DE GRUYTER

Ingo H. Warnke,
Beatrix Busse (Hrsg.)

PLACE-MAKING IN URBANEN DISKURSEN

DISKURSMUSTER DISCOURSE PATTERNS

DE
G

Urbane Räume sind Figurationen diskursiv hergestellter Orte. Der Band versammelt in breiter interdisziplinärer Perspektive Beiträge der entsprechenden diskursorientierten Stadtforschung. Im Zentrum stehen Praktiken und Ressourcen der Bewertung urbaner Räume sowie Verfahren der kommunikativen Markierung von urbaner Identität. Urban Linguistics erscheinen dabei als ein interdisziplinär geöffnetes Verfahren zur Untersuchung von Place-Making-Prozessen in städtischen Räumen.

DIE REIHE: DISKURSMUSTER – DISCOURSE PATTERNS

Die Reihe versteht sich als Forum für linguistische Arbeiten, die sich auf die Frage richten, wie Sprache – unter Einschluss ihrer Interaktion mit anderen semiotischen Systemen – Bedeutungen in sozialen Strukturen, textuellen Umgebungen, Räumen, Stilen und Interaktionen deklariert und reproduziert. Diskursive Ereignisse werden dabei als Positionen von Aussagen verstanden, die mit Mustern korrelieren. Die Reihe ist in mehrfacher Hinsicht integrativ und überschreitet disziplinäre Grenzen. Publiziert werden linguistische Monographien und Sammelbände in deutscher oder englischer Sprache zu grammatischen, wissensorientierten, soziolinguistischen und stilistischen Ansätzen der Diskurslinguistik und Korpuslinguistik, die mono- oder multimodale Analysen mit quantitativen und qualitativen Verfahren dokumentieren.

9 783110 369809

www.degruyter.com
ISBN 978-3-11-036980-9

ISBN 978-3-11-036980-9
e-ISBN (PDF) 978-3-11-036581-8
e-ISBN (EPUB) 978-3-11-039310-1

Library of Congress Cataloging-in-Publication Data
A CIP catalog record for this book has been applied for at the Library of Congress.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.

© 2014 Walter de Gruyter GmbH, Berlin/München/Boston
Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck
♾ Gedruckt auf säurefreiem Papier
Printed in Germany

www.degruyter.com

Inhalt

Beatrix Busse & Ingo H. Warnke
Ortsherstellung als sprachliche Praxis – sprachliche Praxis als Ortsherstellung —— 1

I. Urbanes Place-Making im öffentlichen Raum

Andreas Rothenhöfer
Der Heidelberger Stadthallenstreit 2009 bis 2010
Bürgerprotest als Einforderung kollaborativen Place-Makings —— 11

Gesine Lenore Schiewer
Diskurslinguistik, Mehrsprachigkeitsforschung und Szenarien-Technik
Prospektive Diskursanalyse für urbane Innovation (‚inclusive innovation') —— 41

Christine Domke
Die Texte der Stadt
Wie Beschilderungen als Be-Wertungen von Innenstädten fungieren —— 59

Angelika Psenner
Visualität der Stadt als Wahrnehmungs- und Bewertungsressource —— 91

Angelika Psenner
DON'T EVEN THINK OF PARKING HERE
Wiener Straßenraum: Verhandlung von Nutzungsrechten und Nutzungsansprüchen —— 121

Julia Roll
Der mobile Mediennutzer in der Stadt
Eine kommunikative Gratwanderung zwischen physischer Anwesenheit im öffentlichen Raum und psychischer Präsenz bzw. Absenz —— 149

Katharina Kirsch-Soriano da Silva & Christoph Stoik
Das Wiener Pilotprojekt *Grätzeleltern*
Herstellung von Zugehörigkeiten durch Orte und soziale Bezüge —— 171

Heiner Stahl
Stadt als Anordnung von Sound und Lärm
Das Auditorische als Ressource der Konstruktion und diskursiven Bewertung von städtischem Raum — **191**

II. Urbanes Place-Making im institutionellen Raum

Ina Karg
Schule als Diskursressource
Prozesse und Effekte der Bewertung urbaner Räume — **211**

Ralph Richter
„Meine Stadt soll schöner werden"
Diskursive Strategien der Raumaneignung beim Auftreten städtischer Krisen — **231**

Lineo U. Devecchi
Entwicklungsideen im Spannungsfeld zwischen Stadt und Dorf
Politische Agendaziele in Schweizer Umlandgemeinden — **259**

Monika Grubbauer
Gebrauchsfotografien von Architektur und Stadt im Stadtmarketing und die Bewertung des urbanen Raumes — **281**

Ole W. Fischer
Die Krise der Kritik
Vom beredsamen Schweigen über Architektur und Stadt — **315**

Simone Egger
München. Heimat und Weltstadt in den langen 1960er Jahren — **329**

III. Urbanes Place-Making im kulturellen Raum

Anna Richter
Putting the social back into urban regeneration?
Participation discourse and its discontents — **351**

Martin Butler & Jens Martin Gurr
Urbane Populärkultur als Bewertungspraxis und -ressource
Zum normativen Potential populärkultureller Inszenierung und diskursiver Aneignung urbaner Räume — **369**

Dominika Gortych
Das Brandmal einer unsichtbaren Stadt
Kulturelle Ghetto-Topographien in der polnischen Literatur — **385**

Stefan Wellgraf
Die Ambivalenz des Ghettodiskurses — 403

Marissa K. Munderloh
„Heb die Fahne hoch, Santa Pauli Patriot!"
A case study of place-making in German rap music — **421**

Mirjam Kappes
Graffiti als Eroberungsstrategie im urbanen Raum — 443

Nathalie Kónya-Jobs
Zu Günter Grass' *Unkenrufe*. Danzig als Aushandlungsort interkultureller Identitäts- und Zugehörigkeitskonzepte. — 477

Hendrik Weiner
Medienarchitektur – Bewertungsressource, urbaner Motor, Place-Making-Strategie? — 499

Autorinnen und Autoren — **531**

Angelika Psenner

DON'T EVEN THINK OF PARKING HERE

Wiener Straßenraum: Verhandlung von Nutzungsrechten und Nutzungsansprüchen

Abstract
The analysis of the historical development of users' rights in the Viennese context reveals the following: Legislation shifted away from an initial emphasis on protection of people and was soon rewritten to protect vehicle traffic. In fact, the National Socialist street ordinance provided the most significant shift in the hierarchy of street users. Postwar regulations called for "care, caution, and attention" but nevertheless remained primarily fixed on the protection of traffic. It was not until 1960 that the human being once again moved into the center, replacing traffic as the focus of attention. The current traffic ordinance, and with it the right to use public street space, is rooted in a system of values that privileged the ideal of a *'Gesamtvolkssinn'* over the rights and the protection of individuals.

> If drivers don't pay for parking, who does? Everyone does, even if they don't drive. Initially the developer pays for the required parking, but soon the tenants do, and then their customers, and so on, until the cost of parking has diffused everywhere in the economy. When we shop in a store, eat in a restaurant, or see a movie, we pay for parking indirectly because its cost is included in the prices of merchandise, meals, and theater tickets. We unknowingly support our cars with almost every commercial transaction we make because a small share of the money changing hands pays for parking. Residents pay for parking through higher prices for housing. Businesses pay for parking through higher rents for their premises. Shoppers pay for parking through higher prices for everything they buy. We don't pay for parking in our role as motorists, but in all our other roles—as consumers, investors, workers, residents, and taxpayers—we pay a high price. Even people who don't own a car have to pay for "free" parking.
> Shoup, Donald C. (2011): The High Cost of Free Parking: 2.

1 Einleitung

Nicht zum ersten Mal in der Geschichte des städtischen Straßenraums wird derzeit wieder vehement um seine *Benutzungsrechte* gerungen. Die politische und mediale Diskussion der vergangenen Monate war – in Wien, so wie in anderen Städten Österreichs – geprägt von diversen, auf unterschiedlichen Objektivitäts- und Emotionalitäts-Ebenen geführten Diskussionen zur Lage des Stadtverkehrs: der soeben mittels BürgerInnen-Befragung bestätigte Beschluss zur

Neugestaltung der Mariahilfer Straße[1], der sog. *Parkpickerlstreit*[2] (in dem es um die Frage der Ausweitung der bestehenden Form der Parkplatzbewirtschaftung geht), die *Rowdy-Pedalisten-Plage*[3] und das laut Analysen des Umweltbundesamts in erster Linie dem Kfz-Verkehr zuzurechnende Problem der hohen Treibhausgasemissionen[4]. Zuletzt hat die Wiener Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou im Juni 2012 die WienerInnen selbst mittels Sensibilisierungskampagne zu *„mehr Freundlichkeit im Verkehr"* aufgefordert[5].

Sowohl Zeitungsartikel als auch die Wortmeldungen der verschiedenen Politiker zeigen, dass das Thema *motorisierter Individualverkehr MIV* von allen als ungelöst wahrgenommen wird und dass die Verteilung der Nutzungsrechte aus Sicht der StraßennutzerInnen unbefriedigend ist. Einerseits haben sich die Voraussetzungen, die städtischen Verkehr bedingen, über die Zeit verändert (die begrenzte Ressource öffentlicher Raum soll einer immer größer werdenden Stadtbevölkerung genügen – Wiens EinwohnerInnenzahl nimmt derzeit um geschätzte 20.000 Personen pro Jahr zu;[6] Mobilitäts- und Konsumverhalten von StädterInnen und PendlerInnen haben sich in den vergangenen Jahren weiter zum Nachteil der Stadt entwickelt; das Ausmaß des Tourismus und die absolute Zahl von zugelassenen Pkw steigen), andererseits haben sich die Auswirkungen, die städtischer Verkehr mit sich bringt, intensiviert, sodass sich die dem Thema inhärente Konfliktlage zuspitzt und deshalb um so dringender nach neuen Lösungen verlangt.

---

1 Die Mariahilfer Straße, eine der wichtigsten Einkaufsstraßen der Stadt, wird verkehrsberuhigt: streckenweise entstehen FußgänerInnen- und Begegnungszonen. Vgl. Heigl (2014), Der Standard (2014), Falter (2014), Die Presse (2014).

2 Vgl. Hamann (2012), Eisenreich/Narodoslawsky (2012), Thurnher (2012), Herrnböck (2011), Herrnböck (2012a), Baumann (2012b), Heigl (2012), Böhm (2012), Stemmer (2013), Czaja (2012b), vgl. auch Psenner 2013: 133-138.

3 Vgl. Bürstmayr (2012), Der Standard (2012a), Wittmann (2012), Herrnböck (2012b), Kness-Bastaroli (2012), Kössler (2012), Stimson (2012).

4 Neben den direkten Schadenskosten verursachen hohe Treibhausgasemissionen in weiterer Folge zusätzliche Ausgleichzahlungen: das Verfehlen des im Kyoto-Protokoll festgelegten Klimaschutzziels einer Reduktion der Treibhausgasemissionen in der Verpflichtungsperiode 2008–2012 kostet Österreich allein 160 Millionen Euro, die das Umweltministerium in Form von Emissionszertifikate zukaufen wird. Vgl. auch Mayr (2012), Ruzicka (2012), Springer (2012), Seiß (2011), Heigl (2012), Skarics (2010), Seidl (2012a), Seidl (2012b) Baumann (2012a), Czaja (2012a), Schnauder (2012), Stuiber (2012), Der Standard (2012c), Ungerböck (2012).

5 Die als „Initiative der Stadt Wien und ihrer Verkehrspartner" lancierte Medienkampagne *„tschuldigen ist nie verkehrt"* wurde per Pressekonferenz am 1. Juni 2012 gestartet (vgl. www.tschuldigen.at und Der Standard 2012b).

6 Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt, geht davon aus, dass Wien in den kommenden 20 Jahren um weitere 300.000 EinwohnerInnen anwachsen wird.

Es gilt die Ursachen für die aktuelle Situation zu untersuchen, um mittels planerischem *Place-Making* konkret gegenzusteuern: dann wird es möglich aus Verkehrs-*Spaces* attraktive *Places* zu entwickeln, die den NutzerInnen (BewohnerInnen sowie BesucherInnen) Aufenthaltsqualität, Erlebnis und Identifikation bieten können. Dabei müssen Wert und Qualität des öffentlichen Raumes neu definiert werden.

2 Lebensraum Straße

Öffentlicher Raum gehört allen. Um dieses grundlegende Recht sicherzustellen, gilt es dessen Benutzung zu regeln[7] und genau darin – in einer ausgleichenden Ordnung also – liegt die Herausforderung der Aufgabe: *Wer* darf *wann* Straßenraum benutzen? *Wem* wird ein Vorrecht zugeschrieben, wenn es darum geht, Streitigkeiten zu schlichten? Und warum gilt das Auto eigentlich als „bevorzugter Verkehrsteilnehmer" (StVO)?

Die Gründe dafür, dass unsere Städte zu autogerechten Milieus konvertierten, sind bekannt:

- eine starke Lobby der Autoindustrie vermochte von Beginn an in die Politik einzugreifen;
- die Grundidee der Moderne, eine Stadtplanung der Trennung von urbanen Funktionen (Wohnen, Arbeit, Freizeit), erhöhte letztendlich vor allem das Verkehrsaufkommen;
- die Suburbia-Bewegung, die nicht zuletzt auch auf militärisch-taktischen Überlegungen beruhte, führte weltweit zum beschleunigten Ausbau der Straßenerschließung von städtischem Hinterland.

7 Die Nutzung von öffentlichem Straßenraum wird durch „eine Vielzahl von rechtlichen Regelungen" organisiert. Neben der Straßenverkehrsordnung StVO nennt Adensamer z. B. das Sicherheitspolizeigesetz SPG, welches „die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung durch die Polizei regelt", ebenso erwähnt sie weitere Landesgesetze, wie z. B. das „Verbot der Anstandsverletzung" und das Straßenpolizeigesetz StPolG (Adensamer 2012). Der Kreis an straßennutzungsrelevanten Regelungen muss jedoch viel weiter gedacht werden, da auch steuerbegünstigende Maßnahmen wie die sog. „Pendlerpauschale", die Befreiung von der Mineralölsteuer oder der Umstand, dass derzeit Verkehrsflächen, insbesondere Parkplätze von der Grundsteuer ausgenommen sind, indirekt aber äußerst wirksam auf das Nutzungsverhalten im Straßenraum einwirken. Auch die Subventionierung des „Einfamilien-Häuslbaus" selbst muss letzten Endes als Förderung des Autoverkehrs gelesen werden. (Psenner 2013: 132).

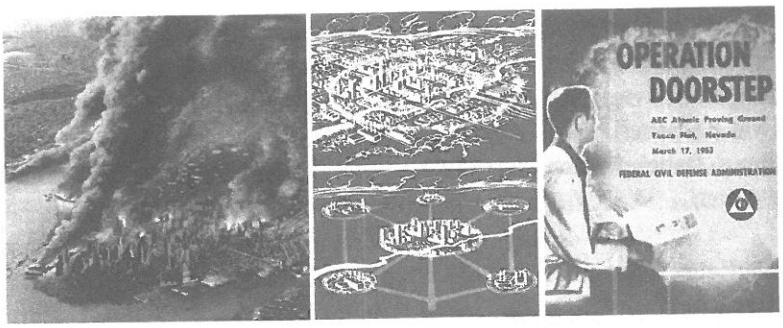

Abb. 1: „Hiroshima USA" (Collier's Magazine 1953) und „Operation Doorstep" (Studie der U.S. Civil Defense Agency von 1950) thematisierten einen imaginären Atomangriff der Sowjet Union auf die Stadt New York. Auf ihren Überlegungen basierte die Argumentationslinie der Suburbanisierung des Staates New York und sie führten dazu, dass für die Realisierung des dazu notwendigen Straßennetzes ein enormes Budget freigemacht wurde. Europäische Städte gingen denselben Weg. (Quelle: Plunz 1990: 278 u. 279)

Dennoch kennen wir historische Aufnahmen unserer Städte, die ein anderes, stark differenziertes Nutzerbild des Straßenraums zeigen. Denn neben der Verkehrsabwicklung diente die Straße – bevor sie zum reinen Verkehrs- und Parkraum mutierte – auch anderen Bestimmungen: sie deckte nicht nur wirtschaftliche Bedürfnisse (Handel, Verkauf, Gütertransport), sondern erfüllte auch Kulturzwecke, Zwecke der Repräsentation des Privaten, der Manifestationen des öffentlichen Lebens. Demnach galten sowohl Bewegung als auch Ruhe als „die gestaltenden Triebfedern in der architektonischen Bedeutung der Straße" (Walewa-Coen 1946: 97).

Genauso sind uns Bilder von Megastädten vertraut, deren Straßen, trotz enormem Verkehrsaufkommen nicht als Verkehrswege, sondern vielmehr als *gelebter Raum* wahrgenommen werden (vgl. Krusche u. a. 2010; mit Bezug auf den Ballungsraum Tokio mit derzeit ca. 35 Millionen Menschen).

Abb. 2: Wien, Mariahilfer Straße ca. 1914 (Quelle: Sinhuber/ Stumpf 1992: 180)

Abb. 3a: Tokios Stadtzentrum: auch in zentraler Lage wird Straßenraum nicht allein dem Autoverkehr zugesprochen, er wird vielmehr von FußgängerInnen und RadfahrerInnen rege benutzt. Dieser für EuropäerInnen ungewohnt freie Blick in den nahezu unverparkten Straßenraum wirkt sicherheitsfördernd. (© Angelika Psenner 2011).
Abb. 3b: Der *side walk* in New York City misst mindestens vier Meter, er ist *Lebensraum* und bietet Platz zum Verweilen. (Quelle:
http://sidewalkcity.files.wordpress.com/2010/10/cimg0043-near-little-brazil.jpg)

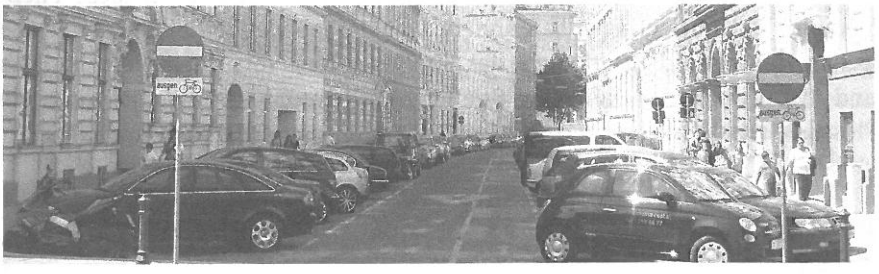

Abb. 4: Urbaner Straßenraum „gehört" dem Auto (© Angelika Psenner 2011)

In der europäischen Stadt jedoch wird Straßenraum heute zum überwiegenden Teil von Privat-Pkws genutzt, sodass kein Platz für *verkehrsfremde* Nutzungen bleibt. Damit werden Voraussetzungen geschaffen, welche die im aktuellen Stadtentwicklungsplan STEP05[8] vorgegebene Zielsetzung für den öffentlichen Raum unrealistisch erscheinen lässt:

> Straßen und Plätze erfüllen eine wichtige integrative und kommunikative Aufgabe im städtischen Leben. Auch der Straßenraum ist ein wichtiger Lebensraum. [...] Um urbane Identität zu garantieren, sollen ‚Orte der Begegnung' geschaffen werden und mithilfe zeitgemäßer Gestaltung Straßen, Plätze und Freiräume an die unterschiedlichen „sozialen" Bedürfnisse der Menschen angepasst werden. (STEP05)

Die Art und Weise, wie nun Debatten zum sozialen Raum *Straße* geführt werden, legt die Frage nahe, wie es eigentlich um die Rechte der unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen, oder besser, um die Rechte *aller* StraßenraumNutzerInnen bestellt ist.

3 Genealogie der Straßennutzungsregelung in Wien

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts galt die *Straßen- und Brückenbaukunst* als „Abtheilung der Wasserbaukunst". Demgemäß waren Wasserbau-Ingenieure zuständig für das *Kaiserlich-Königliche Hofcommissariat in Straßenangelegenheiten* und verfassten in dieser Funktion auch grundlegende Abhandlungen zu Sinn, Zweck und Ausgestaltung von Stadt- und Landstraßen. Der dort entwickelten sprachlichen Konnotation verdanken wir also die, in Bezug auf den Straßenraum doch etwas *nautisch* angehauchte Bezeichnung *Verkehrsfluss*. Hierzu sei am Rande und vorwegnehmend bemerkt, dass auch diese Fließ-Metapher dazu beigetragen hat, andere, weniger mobile Funktionen der Straße in den Hintergrund zu drängen: das Straßensystems dient dem Verkehrsfluss und der Zweck der heutigen Straßenverkehrsordnung StVO ist es, „die Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten" (Adensamer 2012: 43).

8 Die thematische Erarbeitung der Inhalte – inklusive gesamtstädtischer Verkehrsfragen – für den nächsten Stadtentwicklungsplan, den STEP2025, ist bereits abgeschlossen. Das entsprechende Dokument für die Beschlussfassung im Gemeinderat und die Veröffentlichung im Sommer 2014 wird derzeit vorbereitet.

Der K. K. Hofrat in Bauangelegenheiten Carl Friedrich Wiebeking[9] sprach in seiner 1804 erschienenen Schrift *Praktische Anleitung zur Aufführung, Wiederherstellung und Erhaltung bequemer und das Commerz befördernder Landstraßen* den Straßen jedoch neben ökonomischen, hygienischen und kriegstechnischen Zwecken auch eine höchst relevante Präsentations-Aufgabe zu. Ebenso hält der K. K. Regierungsrat und Hofcommissionär in Straßenangelegenheiten, Joseph Maria Schemerl in seinem dreibändigen Werk *Ausführliche Anweisung zur Entwerfung, Erbauung und Erhaltung dauerhafter und bequemer Straßen* fest, dass die Anlage des gesamten Straßensystems und die Güte, Ordentlichkeit und Reinlichkeit der Straßen selbst „den Städten eine größere Zierde, als verstümmelte Architekturen, den Inwohnern mehr Bequemlichkeit, als verschnörkelte Wohngebäude gewähren" (Schemerl 1819: VIII). Das maßgebende Moment für die Gestaltung der städtischen Straße war der Fußgänger; mittels realer oder optischer „Geräumigkeit" galt es, die „Bequemlichkeit des Fußgängers" zu gewährleisten:

> Oeffentliche Plätze sollten so frey, als möglich erhalten, und durch Gegenstände nicht verstellt werden, welche der Würde, dem Ansehen und selbst dem Zwecke derselben entgegen sind. [...] auf kleinen, stark befahrenen, oder sehr gangbaren Plätzen [...] sollten niemals dergleichen Gegenstände [Brunnen, Statuen und Denkmahle] aufgestellt, sondern diese immer frey und offen gelassen werden. Sie gewinnen auf diese Art ein viel besseres Ansehen, selbst den Anschein einer größeren Ausdehnung. (Schemerl 1819: 216)

Der Berliner Stadtplaner James Hobrecht[10], der selbst zwar in Wien nicht tätig war, dessen Referatsabschrift *Die modernen Aufgaben des großstädtischen Straßenbaues mit Rücksicht auf die Unterbringung der Versorgungsnetze* über die wissenschaftliche Arbeit des Stadttheoretikers Camillo Sitte jedoch nachweislich auch in Wien Bekanntheit erlangte – sah in der klaren Bevorteilung der zu Fuß Gehenden das Ziel jeder Gestaltung von Straßenraum:

> Es ergiebt sich hieraus die Nothwendigkeit, in der Straßeneintheilung den *Bürgersteigen* eine möglichst große Breite zu geben, ja, wenn die Straßenbreite im ganzen nicht über ein gewisses Maß hinaus ausgedehnt werden kann, diese Bürgersteigbreite auf Kosten der Straßendammbreite zu ermöglichen. Sichert man sich hierdurch dort für die Ansprüche der Zukunft einen möglichst geräumigen Platz, so verleiht man auch den Straßen überhaupt ein gefälligeres Ansehen. Endlich verdient ein Fußgängerverkehr in Großstädten

9 Carl Friedrich von Wiebeking war ein deutscher Architekt, Wasserbau-Ingenieur und Landvermesser, der in den Jahren nach 1802 in Wien „Königlich-Kaiserliche Bauangelegenheiten" – zumeist die Schiffbarmachung von Flüssen und den Ausbau von Häfen – leitete.

10 James Friedrich Ludolf Hobrecht ist der Verfasser des 1862 in Kraft getretenen *Bebauungsplan der Umgebungen Berlins*, welcher auch unter der Bezeichnung Hobrecht-Plan geläufig ist.

> eine Berücksichtigung, die oft nicht genügend anerkannt wird, während umgekehrt dem Wagenverkehr Opfer gebracht werden, die er theils nicht braucht, theils nicht verdient. (Hobrecht 1890: 16)

Erste konkrete gesetzliche Direktionen finden sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts: die *Regelung und Sicherung des Verkehrs* wurde erstmals im *Allgemeinen Straßengesetz* und – bezogen auf Wien und Niederösterreich – gesondert in der *Straßenpolizeiordnung von 1875* festgelegt. Dabei stand die einzelne Person noch klar im Vordergrund, sodass das *Parkieren im Straßenraum* zu jener Zeit aus Sicherheitsgründen schlichtweg verboten war und laut Allgemeinem Straßengesetz mit *„Arrest von 3 bis 14 Tagen"* (sic.) geahndet wurde.

> **§ 422 aStrG.**[11]: Wenn an einem öffentlichem Platze, an der Straße, oder vor einem Hause oder Gewölbe, zur Nachtzeit was immer für eine Gattung von Wägen, Bauholz oder andere Baumaterialien, Waaren, Fässer, Verschläge oder überhaupt etwas, wodurch die Vorübergehenden Schaden nehmen können, gelassen worden, ist der Schuldtragende wegen dieser Uebertretung um 10 bis 50 Gulden oder mit Arrest von 3 bis 14 Tagen zu bestrafen; bei mehrmaligen Rückfällen ist die Strafe zu verschärfen.

Sondergenehmigungen wurden seitens der Sicherheitsbehörde lediglich bei Baustellen erteilt, wobei jedoch genügend Laternen aufgestellt werden mussten.[12] Für adäquate Beleuchtung war auch im Falle von havarierten Fahrzeugen zu sorgen:

> **§ 17.** Unbespannte Wägen dürfen auf der Straße nicht stehen bleiben. – Wo dies jedoch in Folge eines Unfalles unausweichlich wird, darf der Wagen nicht ohne Aufsicht und außerdem Nachts nicht ohne Beleuchtung gelassen werden. *(Straßenpolizeiordnung für Wien und Niederösterreich)*[13]

Diese Auffassung hielt sich über Jahrzehnte, sodass selbst im Jahr 1931 nächtliches Parken im öffentlichen Raum noch als verboten galt. Konkret besagte das

---

11 Allgemeines Straßengesetz (aStrG) zit. in: Freiherr von Hock 1897.

12 Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass der Straßenraum um 1900 zwar nicht unserem heutigen Helligkeitsempfinden entsprach, dass Wien aber auch nicht im Dunkeln lag. Die gesamte Innere Stadt sowie die Hauptstraßen der Vorstädte waren bereits 1845 mit Gaslaternen ausgestattet worden. Außerdem war nach einer ersten elektrische Probebeleuchtung der Wiener Innenstadt im Jahr 1882 der allgemeine Ausbau der elektrischen Straßenbeleuchtung erfolgt (Psenner 2013).

13 *Straßenpolizeiordnung. Gesetz vom 10. October 1875, LG. U. BV. Nr. 62.* Dieses betrifft die „öffentlichen nicht ärarischen [nicht im Staatseigentum befindlichen A.P.] Straßen" des „Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns" (Niederösterreich und Wien); vgl.: Freiherr von Hock (1897).

Bundesgesetz über Grundsätze der Straßenpolizei, soweit sie sich nicht auf Bundesstraßen beziehen (BGBl. 438/ 1929)[14], folgendes:

> **§ 18. Zum Stillstand gelangte Fuhrwerke** [und **Kraftfahrzeuge**, die laut §21 in diesem Belang gleichgestellt waren A.P.]. (3) Unbespannte Fuhrwerke [und Kfz] dürfen bei Dunkelheit oder starkem Nebel nicht auf der Straße belassen werden. Kann ihre Entfernung aus besonderen Gründen nicht erfolgen, so ist [...] für die entsprechende Beleuchtung zu sorgen.

Interessanterweise war hier sogar das *„Bespritzen von Fußgängern und Anrainern mit Straßenschmutz"* ausdrücklich untersagt. Darin zeigt sich eindeutig, dass zu Fuß Gehende vorrangig behandelt wurden und dass ihr Wohlergehen gesetzlich gesichert und geschützt war. Sowohl im Bundesgesetz als auch in der Wiener Straßenpolizeiordnung (hier im § 20) fand sich diese Regelung:

> **1929 (BGBl. 438): §11. Fahrgeschwindigkeit.**
> (1) Der Führer hat die Fahrgeschwindigkeit (Gangart) so zu wählen, daß dadurch keine Gefährdung der Sicherheit von Personen oder Sachen verursacht wird. In geschlossenen Ortschaften hat er außerdem die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen, daß weder andere Straßenbenützer noch die Anrainer durch Bespritzen mit Straßenkot belästigt werden.

Die anfänglich klar personenschutzbezogene Gesetzgebung wurde jedoch zunehmend in Richtung Schutz des technischen, fließenden *Fahrzeug*-Verkehrs umformuliert. Nicht zuletzt weil Kfz-Produktion und moderner, schneller, leistungsstarker Güter- und Personenverkehr als Triebfeder für den dringend gesuchten wirtschaftlichen (Wieder-)Aufstieg der Nach- bzw. Zwischenkriegsjahre erkannt worden war. Hierzu stellte der Landesbaudirektor von Oberösterreich, Hofrat Ing. Alfred Sighartner in der 1934 publizierten Schrift *Die Wirtschaftlichkeit der Straße* fest:

> Dem neuzeitlichen Verkehr, dem Kraftfahrzeugverkehre, kommt hiebei eine besondere Rolle zu; er vermittelt den lebenspendenden und lebenerhaltenden Blutkreislauf der modernen Wirtschaft, sei es, daß er [...] dem Personenverkehre und dem raschen Güteraustausche dient oder [...] unseren Fremdenverkehr in Gestalt der Autotouristik befruchtet. Die Geldmittel, welche der Kraftfahrzeugverkehr alljährlich nur in Form seiner Betriebskosten in Umsatz bringt, gehen schon im kleinen Österreich in die Hunderte von Millionen Schilling. [...] In Hinsicht auf den Wiederaufbau unserer Wirtschaft, möchte ich [...] ganz besonders unterstreichen daß 'volkswirtschaftliches Denken nunmehr

14 Dieses Bundesgesetz bildete die Grundlage für die Straßenpolizeiordnung der einzelnen Bundesländer und findet sich zitiert in: Rössler, Carl J. (1931) *Die neuen Regeln des Straßenverkehrs in Österreich. Gesetze und Verordnungen über den Verkehr von Kraftfahrzeugen, Fuhrwerken, Fahrrädern u.s.w. auf Straßen.* Wien.

> auch in der Ausbaupolitik unserer Straßen höher als bisher im Kurse stehen soll und daß dies Dienst an der Volksgemeinschaft im besten und wahren Sinne des Wortes wäre'. (Hervorhebung im Original) (Sighartner 1934: 3–4)[15]

Vor diesen „ökonomisch überzeugenden" Argumenten wurden die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden zunehmend in den Hintergrund gedrängt. In seiner 1938 auszugsweise veröffentlichten Promotionsschrift titulierte der Ökonom Robert Reisch die Anliegen „der Fußgänger, Radfahrer und Anlieger" gar als „Sonderwünsche" und stellte die Wünsche des Kraftfahrverkehrs, „infolge seiner dominierenden Stellung" klar in den Vordergrund (vgl. Reisch 1938: 6). In Bezug auf die Frage der Kapitalbeschaffung für Straßenbau und -erhaltung zitiert Reisch die *Untersuchungsergebnisse und Richtlinien der internationalen Handelskammer*:

> Die Frage bei der Entscheidung über die Errichtung von Straßen darf also nicht dahingehend lauten, ob sich eine Straße privatwirtschaftlich rentiert, sondern, ob durch die Kapitalsveranlagung die Leistungskraft, die Produktivität der Wirtschaft des gesamten Volkes erhöht wird. [...] der Gesamtertrag für die Allgemeinheit ist maßgebend. (ebd.: 29)

Diesem Ansatz folgend war es klar, dass die Straßenkosten von den „drei Hauptbeteiligten, nämlich Allgemeinheit, Straßenbenutzer und Grundbesitzer" (ebd.: 27) gemeinsam getragen werden sollten. Den Erfolg des Straßenbaues wollte Reisch an folgenden Faktoren gemessen sehen: „Förderung des allgemeinen Verkehrs, [...] Ausweitung der Verkehrsmöglichkeiten, Schaffung neuer Absatzmöglichkeiten, Förderung des Fremdenverkehrs, Arbeitsbeschaffungsmöglichkeiten, Zeitersparnis, bessere Ausnützung der Arbeitskräfte und schließlich auch eine Erhöhung der Lebensfreude infolge der Verkehrsverbesserungen". (ebd.: 31) Dabei wurde das Ziel der „Bekämpfung der Arbeitslosigkeit" besonders hervorgehoben.

Den größten Schnitt in der Hierarchisierung der Rechte der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen in Wiens Straßen brachte die Einführung der nationalsozialistischen Straßenverkehrsordnung im Jahr 1938 (StVO 1937 als Neuregelung der ReichsStVO 1934). Zwar muss die rasante Zunahme von Dichte und Aktionsradius des Kfz-Verkehrs als Grundlage dieser Entwicklung gesehen werden, doch wurde die rechtliche Umgewichtung maßstäblich mittels Gesetzgebung herbeigeführt. Voraussetzung hierzu war der von Rudolf Heß 1934 in der Eröffnungsrede zum *VII. Internationalen Straßenkongreß in München* postulierte

15 Vorwort zur Verschriftlichung des von Adolf Brzesky 1934 im Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines gehaltenen Vortrages *Die Wirtschaftlichkeit der Straße*.

Plan der „Förderung des Kraftfahrzeugs" als „das vom Reichskanzler und Führer gewiesene Ziel". Die StVO sollte diesem Ziel dienen, die Voraussetzungen für eine „immer stärkere Verbreitung des Kraftfahrzeugs als Volksfahrzeug" schaffen und damit „dem technischen Fortschritt die Wege ebnen" (Gülde 1938: 105 und 108).[16]

Der Dresdner Rechtsanwalt Hermann Gülde wirkte im *Ausschuss für Kraftfahrzeugrecht* an der 1933 in München gegründeten *Akademie für Deutsches Recht*[17] mit und gilt als Mitverfasser der *Straßenverkehrsordnung*. Für die „unter der Herrschaft liberalistischer Auffassungen" eingetretene „nahezu völlige Desorganisation" des Straßenverkehrs machte Gülde den Mangel an „Unterwerfung [des Verkehrs] unter einen großen Gesamtzweck und Gesamtsinn" verantwortlich:

> Erst der Nationalsozialismus schuf wieder die geistige Grundlage für eine sinnvolle Auffassung vom Straßenverkehr. Erst mit seiner Hinwendung zum Volksgemeinschaftsgedanken [...] gab er auch dem Straßenverkehr wieder den richtigen Sinn. [...] Der Wille zur Macht, welcher in der Steigerung des Straßenverkehrs [...] zum Ausdruck kommt, erhält nur dann seinen richtigen Sinn, wenn dieser Straßenverkehr als Dienst an der Erhaltung und der Entfaltung des Volkslebens aufgefaßt wird. (Gülde 1938: 105–106)[18]

Güldes Sichtweise entsprechend stellte die StVO von 1937 „den nationalsozialistischen Grundsatz von der Verkehrsgemeinschaft" in den Vordergrund: „Gemeinnutz vor Eigennutz" oder „der Einzelne ist nur ein Glied des Ganzen". Gülde ging davon aus, dass „die Einzelnen in straffer Zucht dem Zweck des Ganzen untergeordnet" werden müssen, dass sie „einer gleichmäßigen gesetzlichen

---

16 Weitere NS-Raumplanungsvorschriften, wie *das Wohn-Siedlungsgesetz*, die *Verordnungen über die Regelung der Bebauung bzw. die Zulässigkeit befristeter Bausperren* und *das Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte vom 4. Oktober 1937* arbeiteten ebenfalls in diese Richtung (vlg. auch Buschmann 2000: 155-159). Ebenso unterstützten stadtanalytische Studien den Gedanken der „Automobilisierung des Volkes", wie jene im Jahr 1939 von Gottfried Feder (ehem. Reichskommissar für Siedlungswesen und Honorarprofessor an der Technischen Hochschule Berlin) veröffentlichte Schrift *Die neue Stadt: Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der Bevölkerung.*

17 Die Akademie für Deutsches Recht stellte eine „wissenschaftlichen Zentralstelle" dar, „für die Arbeit an der Umgestaltung und Fortbildung des deutschen Rechts im Sinne der nationalsozialistischen Weltanschauung und Instrument der rechtswissenschaftlichen Gleichschaltung der Gesellschaft während der Zeit des Nationalsozialismus" (vgl. wikipedia, http://de.wikipedia.org/wiki/Akademie_für_Deutsches_Recht).

18 Die „Gemeinschaftsaufgabe" des Straßenverkehrs sah Gülde im Erreichen folgender Ziele: „Förderung der Volkswirtschaft, Dienst an politischen Zielen, Förderung und Erhaltung des Lebens des Volkes, Zusammenfassung aller Volksteile und regelmäßige Durchblutung des ganzen Volkskörpers" (Gülde 1938.: 106).

Behandlung zu unterwerfen sind" und zwar ausdrücklich „unter Ablehnung aller Sonderbedürfnisse und Sonderwünsche" (ebd.: 110). In der Erläuterung zu *§ 8. Benutzung der Fahrbahn* findet sich jedoch auch explizit die Aussage: „Der Langsame hat auf den Schnelleren Rücksicht zu nehmen." (ebd.: 135).

Zwar billigt Gülde eine Fahrgeschwindigkeit, die es zulässt, dass „das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann" (ebd.: 138.), doch unterstreicht er auch:

> Die alte Rechtsprechung, in welchem Umfang der Fahrzeugführer die Bespritzung von Fußgängern mit Straßenschmutz zu vermeiden habe, ist überholt. [...] *[Denn,]* im Straßenverkehr [gehen] die Bedürfnisse des motorisierten Schnellverkehrs den Bedürfnissen der Fußgänger vor. (ebd.: 138)

Sogar im Zusammenhang mit der Gefährdung von FußgängerInnen – welche an sich verboten ist – betont Gülde „den allgemeinen Vorrang der Kraftfahrzeuge". Unter Relativierung des Begriffs *Gefahr* plädiert Gülde dafür, dass „man sich [...] besonders vor Kleinlichkeiten [...] hüten" muss: „Wenn das Fahrzeug etwa nur nahe an den [Fußgänger] herankommt, so kann von einer Gefährdung nicht gesprochen werden." (ebd.: 141), da FußgängerInnen im Allgemeinen ein „rasches Beiseitespringen" zugemutet werden kann. Umgekehrt wird „[d]er Fußgänger [...] sich fast nie darauf berufen können, daß Belästigungen oder Behinderungen, welche er hervorruft, unvermeidlich seien" (ebd.: 180–181). Das Ziel ist die „Volksmotorisierung", so versteht es sich von selbst, dass *Parken* jetzt generell erlaubt ist – mit Einschränkungen. Diese Billigung der Privat-Nutzung von öffentlichem Raum (Abstellen von privatem Gut) hat sich bis heute in relativ unveränderter Form gehalten.

Im Jahr 1947 wurden nach Rückkehr zur österreichischen Bundesverfassung zwei Jahre zuvor, die gesetzlichen Bestimmungen zur Straßenverkehrsordnung neu geregelt. In seiner 1947 veröffentlichten Textsammlung: *Österreichs neue Straßenverkehrsordnung: in Gesetz und Erfahrung, unter besonderer Berücksichtigung des Kraftwagenverkehrs* [19] führte der Wiener Jurist Friedrich Wedl neben den österreichischen 1947er Gesetzen (Kraftfahrgesetz und Kraftfahrverordnung, sowie Straßenpolizeigesetz und Bundespolizeiverordnung[20]) nach wie vor auch die NS-StVO von 1937[21] an. Es wurde also inhaltlich an die NS-

19 Eine österreichische Straßenverkehrsordnung nach dem Gesetz wurde in Wirklichkeit erst wieder 1960 erlassen: StVO 1960 (Bundesgesetz vom 6. Juli 1960) (Kaltenegger 2010: 228).

20 Kraftfahrgesetz BGBl. 23/ 1947 (entspricht dem Kraftfahrgesetz 1946); Kraftfahrverordnung BGBl 23/ 1947; Straßenpolizeigesetz BGBl. 46/ 1947; Bundespolizeiverordnung BGBl. 59/ 1947.

21 „StVO, Straßenverkehrsordnung, Deutsches Reichsgesetzblatt I 1937, S. 1179 eingeführt in Österreich durch das Gesetzesblatt für das Land Österreich 171/1938 und StZVO, Straßenver-

Verkehrspolitik angeknüpft und damit jene, unter dem Nationalsozialismus hervorgebrachte, unbedingte Zuwendung und Bevorrechtung des Kfz-Verkehrs beibehalten. Dieser Umstand ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass auch *nach* dem Zusammenbruch des Nationalsozialismus dem Regime vormals dienende Juristen im Amt geblieben waren.

Wohl unter dem Einfluss steigender Verkehrsschadenskosten[22] rief diese Nachkriegsregelung nun zwar zu „Rücksicht, Vorsicht und Aufmerksamkeit" auf, doch galt es weiterhin in erster Linie den Verkehr selbst zu schützen: „Auf der Straße ist jedermann verpflichtet, Rücksicht auf den Straßenverkehr zu nehmen und die zur Wahrung der Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehres erforderliche Aufmerksamkeit und Vorsicht anzuwenden" (§7 StPolG). Der „nationalsozialistische Grundsatz von der Verkehrsgemeinschaft" (Gülde 1938: 107) und die Idee vom „Gesamtzweck und Gesamtsinn" des Straßenverkehrs hatte sich gehalten und wurde unter der Bezeichnung „Gesamtverkehr" in Argumentationslinien eingeflochten: „Jedes Verhalten, das außerhalb der normalen Verkehrsabwicklung liegt, bringt innerhalb des Gesamtverkehres notwendigerweise Gefahren mit sich" (Wedl 1947: 10).

Erst 1960 wurde die sogenannte Achtsamkeitsregel[23] umformuliert und wieder die „Person" in den Mittelpunkt gestellt, quasi der Verkehr als Aufmerksamkeitsziel durch den Menschen ersetzt.

> **§ 3. Vertrauensgrundsatz. StVO. 1960** (StF: BGBl. Nr. 159/1960)
> (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme; dessen ungeachtet darf jeder Straßenbenützer vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müsste annehmen, dass es sich um Kinder, Menschen mit Sehbehinderung mit weißem Stock oder gelber Armbinde, Menschen mit offensichtlicher körperlicher Beeinträchtigung oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gehaben geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.

Doch waren die Weichen bereits Richtung Ausbau des motorisierten Individualverkehrs gestellt und Studien lieferten weitere „schlagkräftige" Argumente für

---

kehrsordnung, Deutsches Reichsgesetzblatt I 1937, S.1215, eingeführt in Österreich durch das Gesetzesblatt für das Land Österreich 231/1938" (Wedl 1947: 8)

22 Obgleich eine amtliche, bundesweit einheitliche Straßenverkehrsunfallstatistik in Österreich erst ab dem Jahr 1961 geführt wurde, waren lokale Statistiken bereits bekannt, sodass der durch Verkehrsunfälle verursachte Schaden konkret beziffert und entsprechende Rückschlüsse gezogen werden konnten (Psenner 2013: 148).

23 § 3. Vertrauensgrundsatz. StVO. 1960 (StF: BGBl. Nr. 159/1960):

die wirtschaftliche Relevanz des Autos. (vgl.: Pendl 1951, Österreichischer Ingenieur- u. Architektenverein 1956, Fantl 1969).

4 „I foa da iban Schädl du Trompö" – die gegenwärtige Verhandlungslage

Die aktuell gültige gesetzliche Regelung der Benutzungsrechte für den öffentlichen Straßenraum geht demnach auf ein Wertesystem zurück, in dem Recht und Schutz der Einzelnen der Idee des *Gesamtvolkssinns* und dem Wirtschaftsziel *Massenverkehr* hintangestellt wurde. Die aufgrund dieses Ungleichgewichts erwartbaren Raumnutzungskonflikte äußern sich heute in emotiven Reaktionen, welche dieses Thema in Diskussionen hervorruft und sie werden dort aktiv ausgetragen, wo StraßennutzerInnen mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Ansichten in alltagsweltlichen Situationen aufeinandertreffen (s. Kapitelüberschrift). Der Straßenraum wird empfunden als „tagtäglicher Kampfplatz, auf dem der Stärkere gewinnt" (Steiner 2012: 42).

Trotz einiger Bemühungen, durch Medienkampagnen zu sensibilisieren und zu vermitteln, wird unter den gegebenen Voraussetzungen noch immer grundsätzlich zugunsten eines aus sozialwissenschaftlicher Sicht elitären Verkehrsmittels entschieden, das lediglich einem Teil der Wiener Stadtbevölkerung zugute kommt, das finanziell jedoch von allen getragen und hoch subventioniert werden muss.[24] Obwohl selbst der Ökonomiefaktor – eines der stärksten Argumente für die Umwidmungen im Straßenraum zugunsten des Privatfahrzeugs – sich längst ins Gegenteil verkehrt hat[25] und obwohl sich im gegenwärtigen fachlichen Diskurs ein allgemeines Anerkennen der Dringlichkeit der aktuellen Situation abzeichnet (zumeist im Hinblick auf die verlangte CO_2-Reduktion

24 Ein durchschnittlicher Pkw-Lenker deckt nur etwa 44 Prozent seiner von ihm verursachten Kosten. Laut gesamtwirtschaftlicher Kostenbetrachtung – die auch Folgewirkungen wie Lärm, Abgasschäden, gesundheitliche Schäden, Treibhauseffekt durch CO_2-Emissionen etc. inkludiert – verursachte der Pkw-Verkehr im Jahr 2006 Kosten in der Höhe von 6,1 Mrd. Euro (exklusive Staukosten); der Lkw-Verkehr hinterließ einen Fehlbetrag von 3,67 Mrd. Euro (vgl. VCÖ 2007). Eine jüngere Studie aus dem Jahr 2011 zeigt, dass pro gefahrenem Autokilometer im Schnitt 18 Cent an externen Kosten nicht vom Verursacher bezahlt, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt werden (vgl. VCÖ 2011).

25 Vgl. Candeias u. a. (2011), Shoup (2011), Adey (2010), Ebel (2004).

im Verkehrsbereich[26], die Einhaltung der Kyoto-Ziele, die wirtschaftliche Emanzipation vom Ölpreismarkt oder die mittlerweile als anerkannt geltenden (monetären) Vorteile einer kompakten, vielfältigen und differenzierten Stadt) gehören FußgängerInnen auch laut jüngster StVO-Novelle[27] nicht per se zu den *„bevorzugten Verkehrsteilnehmern"* – wohl aber z. B. bestimmte Wirtschaftsfuhren[28]. *Straße*, auch jene in den Wohn- und Lebensarealen der Stadt, ist immer noch gleichbedeutend mit *Verkehrsraum*. Die Nutzung derselben wird zuallererst dem motorisierten Individualverkehr zugesprochen. „Die Relevanz langsamer Verkehrsarten verblasst vor dem Hintergrund des konkurrenzlosen Wirtschaftsmotors Auto – die Protagonisten des langsamen Verkehrs[29] werden im Straßenraum lediglich geduldet" (Schopf/Emberger 2013: 5).

Dabei liegt die grundlegende Voraussetzung für eine angepasste und sozial gerechte Transformation der europäischen Stadt im Erkennen der individuellen Vorteile einer Reduktion der automobilen Mobilität in der Stadt. Dazu gehört es auch, (verdeckte) Sekundärfolgen der Verkehrsmisere zu benennen, wie z. B. die Erdgeschoß-Problematik: Leerstand und Unternutzung der Wiener Erdgeschoße sind nicht zuletzt als Folgewirkung verparkter Straßenräume zu sehen (Psenner 2012, 2011a, 2011b, 2005).

---

26 Gerade der Verkehrssektor weist die größte Abweichung zum sektoralen Ziel der Klimastrategie auf, sodass dort die größten Potenziale zur Minderung schädlicher Emissionen gesehen werden. Das Gros dieser Verkehrs-Emissionen – nämlich 56,3 Prozent – ist dabei allein dem Pkw-Verkehr zuzuordnen. Das Erreichen der Kyoto-Ziele, nämlich die Reduktion der Treibhausgasemissionen um 16 Prozent (in Relation zum Ausgangsjahr 2005) bis zum Jahr 2020, ist laut Analyse des Klimaschutzberichts 2012 fraglich – das Zwischenziel für das Stichjahr 2012 ist bereits weit verfehlt worden.

27 Die aktuelle StVO-Novelle trat mit 31. 3. 2013 in Kraft.

28 § 30 STVO Wirtschaftsfuhren (1) Als Wirtschaftsfuhre gilt die Beförderung von Gütern im Betriebe eines land- und forstwirtschaftlichen Unternehmens innerhalb seines örtlichen Bereiches, insbesondere zwischen den zu diesem Unternehmen gehörenden Liegenschaften mit Fahrzeugen eines land- und forstwirtschaftlichen Unternehmens.

29 Die Realität korrekt wiedergebend sollte der Begriff „langsamer Verkehr" in Zukunft dem städtischen motorisierten Individualverkehr zukommen. Möglicherweise bewirkt dieses (Um)Konnotieren auch ein Umdenken in Bezug auf die finanziellen Aufwendungen, die diese Verkehrsform verdient.

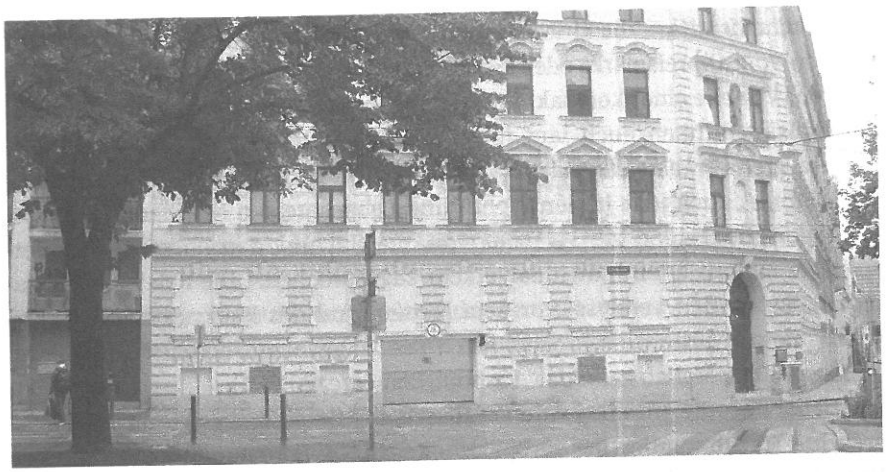

Abb. 5: Sekundärfolgen der Straßenraumsituation: Das vom fließenden und ruhenden Verkehr stark in Mitleidenschaft gezogene Erdgeschoß wird nicht mehr in seiner ursprünglichen Funktion genutzt, die Fenster werden zugemauert und die Räumlichkeiten schlussendlich dem stehenden Verkehr überlassen. Autos „wohnen" in Wien mittlerweile „zu ebener Erd' und im ersten Stock." (diese Aufnahme erfolgte außerhalb der Hauptverkehrszeiten, an einem Sonntag) (© Angelika Psenner 2012)

Obgleich die (Verkehrs)Wissenschaft ob der Brisanz der ökologisch-ökonomischen Sachlage substanzielle Eingriffe in die Organisation des städtischen Individualverkehrs fordert, werden seitens Politik und Verwaltung diese Schritte nicht in verlangter Radikalität gesetzt. Der gängigste Lösungsvorschlag für das Problem des ruhenden Verkehrs ist die Einführung einer Citymaut bzw. die von der Wiener Stadtverwaltung derzeit verfolgte Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Das vom Verkehrsforscher Hermann Knoflacher entwickelte Äquidistanzmodell sieht die gleiche Zugangsdistanz zum Parkplatz und zur öffentlichen Haltestelle vor, wodurch die größte Bevorteilung der „Bewegungsprothese" Auto wettgemacht wäre (Knoflacher 2012). Zudem fordert Knoflacher seit Jahrzehnten, das parkierte Privatfahrzeug radikal aus dem öffentlichen Straßenraum zu verbannen. Demgegenüber stehen Modelle wie *Smart city, regenerative, interoperable Mobilitätskarten, sanfte Mobilität, E-Mobilität, mobility on demand, Road-Pricing, shared space* oder *Straße fair-teilen*[30], deren gemeinsame Zielsetzung es ist, den privaten Kraftfahrzeugver-

30 Vgl. MA 18 (Hg.) (2011) Werkstattbericht 112. Straße fair teilen: ein innovatives Verkehrsmodell für Wien.

kehr mittels neuer Mobilitätsangebote einzudämmen (Schopf/ Emberger 2013, 6) und die intuitive Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern.

5 Das StadtParterre©

Die *StadtParterre-Idee*[31] präferiert im Gegensatz zu den oben erwähnten Verkehrsmodellen einen radikaleren Ansatz: Indem sie die Parterrezone einer Stadt als *Ganzes* erfasst, werden umbaute und nicht umbaute Areale, also Straße, Erdgeschoß und Hof als Einheit behandelt, sodass Interrelationen zum Vorschein kommen. Denn im realen Stadtraum stehen die Potenziale der Erdgeschoßnutzung in direkter Abhängigkeit zur Konstitution des korrelierenden Straßenraums (s. o.: Erdgeschoßproblematik; vgl. auch: Psenner 2012, 2011a, 2011b, 2005).

Unter dem ganzheitlichen Aspekt des Begriffs *StadtParterre* wird auch die Primärfunktion des Gehsteigs wieder ins rechte Licht gerückt: Der einfach und direkt zugängliche Gehsteig ist der wichtigste Aufenthaltsort im öffentlichen Raum, der Ort, an dem Menschen aufeinandertreffen, wo sie einander relativ frei begegnen oder einander einfach nur beobachten können. Es ist nicht zuletzt auch ein Ort, an dem Minderheiten und Mehrheiten einer diversifizierten Gesellschaft sich interaktiv integrieren können.[32] Klarerweise sollte es möglich sein, diesen, seinen vielfältigen Funktionen entsprechend geräumigen (!), städtischen Ort auf unterschiedlichste Art und Weise zu bespielen.[33] Derzeit jedoch werden die durchschnittlich gerade mal 1,70-2,20 Meter zwischen Hauswand und parkenden Autos dem Verkehrs*fluss* vorbehalten – es ist laut §78 StVO sogar ausdrücklich verboten, *„den Fußgängerverkehr durch unbegründetes Stehenbleiben zu behindern"*, wobei eine genauere Ausführung, wann Stehenbleiben begründet oder unbegründet ist, fehlt (Psenner 2004: 133, 2011a, 2011b,

31 Unter der Leitung der Autorin wird derzeit zu dieser Thematik an der TU Wien, Fachbereich Städtebau intensiv geforscht: Die Studien *„Das Wiener Gründerzeit-Parterre – eine analytische Bestandsaufnahme. Pilotstudie"* und *„Street-Level Environment, Vienna"* befassen sich ausdrücklich mit der StadtParterre-Problematik.

32 Integration ist gesellschaftliche Teilhabe, sowohl von Angehörigen von Minderheiten als auch von Angehörigen der Mehrheit. Integration ist kein statischer Zustand, sondern ein fortlaufender interaktiver Prozess – denn das Integrieren ereignet sich im Alltag durch aneinander orientiertem und wechselseitig interpretiertem Handeln. (Psenner 2011: 203)

33 Vgl. (Schütz 2013); siehe hierzu auch die künstlerisch-wissenschaftliche Arbeit der „Gehsteig-Guerrilleros" www.gehsteigguerrilleros.net , 15. 4. 2013.

2012). Zudem ist die Benützung von Gehsteigen „zu anderen Zwecken als zu solchen des Straßenverkehrs" immer noch bewilligungspflichtig.[34]
Auch diese Problematik des Platzmangels ist als Folge der zuvor beschriebenen Verlagerung der Nutzungsrechte zu sehen, denn während man dem Auto zunehmend mehr Platz zudachte, wurden zu Fuß Gehende im Laufe der Zeit zusehends auf schmale Gehstreifen zurückdrängte: In den Nachkriegsjahren wurden Gehsteige mit einer Mindestbreite von 1,25 Meter erstellt (laut Normblätter der ÖFS, 1956); dagegen war in der Gründerzeit dem beidseitigen *Trottoir* – also dem Bereich, wo man *umherstreift* – noch 1/3 (!) der gesamten Straßenbreite zugerechnet worden.[35] Auf Anlass der Stadtverwaltung wurden in jüngerer Zeit die Nachkriegsgehsteige zwar zunehmend verbreitert und an den Kreuzungen mittels Ausbuchtungen zu sog. „Ohrwaschln" ausgeweitet, sodass der ursprünglich durchwegs schmale Gehstreifen nun etwas mehr Platz zum Gehen und Stehen bietet, doch werden die wohltuenden, und in New York City durchwegs üblichen 4-Meter-Sidewalks bei Weitem nicht erreicht. Zudem wird die unter großem Kostenaufwand erreichte lichte Weite (freie Durchgangsbreite) im Zuge von Beschilderungen wieder eklatant dezimiert.

Wenn man darüber diskutieren will, ob es rechtens ist, dass Autos im städtischen Straßenraum öffentliche Flächen (im aktuellen Ausmaß) okkupieren dürfen, gilt es, den Hintergrund der politisch-historisch begründeten Verschiebung von Nutzungsrechten mitzudenken. Städte mit einem kulturhistorisch radikal anderen Zugang zum Thema zeigen hierzu alternative Lösungsmöglichkeiten auf: Trotz eklatant hohem Mobilitätsdruck (Ballungsraum: 35 Mio. EinwohnerInnen, Kernstadt: 9 Mio. EinwohnerInnen) sind z. B. Tokios Nebenstraßen wahrhaft öffentlicher – also von allen benutzbarer – Raum geblieben. Das geparkte Auto findet sich hier nur vereinzelt und ausschließlich an eigens ausgewiesenen Stellen.

---

34 Gehsteige sind Teil des Straßenraums, deshalb gilt auch hier nach § 82. StVO die Bewilligungspflicht für die Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken: „(1) Für die Benützung von Straßen einschließlich des darüber befindlichen, für die Sicherheit des Straßenverkehrs in Betracht kommenden Luftraumes zu anderen Zwecken als zu solchen des Straßenverkehrs, z. B. zu gewerblichen Tätigkeiten und zur Werbung, ist unbeschadet sonstiger Rechtsvorschriften eine Bewilligung nach diesem Bundesgesetz erforderlich. Das gleiche gilt für Tätigkeiten, die geeignet sind, Menschenansammlungen auf der Straße herbeizuführen oder die Aufmerksamkeit der Lenker von Fahrzeugen zu beeinträchtigen." Die Bewilligung kann laut Gesetz nur dann erteilt werden, wenn die „Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs" (§ 83 Abs. 1) ausgeschlossen werden kann.

35 Laut § 21 der Bauordnung aus dem Jahr 1868 war das Trottoir mit *„einem Sechstel der Straßenbreite"* – welche laut § 24 mind. acht Klaftern messen sollte – vorgegeben (Kortz 1905: 174, vgl. auch Drexel 2000: 207 u. 209).

Unverparkter Straßenraum ist Freiraum und bleibt für alle verfügbar: er wird angenommen, okkupiert und durch die rege, diversifizierte Straßennutzung belebt. Belebter öffentlicher Raum wiederum wirkt sicherheitsfördernd; seine BenutzerInnen entwickeln eine persönliche Beziehung zum Ort und greifen aneignend, ästhetisch manipulativ ein.

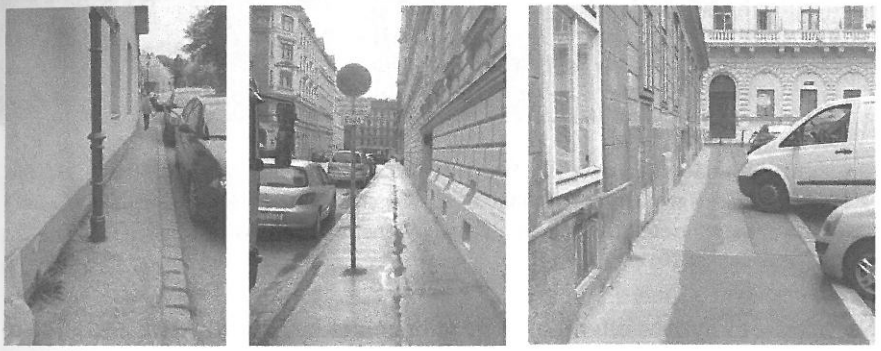

Abb. 6: Gehsteige sind zu schmal, bzw. wird die Lichte Weite im Zuge von Beschilderung und Schrägparkanlagen dezimiert. (© Angelika Psenner 2013)

Abb. 7: Stadtzentrum Tokio: Straßenraum wird von allen Verkehrsarten rege benutzt, die Bodenmarkierung am unteren Bildrand weist einen der wenigen Stellplätze im Straßenraum aus. (© Angelika Psenner 2011)

Abb. 8: Tokio, Straße als Lebensraum: Frei-Raum wird angenommen, belebt und okkupiert. Die rechte Aufnahme zeigt, dass unter geänderten Bedingungen (z. B. im Rahmen der Akton „wiener spiel!straße") dieses Gassenraum-belebende Szenario auch für Wien denkbar ist.
(© Angelika Psenner 2011, 2013)

Nachdem das System öffentlicher Verkehrsmittel bestens funktioniert, gilt Autobesitz in Tokio als obsolet. Der private Pkw kommt relativ selten zum Einsatz, sodass er in der übrigen Zeit in kleinste Raumnischen gezwängt oder hinter aufwändig drapierten, grünen Mauern aus Blumentöpfen verschwinden kann.

Abb. 9: Tokio, Straße als Lebensraum: geparkte Fahrzeuge *verschwinden* in Raumnischen.
(© Angelika Psenner 2011)

Im Bereich von Garagenzufahrten sind zu Fuß Gehende und Rad Fahrende dreifach gesichert: Ampelblinkzeichen und eine Sprachmeldung per Lautsprecher zeigen das Herannahen eines Fahrzeugs an, darüber hinaus verrichten gleich mehrere Anweiser in Uniform Dienst und vermitteln zwischen PassantInnen-

Strom und aus- bzw. einfahrendem Fahrzeug, wobei der nicht-motorisierte Verkehr stets vorrangig behandelt wird.[36]

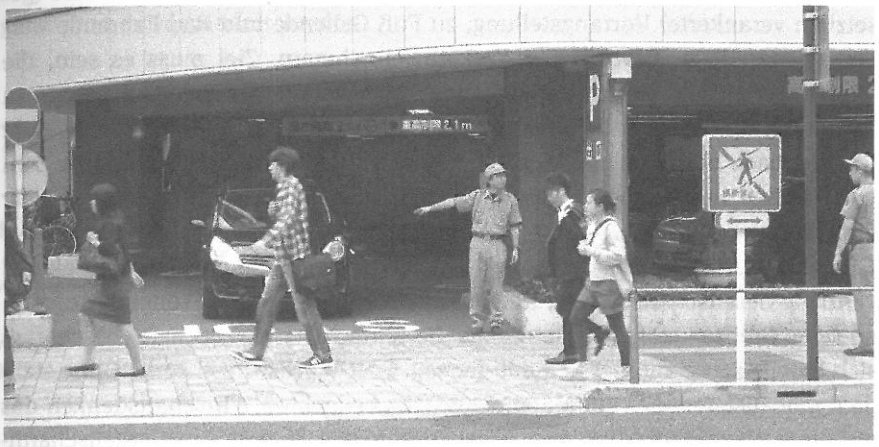

Abb. 10: Tokio, Garagenaus- und-einfahrten: zu Fuß Gehende werden stets vorrangig behandelt. (© Angelika Psenner 2011)

6 Conclusio

Für Wien – und die Europäische Stadt im Allgemeinen – gilt es in diese Richtung zu arbeiten: die Vorrangstellung des Autos zu brechen und damit Platz zugunsten der *Verweilenden* zu schaffen. Voraussetzung hierfür ist eine transdisziplinäre Herangehensweise an das Thema *StadtParterre*, denn Straße und Erdgeschoß stehen in ihrer Funktion in direkter Verbindung zueinander. Es gilt *Straße als Lebensraum*[37] zu denken und zu planen.

---

36 Der Grund dafür, dass in Tokio dem motorisierten Individualverkehr nicht dieselbe Vorrangstellung wie in europäischen Städten zufiel, ist im Übrigen laut dem aus Japan stammenden Verkehrsexperten Takeru Shibayama ein trivialer: Der Ballungsraum Tokio erlebte in den Nachkriegsjahren ein rasantes Wachstum: die Stadtbevölkerung verdreifachte sich innerhalb weniger Jahrzehnte von ca. 2,8 Millionen im Jahr 1945 auf ca. 8,9 Millionen im Jahr 1970. Die einzige Möglichkeit, die herausfordernde Aufgabe der Mobilitätssicherung zu bewältigen, war – da Autobesitz zur damaligen Zeit nahezu unbekannt war – der aggressive Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems. „Man könnte sagen: Tokio hatte Glück, es war keine aktive Entscheidung, sondern es war irgendwie passiert" (Takeru Shibayama im Interview 2011).

37 Vgl. Krusche

Da heute die eklatanten Nachteile der Automobilisierung erkannt sind, gilt es, die in den vergangenen acht Jahrzehnten propagierte Subventionierung von motorisiertem Individualverkehr zu stoppen, der Privat-Pkw verliert seine (gesetzlich verankerte) Vorrangstellung, zu Fuß Gehende und Rad Fahrende werden wieder (!) zu bevorzugten Verkehrsteilnehmern. Ziel muss es sein, die überwiegende Zahl der innerstädtischen Straßenräume als *Aufenthaltszonen* zu definieren und diese Kategorisierung per Gesetz zu verankern (30 km/ h). Zum Beispiel nach Vorbild niederländischer Kommunen, wo nur eine begrenzte Zahl von Straßen innerhalb der geschlossenen Ortschaft den Status *Verkehrsader* erhalten.

Nicht nur die Sozialforschung[38] kommt zu dem Schluss, dass das aktuell verfolgte Gesellschaftssystem, welches allein auf Wachstumsökonomie aufbaut, an seine Grenzen stößt; sondern auch die Wirtschaftswissenschaft[39] beschäftigt sich bereits seit geraumer Zeit mit der sog. Post-Wachstumstheorie. Diese stellt dem globalisierenden, auf Materialzuwachs bedachten Wirtschaftsdenken das auf einer Neuorganisation von Arbeit basierende Modell eines gesellschaftlichen Systems gegenüber, dessen theoretische Grundlage ein beschäftigungsintensiver, lokal verankerter Firmensektor darstellt[40]. Und in dem *Mobilität*, wie wir sie kennen, ihre Rechtfertigung verliert, sodass damit auch das derzeit noch unanfechtbare Argument, dass Folgeschäden und Folgekosten von Mobilität gemeinschaftlich zu tragen sind, an Relevanz verliert.

Wenn Straße nicht mehr allein zum „Objekt der öffentlichen Versorgung" degradiert wird, werden sich Verkehrs-*Spaces* – im Sinne von Place-Making – zu attraktiven *Places* entwickeln, welche den NutzerInnen Aufenthaltsqualität, Erlebnis und Identifikation bieten. Straßenraum könnte sich dann wieder zu „einem gemeinschaftlich in Selbsthilfe hergestellten Objekt" (Kokkelink 1977: 355) entwickeln: Anlieger könnten – wie vor der Automobilisierung – über die Straße verfügen, als wäre sie ihr Eigentum (Reste dieses historisch verankerten Rechts zeigen sich heute noch in der Tatsache, dass bei Fertigstellung eines Neubaus der Gehsteig in Eigenmitteln nach Vorgaben der Stadtverwaltung erstellt werden muss und erst danach an diese abgetreten wird; auch die Schneereinigung der Gehsteige ist heute noch Aufgabe der Hauseigentümer geblieben). Die Funktionen des Hauses oder zumindest jene des Erdgeschoßes könnten sich wieder auf die Straße ausdehnen – und Straße wieder ins Hausparterre wach-

38 Z. B. Meinhard Miegel.

39 Genannt seien z. B. Hans Christoph Binswanger, Niko Paech oder Tim Jackson.

40 Es ist absehbar, dass dieser „lokal verankerte Firmensektor", also unter anderem das Gewerbe, sich wieder der heute zuhauf leer stehenden Erdgeschosse bedient – ein Nebeneffekt, der selbst wiederum positiv auf Gestalt und Funktion des Straßenraums wirkt.

sen. Wenn dabei die derzeit offensichtlich notwendige, scharfe räumliche Grenze zwischen öffentlicher und privater Sphäre fällt, müsste die Frage nach der sozialen Brauchbarkeit von Straßenraum neu behandelt und Raumnutzungsregelungen neu verhandelt werden.

7 Literatur

Forschungsliteratur

Adensamer, Angelika (2012): „Die Vorstellung von Ordnung. Der öffentliche Raum und das Recht". In: *derive* 49, 42–44.

Adey, Peter (2010): *Mobility. Key Ideas in Geography*. London et al.: Routledge.

Brzesky, Adolf (1934): *Die Wirtschaftlichkeit der Straße: Vortrag, gehalten am 16. November 1934 in der Fachgruppe der Bau- und Eisenbahningenieure des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines*. Wien: Verein d. Österr. Zement-Fabrikanten.

Buschmann, Arno (2000): *Nationalsozialistische Weltanschauung und Gesetzgebung 1933–1945*. Bd 2. Dokumentation einer Entwicklung. Wien u. a.: Verlag Österreich.

Candeias, Mario et al. (Hg.) (2011): *Globale Ökonomie des Autos. Mobilität/ Arbeit/ Konversion*. Hamburg: VSA.

Drexler, Anita (2000): *Pflaster auf städtischen Fußböden: bauhandwerkliche und freiraumplanerische Qualitäten von Gehwegen in Wien und anderen Städten*. Wien: Österr. Kunst- u. Kulturverl.

Ebel, Bernhard (Hg.) (2004): *Automotive Management*. Berlin et al.: Springer.

Fantl, Karl (1969): *Die Kosten des Kraftfahrzeugverkehrs in Wien. Teil 1: Die Wegekosten der Straßen Wiens. Studie im Auftrag des Magistrats Wien*. Wien.

Feder, Gottfried (1939): *Die neue Stadt. Versuch d. Begründung e. neuen Stadtplanungskunst aus d. sozialen Struktur d. Bevölkerung*. Unter Mitarbeit v. Fritz Rechenberg. Berlin.

Gülde, Hermann (1938): *Straßenverkehrsordnung. Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr – StVO – vom 13. November 1937, Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr – StVZO – vom 13. November 1937*. 2. Aufl. Berlin: C. Heymann.

Hobrecht, James (1890): *Die modernen Aufgaben des großstädtischen Straßenbaues mit Rücksicht auf die Unterbringung der Versorgungsnetze*. Vortrag gehalten auf der IX. Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Hamburg. Berlin: Ernst.

Hock, Freiherr von (Hg.) (1897): *Strassen- und Eisenbahn-Vorschriften Verkehrsanlagen in Wien. Manz'sche Gesetz-Ausgabe; Niederösterreichische Landesgesetze. 4. Bändchen*. 2. Aufl. Wien.

Kaltenegger, Armin (2010): „50 Jahre StVO. Ein Rückblick und ein Überblick". In: *Zeitschrift für Verkehrsrecht ZVR* 110, 228–233.

Knoflacher, Hermann (2012): *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung*. Wien et al.: Böhlau.

Kokkelink, Günther/Menke, Rudolf (1977): „Die Strasse und ihre sozialgeschichtliche Entwicklung. Ein Gespräch". In: *Stadtbauwelt* 68. Nr.53, 354–358.

Kortz, Paul/Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein (Hgg.) (1905): *Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts: ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung. Band I: Charakteristik und Entwicklung der Stadt; Ingenieurbauten*. Wien: Gerlach & Wiedling.

Krusche, Jürgen/Roost, Frank/Dept. Architektur ETH Zürich: (2010): *Tokyo. Die Straße als gelebter Raum*. Baden/Schweiz: Müller.

Magistratsabteilung 18/Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.) (2011): *Werkstattbericht 112. Straße fair teilen: ein innovatives Verkehrsmodell für Wien*. Wien.

Österreichische Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im österr. Ingenieur- und Architektenverein, ÖFS (1956): *Normblätter. Richtlinien für den Ausbau von Strassen*. Bearbeitet von der Arbeitsgruppe „Planung und Verkehr". Wien.

Österreichischer Ingenieur- u. Architektenverein (Hg.) (1956): *Richtlinien für den Ausbau von Straßen*. Bearb. von der Arbeitsgruppe „Planung u. Verkehr". Wien.

Pendl, Alois (1951): „Neuere Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit von Strassen". In: Österreichischer Ingenieur- u. Architekten-Verein (Hg.): *Bericht über den XIII. Österreichischen Strassentag*. Schriftenreihe der Forschungsgesellschaft f. das Straßenwesen im Österreichischen Ingenieur- u. Architekten-Verein. Heft 1. Wien, 43–76.

Plunz, Richard (1990): *A History of Housing in New York City*. New York City: Columbia Univ. Pr..

Psenner, Angelika (2004): *Wahrnehmung im urbanen öffentlichen Raum*. Wien: Turia und Kant.

Psenner, Angelika (2005): „Parterre: Wechselwirkung zwischen Erdgeschoß und Straßenraum in Wien". In: *dèrive* 18, 8–11.

Psenner, Angelika (2011a): „Integrative Diversität zu ebener Erd'? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Parterre". In: *SWS-Rundschau* 2/2011, 195–218.

Psenner, Angelika (2011b): „Vienna's Historic Ground Floor and its Socio-urban Potential – Integrative Diversity par-terre?". In: Manfred Schenk et al. (Hgg.): *REAL CORP 2011, Change for Stability: Lifecycles of Cities and Regions*. 1119–1126, online unter: www.corp.at/archive/CORP2011_11.pdf < 15. 12. 2012>.

Psenner, Angelika (2012): „Wie wollen wir das Wiener Gründerzeit-Parterre nützen?". In: MA18 (Hg.): *Werkstattbericht 121, Perspektive Erdgeschoss*. Wien, 18–23.

Psenner, Angelika (2013): „Wem gehört die Straße? Genealogie der Nutzerrechte in Wiens Straßen". In: *SWS-Rundschau* 2/2013, 131-159.

Reisch, Robert (1938): *Finanzierung im Straßenwesen*. Auszug aus der Dissertation an der Hochschule für Welthandel, Wien. Wien.

Rössler, Carl J. (1930 und 1931): *Die neuen Regeln des Straßenverkehrs in Österreich. Gesetze und Verordnungen über den Verkehr von Kraftfahrzeugen, Fuhrwerken, Fahrrädern u.s.w. auf Straßen*. Wien: Harbauer.

Schemerl, Joseph (1819): *Ausführliche Anweisung zur Entwerfung, Erbauung und Erhaltung dauerhafter und bequemer Straßen*. Erster, Zweiter und Dritter Theil. Wien: Degen.

Schopf, Josef/Emberger, Günter (2013): „Die Straße, die Fußgänger und die Stadtentwicklung. Straße als Lebensraum". In: *dèrive* 50, 4–9.

Schütz, Theresa (2013): „Auf der Straße gehen / Auf die Straße gehen". In: *dèrive* 50, 37–44.

Shoup, Donald C. (2011): *The High Cost of Free Parking*. Chicago et al.: Planners Press.

Sighartner, Alfred (1934): „Vorwort". In: Adolf Brzesky: *Die Wirtschaftlichkeit der Straße. Vortrag, gehalten am 16. November 1934 in der Fachgruppe der Bau- und Eisenbahningenieu-*

re des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines gemeinsam mit dem Österreichischen Betonverein. Wien: Verein d. Österr. Zement-Fabrikanten, 3–4.

Sinhuber, Bartel F./Stumpf, Fritzkarl (1992): *Wien: Metamorphosen einer Stadt; in Fotografien von gestern und heute*. München: Hugendubel.

Statistik Austria (Hg.) (2010): *Standard-Dokumentation Metainformationen (Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität) zur Statistik der Straßenverkehrsunfälle*. Online unter: www.statistik.at/web_de/dokumentationen/Gesundheit/index.html <5. 3. 2013>.

VCÖ (Verkehrsclub Österreich)/ Frey, Harald (Hg.) (2007): *Pricing – Verkehr nachhaltig steuern*. Wien: VCÖ.

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hg.) (2010): *Wie Wohnen Mobilität lenkt. Mobilität mit Zukunft*. Wien: VCÖ.

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hg.) (2011): *Verkehr fair steuern*. Wien: VCÖ.

Umweltbundesamt (Hg.) (2012): *Klimaschutzbericht 2012*. Online unter: www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0391.pdf <5. 3. 2013>.

Walewa-Coen, Slawa Blagowesta (1946): *Die architektonische Bedeutung der Straße mit besonderer Berücksichtigung der Laubenstraßen*. Dissertationsschrift. Wien.

Wedl, Friedrich (1947): *Österreichs neue Straßenverkehrsordnung. In Gesetz u. Erfahrung, unter besonderer Berücksichtigung des Kraftwagenverkehrs*. Wien.

Wiebeking, Carl Friedrich (1804): *Praktische Anleitung zur Aufführung, Wiederherstellung und Erhaltung bequemer und das Commerz befördernder Landstraßen*. Wien: Degen.

Quellen

Baumann, Birgit (2012a): „Junge Menschen geben mit dem Auto nicht mehr an. Gespräch mit Berliner Mobilitätsforscher Andreas Knie". In: *Der Standard*, Beilage: Smart City, 24. Februar 2012, 11.

Baumann, Birgit (2012b): „Berlin weitet Mautpflicht aus. Lkw müssen nun auch auf 84 Bundesstraßen bezahlen". In: *Der Standard*, 2. August 2012, 23.

Böhm, Markus (2012): „„Parkplätze müssen sich extrem verteuern". Verkehrsexperte Hermann Knoflacher will Autofahren in der Stadt durch höhere Gebühren unattraktiv machen". In: *Der Standard*, Beilage: Smart City 24. Februar 2012, 18.

Bürstmayr, Georg (2012): „Nessi auf dem Fahrrad?". In: *Der Standard*, 11./ 12. August 2012, 35.

Czaja, Wojciech (2012a): „Die Stadt ist kaputtgefahren. Gespräch mit Architekturhistoriker Vittorio Lampugnani". In: *Der Standard*, 19. Mai 2012, Album A4.

Czaja, Wojciech (2012b): „Einstürzende Parkplätze. Wir parken unsere Städte mit Autos voll. Nicht gut. Forscher und Investoren sinnieren bereits – die Lösungsvorschläge sind sehr unterschiedlich". In: *Der Standard*, 25./ 26. August 2012, Album A4.

Der Standard (2012a): „Stadtplage Rowdie-Pedalisten? Urbane Verkehrspolitik im Zentrum des Sommerlochs: Die Forderung nach neuen gesetzlichen Kontroll- und Sanktionsregelungen für „verhaltensauffällige" Radfahrer erhitzt die Gemüter. Ein Querschnitt durch Reaktionen der Leserschaft". In: *Der Standard*, 11./ 12. August 2012, 34.

Der Standard (2012b): „Stadträtin lässt um Entschuldigung bitten. Wiens Verkehrsstadträtin Vassilakou will mit der Kampagne „Tschuldigen ist nie verkehrt" für mehr Freundlichkeit im Verkehr sorgen". In: *Der Standard*, 1. Juni 2012, 10.

Der Standard (2012c): „Ausgabe mit Schwerpunkt: Die Zukunft der Mobilität". In: *Der Standard*, 25./ 26. August 2012.

Die Presse (2014): Mariahilfer Straße: ÖAMTC fordert Zugeständnisse für Autofahrer. In: *Die Presse*, 8. März 2014. Online unter: http://diepresse.com/home/panorama/wien/1572300/Mariahilfer-Strasse_OAMTC-fordert-Zugestaendnisse-fur-Autofahrer?from=suche.intern.portal.

Eisenreich, Ruth/Narodoslawsky, Benedikt (2012): „Eingezwickt und überrollt. Die Wiener fürchten sich, der Boulevard stachelt sie an, die Opposition nützt ihre Chance. Gefährdet ein kleines Pickerl die erste rot-grüne Koalition Österreichs?" In: *Falter* 25, 10–12.

Falter (2014): *Der Kampf um die Mahü. Ein Falter-Sonderheft zur Abstimmung über die Fußgängerzone.* Nr. 8a/14. Online unter: http://www.falter.at/falter/e-paper/lesen/1430/der-kampf-um-die-mah-ue.

Hamann, Sibylle (2012): „Sie wollen ja bloß stehen. 670.000 Wiener Autos brauchen Platz. Nicht nur, wenn sie fahren, sondern auch, wenn sie stehen. Notizen aus einer Problemzone". In: *Falter* 9, 46–47.

Heigl, Andrea (2012): „Pendlerpauschale und Pickerlprobleme". In: *Der Standard*, 6. September 2012, 9.

Heigl, Andrea (2014): „Mahü: Konsequenzen weit über Begegnungszone hinaus". In: *Der Standard*, 9. März. Online unter: http://derstandard.at/1392687626188/Vier-Thesen-zu-1600-Metern.

Herrnböck, Julia (2011): „Neue Parkgebühren als Erziehungsmaßnahme. Mit kommendem März wird das Kurz- und Falschparken in Wien erheblich teurer". In: *Der Standard*, 17. November 2011 , 9.

Herrnböck, Julia (2012a): „Parkpickerlstreit: Kleines Thema, große Wirkung. Gespräch mit Alexandra Siegl und Peter Filzmaier". In: *Der Standard*, 19. Juli 2012, 8.

Herrnböck, Julia (2012b): „Zurück zu Bim und Bike. Wien setzt auf Elektromobilität und bewährte Konzepte". In: *Der Standard*, Beilage: Smart City , 24. Februar 2012, 14.

Kness-Bastaroli, Thesy (2012): „Mailands Radler bekommen mehr Platz zum Treten". In: *Der Standard*, September 2012, Beilage: ÖkoStandard Ö9.

Kössler, Franz (2012): „Radwege von nirgends nach nirgendwo. In Wien herrscht ums Thema Radfahren Hysterie. In Rom Anarchie, die zwar gefährlich ist, aber ihren Reiz hat". In: *Falter* 34, 14.

Mayr, Peter (2012): „Es gibt kein Menschenrecht auf einen Mallorca-Flug. Gespräch mit Konrad Paul Liessman und Doris Bures". In: *Der Standard*, 25./ 26. August 2012, 14.

Ruzicka, Johanna (2012): „Auch heilige Kühe geben zu wenig Milch". In: *Der Standard*, 21./ 22. Juli 2012, 15.

Schnauder, Andreas (2012): „Subventionierte Zersiedelung und Verkehrshölle. Öffentliche Hand fördert mit Wohnbau- und Pendlerzuschuss Ressourcenvergeudung". In: *Der Standard*, 25./26. August 2012, 18.

Seidl, Conrad (2012a): „„Regierung handelt wie Baufirma." Das Sparpaket wäre eine Chance, die lange versprochene Ökologisierung des Steuersystems voranzutreiben". In: *Der Standard*, 7. Februar 2012, 8.

Seidl, Conrad (2012b): „Subventionierte Unvernunft. Ökologische Aspekte werden bei den Sparplänen der Regierung völlig ignoriert". In: *Der Standard*, 7. Februar 2012, 28.

Seiß, Reinhard (2011): „Polittheater auf vier Rädern. Kaum ein Land ist so zersiedelt wie Österreich. Und Großprojekte am Stadtrand funktionieren nur dank Motorisierung". In: *Der Standard*, 24. September 2011, Album A4.

Skarics, Rudolf (2010): „Lebenswelt anstatt Schlafdorf. Es wird zu viel gefahren. Das Autofahren kostet uns zu viel Zeit und Geld. Den Spaß daran haben wir auch verloren". In: *Der*

Standard, 5. November 2010. Online unter: http://derstandard.at/1288659594145/Lebenswelt-anstatt-Schlafdorf <27. 2. 2013>.
Springer, Gudrun (2012): „Die Autobahn als Sackgasse. Studie des Verkehrsplaners Harald Frey". In: *Der Standard*, 13. September 2012, 12.
Steiner, Dietmar (2012): „Die Stadt vom Auto befreien! Kommentar der Anderen". In: *Der Standard*, 25./26. Oktober 2012, 42.
Stemmer, Martina (2013): „Neue Verkehrsregeln. Referenden nach Parkpickerlstreit". In: *Der Standard*, 22. Februar 2013, 8.
Stimson, Davinia (2012): „Wien wird Fahrradhauptstadt. Radfahrer sind die neuen Sündenböcke der Politik. Dabei wird in Wien die weltweit größte Fahrradkonferenz stattfinden". In: *Falter* 34, 14.
Stuiber, Petra (2012): „Mobilität ist eine kollektive Aufgabe. Gespräch mit dem Soziologen Christoph Reinprecht". In: *Der Standard*, 25./26. August 2012, 2.
Thurnher, Armin (2012): „Parker, Pickerl, Plebiszit: warum Rot-Grün das überlebt". In: *Falter* 30, 5.
Ungerböck Luise (2012): „Wir haben eine Autoorientierte Steuerpolitik". In: *Der Standard*, 25./26. August 2012, 29.
Wittmann, Jochen (2012): „Der Engländer sitzt wieder im Sattel. Die Anzahl der Radler in Großbritannien hat wieder den Stand der 1950er-Jahre erreicht. Die Citymaut in London hat ebenso zu diesem Boom beigetragen wie die „Boris Bikes"". In: *Der Standard*, Beilage: Smart City, 24. Februar 2012, 12.

Webnachweise

www.gehsteigguerrilleros.net <15. 4. 2013>.
www.tschuldigen.at <15. 4. 2013>.
de.wikipedia.org/wiki/Akademie_für_Deutsches_Recht <22.4.2013>.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Plunz 1990: 278 und 279
Abb. 2: Sinhuber/Stumpf 1992: 180
Abb. 3-10: © Angelika Psenner