentanten und Repräsentantinnen sollten nicht den Ausgleich mit dem Kapital, sondern einen gesellschaftlichen Ausgleich im Sinne führen. Demokratie, Gleichheit und Gerechtigkeit stehen dem Kapital unversöhnlich gegenüber.

Es bleibt noch Zeit. Ab 2026 sollen die Pläne aufgelegt werden, erst Ende 2027 soll mit dem Bau begonnen werden. Ich werde den Prozess weiter begleiten. Ich werde den Matzleinsdorfer Platz nicht verlassen, nachdem ich mir 17 Jahre lang am Platz eine solide Grundlage für Kunst und Geschichtsarbeit erarbeitet habe. Ich bin ehrlicherweise gespannt und traurig zugleich. Gespannt, wie dieser Planungsprozess weiter verlaufen wird, welche Identitäts-Marker hier für das neue "Grätzl" aufgebaut werden, wer baut, was mit den bestehenden Nutzungen (Gebäuden) geschehen wird, wie der Verkehr, wie Verkehrsformen und bauliche Verkehrseinrichtungen ausschauen werden.

Im Leitbild sind sicherlich eine Reihe von Versatzstücken zu finden, die mit einer konsequenten Umsetzung zu einer besseren Nutzung des Platzes für nicht-motorisierte Nutzer*innen führen könnte. Der öffentliche Verkehr ist am Platz jetzt schon hervorragend ausgebaut - wenn auch vom Autoverkehr in den Schatten gestellt - und wird in wenigen Jahren mit der U-Bahn eine bedeutende weitere Ebene hinzu bekommen.

Traurig bin ich deswegen, weil zu befürchten ist, daß die schönen Schlagworte von mehr "Grünraum" und "Freiräumen" eher dem Marketing geschuldet sind und Nachhaltigkeit hier auch eher auf den nachhaltigen Erfolg der eigenen (kapitalistischen) Systeme abzielt, als ein Nachdenken darüber ist, wie eine soziale, gemeinschaftliche, ressourcenschonende, demokratische und offene Stadtentwicklung aussehen kann, von der alle, auch Arbeiter*innen und Mittellose profitieren. Traurig macht mich auch die Aussicht darauf, daß der Matzleinsdorfer Platz in wenigen Jahren seine

Charakteristik verliert und ausschaut, wie alle x-beliebigen neuen Stadtteile. Wütend macht mich, daß wohl Leute von der Stadtentwicklung am stärksten profitieren werden, die sich bis vor kurzen in keinsten Weise für den Platz interessiert haben, vor allem die Erhöhung von privaten Kapital und Vergrößerung des privaten Eigentums im Sinne haben. Und ganz besonders traurig macht mich, daß ich "meine Platz", "meine Feuerwerk" verlieren werde und sich niemand darüber Gedanken machen wird. Das ist auch eine ziemliche Gewalt.

Ich bin durchaus pessimistisch, was die Zukunft des Matzleinsdorfer Platzes anbelangt. Dennoch werde ich mich weiterhin für einen offenen Matzleinsdorfer Platz, für einen anderen Verkehr, für ein aufregendes Verkehrsbauwerk und für einen leiwanden öffentlichen Park mit Museum, Skulpturengarten, alternativen Baustoffzentrum, Sozialzentrum, etc. einsetzen.

Was jedenfalls bleibt ist eine kritische Dokumentation der Veränderungen, ein kritischer Blick auf den Matzleinsdorfer Platz und die Beteiligung an einem kritischen und utopischen Diskurs.

Der Matzleinsdorferplatz ist für immer besetzt.

Tomash Schoiswohl