

Wem gehört die Straße? Genealogie der Nutzerrechte in Wiens Straßen

Psenner, Angelika

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Psenner, A. (2013). Wem gehört die Straße? Genealogie der Nutzerrechte in Wiens Straßen. *SWS-Rundschau*, 53(2), 131-159. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-437076>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Wem gehört die Straße?

Genealogie der Nutzerrechte in Wiens Straßen

Angelika Psenner (Wien)

Angelika Psenner: *Wem gehört die Straße? Genealogie der Nutzerrechte in Wiens Straßen* (S. 131–159)

In der historischen Entwicklung der Wiener Straßennutzungsregelung lässt sich ein Abdriften konstatieren: von einer anfänglich klar Personenschutz-bezogenen Gesetzgebung in Richtung Schutz des technischen, fließenden *Fahrzeug*-Verkehrs. Den größten Schnitt in der Hierarchisierung der verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen auf Wiens Straßen brachte die Einführung der nationalsozialistischen Straßenverkehrsordnung im Jahr 1938. Sicherlich muss die Zunahme des Kfz-Verkehrs als Grundlage dieser Entwicklung gesehen werden, die eigentliche Umgewichtung wurde jedoch deutlich durch die Gesetzgebung verursacht. Zwar rief die Nachkriegsregelung zu *Rücksicht, Vorsicht und Aufmerksamkeit* auf, doch wurde jene, unter dem Nationalsozialismus hervorgebrachte unbedingte Zuwendung und Bevorzugung des Kfz-Verkehrs weiterhin beibehalten. Auch die aktuell gültige StVO und damit die Benutzungsrechte für den öffentlichen Straßenraum gehen also auf ein Wertesystem zurück, in dem die Rechte des einzelnen Menschen vor der alles überragenden Idee des »Gesamtvolkssinns« verblassten.

Schlagworte: öffentlicher Raum, Straße, fließender und ruhender Verkehr, zu Fuß Gehende, NS-Gesetzgebung

Angelika Psenner: *Who ›Owns‹ the Street? Genealogy of Users' Rights Relating to Vienna's Streets* (pp. 131–159)

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 – which was enacted in Austria in the year 1938 – provided the most significant shift in the hierarchy of street users. While this development was a response to the general increase of motorized traffic, the shift of emphasis was accomplished through legislative means. 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 so-called cautionary rule was rephrased, and the human being once again moved into the centre, replacing traffic as the focus of attention. By this even the current traffic ordinance, and with it the rights to use public street space, are rooted in a system of values that privileged the ideal of a »Gesamtvolkssinn« over the rights and the protection of individuals.

Keywords: urban space, street, moving and stationary traffic, pedestrians, National Socialist legislation

Eine neue Sprache entwickelt sich in unserer Straße, seitdem sie erweitert worden ist. Die alten Sätze: »Geh auf die Straße spielen«, »Draußen auf der Straße kannst du das machen« und »Hier ist nicht die Straße wo du spielen kannst« sind für immer gestorben. Die neue Sprache der Straße sagt dagegen: »Vorsicht vor den Autos!« (...) Unsere Mütter gewöhnen sich nur schwer daran.

Aus: Rafik Schami »Eine Hand voller Sterne« (2011/1987), 200

1. Einleitung

Die Nutzung von öffentlichem Straßenraum wird durch eine Vielzahl von rechtlichen Regelungen organisiert. Adensamer nennt in ihrem jüngst publizierten Artikel *Die Vorstellung von Ordnung. Der öffentliche Raum und das Recht* neben der Straßenverkehrsordnung StVO 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 (Seidl 2012a, 8), indirekt aber äußerst effektiv auf das Nutzungsverhalten im Straßenraum einwirken. Wenn Besitz und Gebrauch von Pkw monetär unterstützt werden, muss auch der Platz hierfür zur Verfügung gestellt werden, sodass es nicht überrascht, dass allein über die sog. Wiener Garagenaktion jährlich eine Fördersumme von 2,9 Millionen Euro für den Garagenbau bereitgestellt wird.¹ Auch die Subventionierung des »Einfamilien-Häusbaus« selbst muss letzten Endes als Förderung des Autoverkehrs gelesen werden.²

In der Diskussion um Ansprüche und Rechte, die aus den unterschiedlichen Bedürfnissen von StraßennutzerInnen entstehen, bzw. diesen gerecht werden sollen, befasst sich der vorliegende Artikel in erster Linie mit der Straßenverkehrsordnung StVO, deren Zweck es ist, »die Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten« (Adensamer 2012, 43). Diesem Zweck entsprechend fällt derzeit in Wien dem motorisierten Individualverkehr der qualitativ und quantitativ größte Part am Straßenraum zu.

Die meisten Pkw, die wir im Straßenraum sehen – seien sie nun unterwegs oder auf kürzere oder längere Zeit dort geparkt –, sind de facto privates Gut:³ »Das Auto muss als Bestandteil des privaten Wohnens gesehen werden«, als »zusätzlicher Wohnraum«

1 Die Fördersumme wird von der »Wirtschaftsagentur Wien – Ein Fonds der Stadt Wien« ausgeschüttet.

2 Das Ziel der »Häuslbauer« ist es, »für sich allein und ungestört im Grünen zu wohnen«. Dies führt zur Zersiedelung in der Peripherie und im Einzugsbereich von urbanen Ballungsräumen; eine Entwicklung, welche neben anderen infrastrukturellen Problemen auch einen Anstieg des Pendlerverkehrs mit sich bringt und – unter den gegebenen Voraussetzungen – einen weiteren Ausbau des Straßennetzes veranlasst. Vgl. auch Heigl (2012) *Pendlerpauschale und Pickerlprobleme*, VCÖ (Hg.) (2010) *Wie Wohnen Mobilität lenkt* und Skarics (2010) *Lebenswelt anstatt Schlafdorf*.

3 Auch Firmenautos gehören nicht der Allgemeinheit und sind deshalb in diesem Sinne als privates, nicht öffentliches Gut zu sehen.

(Steiner 2012, 42). Man kann sich also – vielleicht etwas naiv, jedoch begründet – die Frage stellen, wie privates Gut zu einem derartigen Privileg kam: Warum dürfen bestimmte private Gegenstände den öffentlichen Raum auf eine Weise verstellen, dass dieser nicht mehr allen zur Verfügung stehen kann? Dass die im aktuellen Stadtentwicklungsplan STEP05⁴ festgeschriebene Zielsetzung für den öffentlichen Raum in weite Ferne gerückt wird:

»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).

Vor der Beantwortung dieser Frage – welche in Kapitel 4 mittels Analyse der »historischen Entwicklung der Straßennutzungsrechte in Wien« erfolgt – soll an dieser Stelle (Kap. 2) der Versuch unternommen werden, das aktuelle Stimmungsbild bezüglich der Auto-philien Nutzerrechte für den – siehe oben – »Lebens- und Kommunikationsraum« Straße zu fassen: Wie sehen StraßennutzerInnen ihr Recht auf den Gebrauch des öffentlichen Kulturguts Straße vertreten? Sehen sie die Ressource »öffentlicher Raum« gerecht verteilt? Wo finden Konflikte zwischen verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen statt bzw. wo werden sie vermutet? Das Stimmungsbild dient hierbei als seismographische Anzeige für den nach Meinung von Verkehrswissenschaft und Stadtforschung gegebenen Handlungsdruck. Die allgemeine Problematik der Verteilung des öffentlichen Guts »Straßenraum« wird in Kapitel 3 umrissen, während Kapitel 5 der Beschreibung der realen »aktuellen Situation« für die Wiener StraßennutzerInnen gewidmet ist. Über die generelle Aufforderung zum Umdenken hinausgehend bietet der Artikel zum Abschluss einen konkreten Vorschlag für den künftigen politisch-planerischen Umgang mit Straßenraum.

2. Skizzierung des aktuellen Stimmungsbildes

Am 21. Mai 2012 erschien in der Online-Ausgabe der österreichischen Tageszeitung »Der Standard« ein kurzer Artikel zu einem Wien-spezifischen Verkehrs- und Lifestyle-Thema inklusive anschließender Aufforderung zur persönlichen Meinungsäußerung per »Posting«: »Tausche Auto gegen Wiener Öffi-Jahreskarte um 100 Euro: Was ist Ihre Meinung? Wären Sie bereit, Ihr Auto herzugeben? Und was passiert, wenn

4 Die thematische Erarbeitung der Inhalte – inklusive gesamtstädtischer Verkehrsfragen – für den nächsten Stadtentwicklungsplan, den STEP2025, ist derzeit im Gange.

man kein Auto besitzt?»⁵. Innerhalb weniger Stunden wurden zahlreiche Postings gesetzt. Am darauffolgenden Tag waren es bereits weit über 600 Diskussionsbeiträge, die über die derstandard.at-Mediensite veröffentlicht worden waren.⁶ Die rege Teilnahme an der Online-Debatte war gekennzeichnet durch besonders emotional formulierte Aussagen zum Thema:

kater bruno

21. 5. 2012, 18:14

Hallo ich fahre öffentlich, fahre mit dem Fahrrad, gehe viel zu Fuß und fahre ab und zu mit meinem Auto. Ich meine auch, die Stadt gehört den Menschen und nicht den Autos.

Die Stimme

21. 5. 2012, 21:15

Ich meine, die Menschen die ein Auto haben sind auch Menschen, und zahlen einen Haufen Steuern.

Wildcat

21. 5. 2012, 18:10

und wenn sie mir jedes jahr ´nen tausender zahlen, stelle ich mich nicht neben stinkende proleten in die wiener verkehrsbetriebe

Jean-Jacques

21. 5. 2012, 21:06

Die echten Proleten sind eh mit einem 5er BMW unterwegs! Das heißt, wenn Sie sich unbedingt von denen abgrenzen müssen, wäre es ratsamer mit den Öffis zu fahren. Einfach weils, sagen wir mal ... intelligenter... ist.

Simplicius Simplicissimus

21. 5. 2012, 18:25

Ja, ... im Stau riecht man die Proleten in ihren Karren wenigstens nicht. Unangenehmerweise scheißen sie aber in unsere Wohnungen und räumen ihren Dreck nicht weg.

Freigeistini

22. 5. 2012, 14:37

Wie kommens auf die absurde Idee, dass der Autoverkehr ein »sterbendes Ross« wäre? Oder wollen Sie, dass der Wohlstand im Land massiv zurückgeht? Der indiv. motorisierte Verkehr ist eben auch ein Zeichen von Wohlstand und Freiheit.

5 Text und Postings abrufbar unter: <http://derstandard.at/1336697439536/Umfrage-Tausche-Auto-gegen-Wiener-Oeffi-Jahreskarte-um-100-Euro-Was-ist-Ihre-Meinung>. Der Wortlaut des Artikels: »Ein Öffi-Ticket um 100 Euro für den Verzicht auf das eigene Auto: Wiens Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou will jene Personen, die auf Carsharing umsteigen bzw. schon jetzt das Carsharing-Angebot nutzen, einmalig mit einer Förderung der Jahreskarte belohnen.« [...] Die Förderung für die günstigere Öffi-Jahreskarte sollen Vassilakou zufolge sowohl Carsharing-Neueinsteiger als auch langjährige NutzerInnen, die ihren Vertrag verlängern, in Anspruch nehmen dürfen. Dabei bekommen die Betroffenen für die 365-Euro-Jahreskarte einmalig eine 265-Euro-Förderung. Bei der Initiative soll es sich außerdem um eine zeitlich begrenzte Aktion handeln: »Danach müsste man sehen, wie sie angenommen wurde.« [...] »Die administrativen und organisatorischen Details sollen in den kommenden Monaten geklärt werden« (APA, 21. 5. 2012). NB: Die für Herbst 2012 geplante Aktion wurde letztendlich nicht lanciert.

6 Am 5. Juni 2012 waren es bereits 720 Postings; diese Zahl stieg noch weiter auf derzeit 777 (Stand: 15. 3. 2013).

miss sofie 22. 5. 2012, 10:35

*Sagt ein Prolet zum anderen: »Ich fahr doch nicht im Proletenschlauch da unten!«.
Sagt der andere: »na dann halt in der Proletenschlange oben!«*

Gift Schlange 22. 5. 2012, 11:47

*Danke Schön, dass SIE gut voran kommen.
Wir normalen Menschen, die sich auf 2 Beinen fortbewegen dürfen uns dann durch die Autoschlängen kämpfen, den Lärm hören, den Dreck atmen und uns gelegentlich mal beschimpfen, anhupen und niederfahren lassen.
Fahren die Blechschüsseln mal nicht verparken sie alle Wege, versuchen Sie mal als 5 köpfige Familie auf dem Gehsteig zu gehen. [...]*

RS69 22. 5. 2012, 21:02

*Wenn man den Gedanken weiter spinnt, müsste man alle Strassen und Parkflächen
Kosten 1:1 auf die Autofahrer umlegen.*

Einfaltsbürste 22. 5. 2012, 12:46

Nein, es wäre keine Frechheit. Grundsätzlich würde es die externen Kosten des Individualverkehrs für die Allgemeinheit senken: Die ganze Infrastruktur ist zum größten Teil aus Steuergeldern finanziert, die gesundheitlichen Folgen vom allgegenwärtigen Straßenlärm, anderen Immissionen und Unfällen darf die Allgemeinheit über die Sozialversicherungen tragen. Also: Preise für sozialverträglichen öffentlichen Verkehr senken, Kostenwahrheit fürs Autofahren.

NaBumsti. 22. 5. 2012, 13:14

»zum größten Teil aus Steuergeldern finanziert« Genau: NOVA, KFZ-Steuer, Mineralölsteuer. Es entspricht nicht der Kostenwahrheit Unfallkosten dem Verkehr anzulasten – der Verkehr an sich verursacht keine Unfälle. Unfälle verursacht ein Individuum – bloß weil nicht alle Unfallkosten beim Verursacher eingetrieben werden, sind diese Kosten keine externen Verkehrskosten – das ist nur eine ideologische Behauptung. Btw. Öffis sind in der Regel um einiges lauter als PKW und die Straßenbahn gehört zu den größten Feinstaubzeugern im Verkehr.

Amish Bob 22. 5. 2012, 12:08

Wer hat denn nichts ... von den öffentlichen Verkehrsmitteln? Stellen Sie sich mal vor, all jene, die mit der U-Bahn fahren, würden vor Ihnen im Stau stehen. Sagen sie brav danke und »genießen« Sie weiter das Autofahren.

Der Leser für die Zeitung 22. 5. 2012, 19:50

Wenn die allgemeinen Folgekosten von 10 % Autoverkehr wegfielen (Straßenneubau, Gesundheit, Energieverbrauch/ CO₂-Ausstoß, Lärm,...), würde das nicht nur den Steuer- ausfall kompensieren, man könnte auch locker die Intervalle der Öffis so verdichten,

dass sie dem gestiegenen Fahrgastaufkommen gerecht würden. Und so ganz nebenbei würden wir Menschen endlich wieder ein wenig Raum zurückgewinnen, den derzeit Autos einnehmen. Und (Frei-) Raum gehört schließlich mit zu den kostbarsten Gütern in der Großstadt.

Um die Summe der Aussagen besser einschätzen und bewerten zu können,⁷ wurde mit Stichtag 5. Juni 2012 – bei einem Postingstand von 720 – eine statistische Auswertung der Postings unternommen, welche belegt, dass die insgesamt 720 Postings von 274 verschiedenen Posternamen⁸ gesandt worden waren; dass unter diesen »PosterInnen« acht »Viel-PosterInnen« waren (mit zwölf bis 41 Postings zum besprochenen Artikel), dass sich jedoch mehr als die Hälfte der PosterInnen mit einer einzigen Eingabe an der Diskussion beteiligt hat.⁹ Damit lässt sich feststellen, dass die an diesem »Newsboard« deponierten Meinungen eine – wenn auch kleine und verzerrte – so doch relativ bunte Palette an Ansichten der StraßennutzerInnen zur Debatte »ÖV versus MIV«¹⁰ und damit indirekt zum Thema »Straßennutzungsrechte« darstellt.

7 Es handelt sich hierbei um das spezielle Genre der »Newsboards«, der »Postings auf Nachrichtenseiten«, welches »eine Mischform darstellt, die sowohl Kennzeichen der gesprochenen und der Schriftsprache, als auch der Computervermittelten Kommunikation [auch computer-mediated communication CMC] aufweisen kann« (Freundorfer 2009, 120). Unter Berücksichtigung bestimmter charakteristischer Merkmale (zumal jenem der »Entkörperlichung«, als Gegensatz zur Face-to-face-Kommunikation) oder eben der Verwendung einer eigenen Sprachlichkeit (dem sog. »Netspeak«, einer nach Dürscheid weiteren Ebene, um welche das Mündlichkeits-/Schriftlichkeitsmodell von Koch/Oesterreicher erweitert werden muss) kann diese spezielle Form der Kommunikation – in der Literatur wird sie auch als »getipptes Gespräch« bezeichnet (Diekmannshenke 2004, 125) – jedenfalls zur Erfassung (teil-) repräsentativer Meinungen herangezogen werden. Dies bestätigt ein großes Repertoire an sozial- und sprachwissenschaftlichen Studien zum Thema (vgl. z. B.: Diekmannshenke 2004, Dürscheid 2004, Hoffmann 2004, Wirth 2005, Tewes 2005, Gutounig 2012).

8 »Posternamen« meint hier »AutorIn des Postings«. Diese Bezeichnung wurde gewählt, weil es nicht überprüfbar ist, ob ein/e AutorIn sich an der Online-Diskussion unter der Verwendung verschiedener Posternamen (seien es Klarnamen, Nicknames oder Pseudonyme) beteiligt.

9 Auswertungsstatistik: 720 Postings von 274 verschiedenen Posternamen (im Folgenden kurz »Poster« genannt), davon:

- 162 Poster mit einem Posting
- 44 Poster mit zwei Postings
- 18 Poster mit drei Postings
- 18 Poster mit vier Postings
- acht Poster mit fünf Postings
- fünf Poster mit sechs Postings
- sechs Poster mit sieben Postings
- drei Poster mit acht Postings
- zwei Poster mit neun Postings
- ein Poster mit zwölf Postings (jumpingjack flash)
- ein Poster mit 15 Postings (Lectrice)
- zwei Poster mit je 23 Postings (hgi und baroli)
- ein Poster mit 21 Postings (Amish Bob)
- ein Poster mit 26 Postings (Landschaftsplaner)
- ein Poster mit 29 Postings (Kampfoletti)
- ein Poster mit 41 Postings (NaBumsti.)

10 ÖV steht für öffentlicher Verkehr, MIV meint den motorisierten Individualverkehr.

In der vorliegenden Abhandlung geht es weniger um die Inhalte der einzelnen Diskussionsbeiträge als um die Tatsache, dass die Themen (städtischer) Verkehr und Straßennutzung derart polarisieren und emotionalisieren: Innerhalb von 24 Stunden hatten sich hunderte von »Usern« zu Wort gemeldet, zur öffentlichen Diskussion beigetragen und sich über ihre persönliche Meinung zum Thema allgemein ersichtlich – wenn auch (teil-) anonym¹¹ – positioniert.

Überhaupt war die politische und mediale Diskussion der vergangenen Monate in Wien – so wie in anderen Städten Österreichs – geprägt von diversen, auf unterschiedlichen Objektivitäts- und Emotionalitäts-Ebenen geführten Diskussionen zur Lage des Stadtverkehrs: Der sog. »Parkpickerlstreit«¹² (die unbefriedigende Form der Parkplatzbewirtschaftung beschäftigt BürgerInnen, Stadtverwaltung, Politik und Medien nach wie vor), die »Rowdy-Pedalisten-Plage«¹³ und das ungelöste Problem der hohen Treibhausgasemissionen, welche laut Analysen des Umweltbundesamts besonders dem Kfz-Verkehr zu Lasten gelegt werden müssen,¹⁴ und die in weiterer Folge den Staat zusätzlich hohe Ausgleichszahlungen kosten.¹⁵

Um das hier skizzierte Bild der aktuellen Meinungs- bzw. Stimmungslage bezüglich der Verteilung der NutzerInnenrechte im urbanen Straßenraum abzurunden, sei abschließend noch erwähnt, dass die Wiener Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou im Juni 2012 mittels Medienkampagne die WienerInnen zu »mehr Freundlichkeit im Verkehr« aufforderte: Die als »Initiative der Stadt Wien und ihrer Verkehrspartner«

11 Viele Poster verwenden Synonyme, manche posten jedoch auch unter ihrem eigenen Namen.

12 Vgl. Hamann (2012), Eisenreich/Narodoslawsky (2012), Thurnher (2012), Herrnböck (2011), Herrnböck (2012a), Baumann (2012a), Heigl (2012), Böhm (2012), Stemmer (2013), Czaja (2012b), vgl. auch im Netz:

www.krone.at/Oesterreich/Wiener_Parkpickerl_Befragung_kommt_nicht_-_OeVP_beruft-Jetzt_ists_offiziell-Story-333161, 5. 3. 2013;

www.oe24.at/oesterreich/chronik/wien/Favoritner-lehnen-Parkpickerl-ab/61140603, 5. 3. 2013;

www.news.at/a/parkpickerl-wien-genugend-unterschriften-330173, 5. 3. 2013;

<http://wirtschaftsblatt.at/home/nachrichten/oesterreich/1271895/Wiener-Parkpickerl-kommt-im-Herbst-Volksbefragung-spaeter->, 5. 3. 2013;

www.heute.at/news/oesterreich/wien/art23652,778239, 5. 3. 2013;

<http://wien.orf.at/news/stories/2525855/>, 5. 3. 2013;

<http://kurier.at/chronik/wien/pickerl-flucht-hat-bereits-voll-ingesetzt/822.727>, 5. 3. 2013;

http://diepresse.com/home/panorama/wien/738850/Wien_Parkpickerl-kuenftig-auch-fuer-Unternehmer, 5. 3. 2013.

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

14 Vgl. Mayr (2012), Ruzicka (2012), Springer (2012), Seiß (2011), Heigl (2012), Skarics (2010), Seidl (2012a), Seidl (2012b), Baumann (2012b), Czaja (2012a), Schnauder (2012), Stuibler (2012), Der Standard (2012c), Ungerböck (2012).

15 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 Emissionszertifikaten zukaufen wird. Zumeist im Juli veröffentlicht das Umweltbundesamt alljährlich den Klimaschutzbericht; dieser fasst Analysen zu Trends und wirtschaftlichen Einflussfaktoren der Treibhausgasemissionen in Österreich zusammen und stellt sie nationalen, europäischen und internationalen umweltpolitischen Zielen gegenüber.

lancierte Sensibilisierungskampagne »*tschuldigen ist nie verkehrt*« wurde per Pressekonferenz am 1. Juni 2012 gestartet (vgl. www.tschuldigen.at und Der Standard 2012b).

Sowohl die Zeitungsartikel als auch die Wortmeldungen der verschiedenen PolitikerInnen zeig(t)en, dass das Thema MIV von allen als »ungelöst« wahrgenommen wird, dass die Verteilung der Nutzungsrechte aus Sicht der StraßennutzerInnen unbefriedigend ist. Einerseits sind die Voraussetzungen, die städtischen Verkehr bedingen und bestimmen, nun andere (die knappe und vor allem begrenzte Ressource öffentlicher Raum soll einer immer größer werdenden Stadtbevölkerung genügen – Wiens EinwohnerInnenzahl nimmt derzeit um geschätzte 15.000–20.000 Personen pro Jahr zu;¹⁶ 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 zugespitzt hat und deshalb um so dringender nach neuen Lösungen verlangt.

3. Der Verkehrsraum Straße

Nicht zum ersten Mal in der Geschichte des städtischen Straßenraums wird um seine »Benutzungsrechte« gerungen. Alle sind sich darüber einig, dass öffentlicher Raum allen gehören muss; dennoch, oder gerade deshalb, gilt es die Benutzung desselben zu regeln. Und hier scheiden sich die Geister: Wer darf wann Straßenraum benutzen? Wem wird ein Vorrecht zugeschrieben, wenn es darum geht, Streitigkeiten zu schlichten? Und seit wann, bitte, gewinnt immer »das Auto«?

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 auf militärisch-taktischen Überlegungen beruhte, führte weltweit zum beschleunigten Ausbau der Straßenerschließung von städtischem Hinterland.

Nichtsdestotrotz kennen wir historische Aufnahmen unserer Städte, die ein anderes, stark differenziertes Nutzungsbild des Straßenraums zeigen...

¹⁶ Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt, geht davon aus, dass Wien in den kommenden 20 Jahren um weitere 300.000 EinwohnerInnen anwachsen wird.

Abbildung 1: Wien, Mariahilfer Straße ca. 1914



Quelle: Sinhuber/Stumpf (1992), 180

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

Abbildung 2: Tokios Stadtzentrum



Die Aufnahme zeigt, dass Straßenraum auch in zentraler Lage nicht allein dem Autoverkehr zugesprochen wird, dass dieser vielmehr von FußgängerInnen und RadfahrerInnen rege benutzt wird. Dieser, für EuropäerInnen, ungewohnt freie Blick in den nahezu unverparkten Straßenraum wirkt sicherheitsfördernd.

Quelle: Bild aus dem Archiv der Autorin, © Psenner

Abbildung 3: Urbaner Straßenraum »gehört« dem Auto



Quelle: Bild aus dem Archiv der Autorin, © Psenner

In der europäischen Stadt jedoch wird Straßenraum heute zum überwiegenden Teil von Privat-Pkws genutzt. 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* Straßenraum-NutzerInnen bestellt ist.

Wem gehört die Straße? Und welche soziologische Bedeutung oblag der urbanen Straße in der Zeit, bevor sie zum Pkw-Verkehrsraum und Pkw-Parkraum degradiert wurde?

Neben der reinen Verkehrsabwicklung erfüllte die städtische Straße Kulturzwecke, Zwecke der Manifestationen des öffentlichen Lebens (historische, sog. »absolute Straßen«, Kult- und Prozessionsstraßen, Repräsentation des Privaten) und wirtschaftliche Bedürfnisse (Handel, Verkauf, Gütertransport). Noch im Jahr 1946 schloss die Architektin Slawa Walewa-Coen ihre Dissertationsschrift *Die architektonische Bedeutung der Straße mit besonderer Berücksichtigung der Laubenstraßen* mit dem Satz: »Bewegung und Ruhe sind die gestaltenden Triebfedern in der architektonischen Bedeutung der Straße« (Walewa-Coen 1946, 97).

4. Historische Entwicklung der Straßennutzungsrechte in Wien

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts verfassten die »Kaiserlich-Königlichen Hofcommissonäre in Straßenangelegenheiten« grundlegende Schriften zu Sinn, Zweck und Ausgestaltung von Stadt- und Landstraßen. In seiner 1804 erschienenen Schrift *Praktische Anleitung zur Aufführung, Wiederherstellung und Erhaltung bequemer und das Commerz befördernder Landstraßen* sprach der K. K. Hofrat in Bauangelegenheiten Carl Friedrich

Wiebeking¹⁷ den Straßen neben ökonomischen, hygienischen und kriegstechnischen Zwecken auch eine höchst relevante Präsentationsaufgabe zu:

*»Sorgt der Straßen-Baumeister nun dafür, daß die Wege außerhalb den Ortschaften eine trockene Lage erhalten, so versteht es sich wohl von selbst, daß in denselben noch eine bessere Ordnung und Aufsicht statt finden sollte, weil der Reisende sogleich nach dem Zustande des Pflasters und den Unrathshäufen, welche auf der Straße liegen, die Polizey des Ortes und den Sinn der Bewohner für Reinlichkeit beurtheilen wird«
(Wiebeking 1804, 30).*

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 Güte, die Bequemlichkeit und die Dauer des Pflasters in Städten, [...] die Reinlichkeit der Gassen und Plätze, [...] ihre regelmäßige Anlage und Verschönerung, [...] den Städten eine größere Zierde, als verstümmelte Architekturen, den Inwohnern mehr Bequemlichkeit, als verschnörkelte Wohngebäude gewähren« (Schemerl 1819, VIII).

Er stellt die Straßenbaukunst »nächst dem Wasserbau« als den »wichtigsten Theil der ausübenden Baukunst« dar, da sie...

»[...] den größten Einfluß auf den öffentlichen Wohlstand und Sicherheit, die Bequemlichkeit und Cultur aller Nationen hat, ohne welchen sich keine Industrie, kein Ackerbau, keine Fabriken, keine Commerz gedenken läßt, ohne welche keine Wissenschaft blühen, die Kenntnisse und Erfindungen nicht mitgetheilt, oder erweitert werden können, und alle Vortheile entbehrt werden müssen, welche durch die erleichterte Gemeinschaft der Städte, Provinzen und der entfernten Reiche aller Welttheile mittels Straßen und Communicationen der menschlichen Gesellschaft in jeder Rücksicht zu Theile werden« (Schemerl 1819, VII).

Als maßgebendes Moment für die Gestaltung der städtischen Straße galt der Fußgänger:

»In Städten [...] sollte man an den Häusern 5 bis 6 Schuh breite Trotoirs von flachen Steinen für die Bequemlichkeit der Fußgänger anlegen. [...] 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, man pflegt gewöhnlich Brunnen, Statuen und öffentliche Denkmahle auf selben aufzustellen. [...] auf kleinen, stark befahrenen, oder sehr gangbaren Plätzen hingegen sollten niemals dergleichen Gegenstände 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, 013 u. 216).

17 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. In jener Zeit galt die Straßen- und Brückenbaukunst noch als »eine Abtheilung der Wasserbaukunst« (Wiebeking 1804 in der »Vorrede« der Schrift).

Erste konkrete gesetzliche Regelungen finden sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts: Während die *Strassen- und Eisenbahn-Vorschriften* von 1897 sich auf Ausbau, Erhalt und Bemautung von Straßen und auf die »Art der Einrichtung von Fuhrwerken« beziehen, wurde die »Regelung und Sicherung des Verkehrs« erstmals im Allgemeinen Straßengesetz und – bezogen auf Wien und Niederösterreich – gesondert in der Straßenpolizeiordnung von 1875 festgelegt. Mit der Bezeichnung »Straßenverkehr« wurde darin noch alles, was *geht, fährt* und *sich bewegt*, umschrieben und als gleichwertig erachtet. Dabei stand die einzelne Person in dieser Gesetzgebung noch klar im Vordergrund: So war das *Parkieren im Straßenraum* zu jener Zeit aus Sicherheitsgründen schlichtweg verboten und wurde laut Allgemeinem Straßengesetz mit »*Arrest von 3 bis 14 Tagen*« (!) geahndet.

»§ 422 aStrG.¹⁸: *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.*«

»§ 423 aStrG.: *Wenn dies bei Reisewägen oder bei Frachtwägen geschieht, wovon die Pferde in einem Gasthofe eingestellt sind, so ist die Strafe stets gegen den Gastwirth zu erkennen.*«

Bei »Führung eines Baus« war es nach Paragraph § 424 aStrG zwar möglich, eine Sondergenehmigung bei der Sicherheitsbehörde einzuholen, in diesem Fall musste jedoch ein »Warnungszeichen von einer oder zwei beleuchteten Laternen« aufgestellt werden.¹⁹

Die damals gültige Straßenpolizeiordnung für Wien und Niederösterreich²⁰ schreibt zum Thema »Parkieren« analog dazu vor:

18 Allgemeines Straßengesetz (aStrG) zit. in: Freiherr von Hock (Hg.) (1897) *Strassen- und Eisenbahn-Vorschriften Verkehrsanlagen in Wien*. 2. Auflage in der Reihe: Manz'sche Gesetz-Ausgabe, Niederösterreichische Landesgesetze. 4. Bändchen.

19 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 im Jahr 1873 die Gleichstrom-Bogenlampe auf der Wiener Weltausstellung präsentiert worden, sodass nach einer ersten elektrischen Probebeleuchtung der Wiener Innenstadt im Jahr 1882 der allgemeine Ausbau der elektrischen Straßenbeleuchtung erfolgen konnte – auch wenn dieser erst Jahrzehnte später abgeschlossen sein sollte (vgl. »Geschichte des öffentlichen Lichts in Wien«, verfügbar unter: www.wien.gv.at/verkehr/licht/beleuchtung/oeffentlich/geschichte.html, 4. 4. 2013).

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

»§ 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.

§ 17. (2) Bei Wirthshäusern dürfen die Wagen nur außerhalb der Fahrbahn, bei Nacht überdies nur mit der nöthigen Beleuchtung aufgestellt werden.« [...]

Auch das Bundesgesetz vom 20. Dezember 1929 (BGBl. 438/1929)²¹ »über Grundsätze der Straßenpolizei, soweit sie sich nicht auf Bundesstraßen beziehen« – welches die Grundlage für die Straßenpolizeiordnung der einzelnen Bundesländer bildete – erlaubte das nächtliche Parken im öffentlichen Raum nicht:

»§ 18. Zum Stillstand gelangte Fuhrwerke [und Kraftfahrzeuge, denn laut §21 waren in diesem Belang gleichgestellt]

(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 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.«

1930 Wiener Straßenpolizeiordnung: § 20. Fahrgeschwindigkeit.

»(1) Der Führer hat die Fahrgeschwindigkeit (Gangart) so zu wählen, daß er in der Lage ist seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten, insbesondere, daß keine Gefährdung der Sicherheit von Personen oder Sachen verursacht wird und daß weder andere Straßenbenützer noch die Straßenanrainer durch Bespritzen mit Straßenschmutz belästigt werden.«

Die anfänglich klar Personenschutz-bezogene 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 waren. Im Jahr 1934 schreibt der Landesbaudirektor von Oberösterreich, Hofrat Ing. Alfred

21 Zit. in: Rössler (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.*

Sighartner im Vorwort zu Adolf Brzeskys Büchlein *Die Wirtschaftlichkeit der Straße*²² zu diesem Thema:

»Wir stehen im Zeichen der Besinnung auf uns selbst und auf unsere Kraft. Wir haben den festen Willen, uns aus eigenem den Weg für unseren Wirtschaftlichen Wiederaufstieg zu bahnen.

Dieser Weg führt über die klare Erkenntnis des organischen Zusammenhanges aller Bestandteile des Getriebes unserer Wirtschaft, ihrer Aufgaben und ihrer Funktionen. 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 in voller Freizügigkeit dem Personenverkehre und dem raschen Güterausaustausche dient oder – für uns besonders wichtig – 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 [...] [Brzeskys] vollkommen richtige Behauptung ganz besonders unterstreichen daß >volkswirtschaftliches Denken nunmehr 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).*

Vor diesen »ökonomisch überzeugenden« Argumenten wurden die Bedürfnisse der Zu-Fuß-Gehenden zunehmend in den Hintergrund gedrängt. An der Hochschule für Welthandel (der späteren Wirtschaftsuniversität) promovierte im Jahr 1938 unter der Referenz von Prof. Dr. Karl Oberparleitner – dem späteren, langjährigen Rektor der Hochschule – Robert Reisch. In seiner Promotionsschrift, welche auszugsweise veröffentlicht wurde, stellte er fest:

»Die Wünsche der Fußgänger, Radfahrer und Anlieger decken sich teilweise mit denen der Kraftfahrer, zum Teil sind es Sonderwünsche. Infolge der dominierenden Stellung des Kraftverkehrs stehen dessen Wünsche natürlich im Vordergrund [...]« (Reisch 1938, 6).

In Bezug auf die Frage der Kapitalbeschaffung für Straßenbau und -erhaltung zitiert Reisch die »Untersuchungsergebnisse und Richtlinien der internationalen Handelskammer«:

²² Verschriftlichung des Vortrages *Die Wirtschaftlichkeit der Straße*, gehalten am 16. November 1934 in der Fachgruppe der Bau- und Eisenbahningenieure des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines.

»Die richtige Verteilung der Straßenkosten unter die drei Hauptbeteiligten, nämlich die Allgemeinheit, die Straßenbenutzer und die Grundbesitzer ist eine Kernfrage. [...] In jedem Fall sollten die Kosten der Straßenerhaltung aus laufenden Einnahmen des Kraftverkehrs gedeckt sein« (ebd., 27).

»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).

Den Erfolg des Straßenbaus 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« (ebd.) besonders hervorgehoben.

Den größten Schnitt in der Hierarchisierung 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 Reichsgesetzblatt herbeigeführt. Voraussetzung dafür war der von Rudolf Heß 1934 in der Eröffnungsrede zum »VII. Internationalen Straßenkongreß in München« postulierte 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).²³

In der vom Dresdner Rechtsanwalt Hermann Gülde²⁴ verfassten Textsammlung liest man in Kapitel II »Erläuterungen zur Straßenverkehrsordnung« zu »Wesen und Bedeutung« des Straßenverkehrs:

23 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 (siehe dazu auch Buschmann 2000, 155–159). Ebenso gab es hierzu stadtanalytische Studien, 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*.

24 Hermann Gülde wirkte im Ausschuss für Kraftfahrzeugrecht an der 1933 in München gegründeten Akademie für Deutsches Recht mit. Die Akademie für Deutsches Recht stellte eine »wissenschaftliche 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).

»Unter der Herrschaft liberalistischer Auffassungen erlebte der Straßenverkehr eine nahezu völlige Desorganisation. [...] Es fehlte die Zusammenfassung, die Unterwerfung unter einen großen Gesamtzweck und Gesamtsinn.

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« (Gülden 1938, 105–106).

»[...] Dieses Gesetz aber heißt ›Gemeinnutz vor Eigennutz‹ oder ›Der Einzelne ist nur ein Glied des Ganzen‹. Verwirklicht werden kann dieser Gemeinschaftsgedanke nur, wenn alle Einzelnen in straffer Zucht dem Zweck des Ganzen untergeordnet werden. Nur so aufgefaßt und geordnet, kann der Straßenverkehr seine Gemeinschaftsaufgabe erfüllen: Förderung der Volkswirtschaft, Dienst an politischen Zielen, Förderung und Erhaltung des Lebens des Volkes, Zusammenfassung aller Volksteile und regelmäßige Durchblutung des ganzen Volkskörpers [...]« (ebd., 106).

Nach Güldes Auffassung stellte die StVO von 1937 »den nationalsozialistischen Grundsatz von der Verkehrsgemeinschaft in den Vordergrund und geht davon aus, daß alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern unter Ablehnung aller Sonderbedürfnisse und Sonderwünsche [darunter wäre wohl der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu verstehen] einer gleichmäßigen gesetzlichen Behandlung zu unterworfen sind« (ebd., 110). In der Erläuterung zu § 8. *Benutzung der Fahrbahn* findet sich explizit die Aussage: »Der Langsame hat auf den Schnelleren Rücksicht zu nehmen« (ebd., 135). Weiter unten ad *Fahrgeschwindigkeit*:

»§ 9. (1) Die Fahrgeschwindigkeit hat der Fahrzeugführer so einzurichten, daß er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten, und daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann [...]« (ebd., 138.).

In der Erläuterung hierzu liest man aber:

»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).

»Nur die Gefährdung ist ausdrücklich verboten. [aber auch] Hierbei ist der allgemeine Vorrang der Kraftfahrzeuge zu beachten; deshalb muß man sich in diesen Fällen besonders vor Kleinlichkeiten in der Beurteilung der Gefährdungsfrage hüten. Wenn das Fahrzeug etwa nur nahe an den [Fußgänger] herankommt, so kann von einer Gefährdung nicht gesprochen werden; anders dagegen wenn der Fahrgast sich nur durch rasches Beiseitespringen vor dem Überfahrenwerden retten kann, falls ihm dieses Beiseitespringen nicht nach Lage der Sache zuzumuten ist« (ebd., 141).

Das Ziel ist die »Volksmotorisierung« durch den KdF-Wagen – der »Massenverkehr«; so versteht es sich von selbst, dass das *Parken* jetzt generell erlaubt ist – mit Einschränkungen, im Prinzip so wie heute. Genannt, jedoch nicht eingehend besprochen, sei in diesem Zusammenhang auch die sog. Verordnung über Garagen und Einstellräume (Reichsgaragenordnung RGaO) vom 17. Februar 1939 (Reichsgesetzblatt I S. 219). Diese regelt erstmals die Stellplatzpflicht – d. h. die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen – im Falle von Neubauten.²⁵

Zur »Stellung des Fußgängers als Verkehrsteilnehmer« schreibt Gülde:

»Der Fußgänger hat jahrzehntelang erbittert um sein geschichtliches Privileg auf der Straße gerungen und dem motorisierten Schnellverkehr lange genug schwere Hemmungen bereitet. Er nahm bewußt die Stellung etwa eines kleinen Kindes ein, dem man jede Unart nachsehen mußte. Diese Zeit ist vorbei. [...] Der Fußgänger wird sich fast nie darauf berufen können, daß Belästigungen oder Behinderungen, welche er hervorrufft, unvermeidlich seien« (ebd., 180–181).

Auch das »Stehenbleiben an Straßenecken« ist – so schreibt Gülde – »verkehrswidrig und gefährlich« und wird der Fußgänger dabei »von vorbeifahrenden Kraftfahrzeugen kräftig vollgespritzt, so hat er kein Recht, sich zu beklagen.«

Im Jahr 1947 wurden nach Rückkehr zur österreichischen Bundesverfassung zwei Jahre zuvor die gesetzlichen Bestimmungen zur Straßenverkehrsordnung neu geregelt:

»Die neue österreichische Straßenverkehrsordnung, die durch die wieder in Kraft gesetzten und novellierten Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1937 und der Kraftfahrverordnung 1937 ergänzt wird (sic!), bildet den Inhalt verschiedener Gesetze, die teilweise als Bundesgesetze, teilweise als Landesgesetze entsprechend der österreichischen Bundesverfassung erlassen werden« (Wedl 1947, 12).

In seiner 1947 veröffentlichten Textsammlung *Österreichs neue Straßenverkehrsordnung: in Gesetz und Erfahrung, unter besonderer Berücksichtigung des Kraftwagenverkehrs*²⁶ führte der Wiener Jurist Friedrich Wedl neben den neuen österreichischen Gesetzen (Kraftfahrzeuggesetz BGBl. 23/1947²⁷ und Kraftfahrverordnung BGBl. 23/1947 sowie Straßenpolizeigesetz BGBl. 46/1947 und Bundespolizeiverordnung BGBl. 59/1947) nach wie vor auch die NS-StVO von 1937²⁸ an. Es wurde also inhaltlich an die NS-Verkehrspolitik angeknüpft und damit jene, unter dem Nationalsozialismus hervorgebrachte, unbedingte Zuwendung zum und Bevorrechtung des Kfz-Verkehrs

25 In abgeänderter Form ist diese Regelung bis heute gültig und führt in Wien zu einer – aus stadtplanerischer Sicht – unvorteilhaften Umgestaltung des städtischen Parterres (vgl. Psenner 2005, 2011a, 2011b, 2012).

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

27 Entspricht dem Kraftfahrzeuggesetz 1946.

28 »StVO, Straßenverkehrsordnung, Deutsches Reichsgesetzblatt I 1937, S. 1179 eingeführt in Österreich durch das Gesetzesblatt für das Land Österreich 171/1938 und StZVO, Straßenverkehrsordnung, Deutsches Reichsgesetzblatt I 1937, S. 1215, eingeführt in Österreich durch das Gesetzesblatt für das Land Österreich 231/1938« (Wedl 1947, 8).

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 Verkehrsschadenskosten²⁹ rief diese Nachkriegsregelung nun zwar zu »Rücksicht, Vorsicht und Aufmerksamkeit« auf, doch galt es weiterhin in erster Linie den Verkehr selbst zu schützen.³⁰

»§7 StPolG. Auf der Straße ist jedermann verpflichtet, Rücksicht auf den Straßenverkehr zu nehmen und die zur Wahrung der Ordnung, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs erforderliche Aufmerksamkeit und Vorsicht anzuwenden.«

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 Gesamtverkehrs notwendigerweise Gefahren mit sich« (Wedl 1947, 10).

Erst 1960 wurde die sogenannte Achtsamkeitsregel umformuliert und wieder der Mensch 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

29 Mit zunehmender Automobilisierung und mit Zunahme der erreichbaren Geschwindigkeiten war die Wahrscheinlichkeit für kostenintensive Unfälle drastisch angestiegen. Obgleich eine amtliche, bundesweit einheitliche Straßenverkehrsunfallstatistik in Österreich erst ab dem Jahr 1961 geführt wurde (Statistik Austria 2010, 7), waren lokale Statistiken bereits bekannt, sodass Rückschlüsse gezogen werden konnten: Der durch Verkehrsunfälle verursachte Schaden wurde konkret mit 25 Millionen Goldschilling im Jahr beziffert (Wedl 1947, 11). »Die Häufigkeit der Verkehrsunfälle ergibt erschreckende Ziffern. Ihre Bedeutung erkennt man besonders an, wenn man den Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang die Zahl der in den gleichen Zeiträumen vorkommenden kriminellen Tötungsdelikte gegenüberstellt. Man ist erschüttert, wenn man in den Großstädten durch eine Reihe von Jahren immer wieder das Verhältnis von 5 zu 1 zwischen diesen Kategorien aus den Statistiken herausliest« (ebd., 10.). Vor diesem Hintergrund argumentiert Wedl, dass nun »an die Spitze der Verkehrsregeln [neue Forderungen gestellt wurden, nämlich] die Forderung auf Rücksichtnahme im Verkehr gegenüber den anderen Straßenbenützern und die Forderung nach einer besonderen Sorgfaltspflicht dadurch, daß Vorsicht und Aufmerksamkeit im Verkehr anzuwenden ist« (ebd., 9).

30 Dem Auto wurde infolge zunehmend mehr Platz zugedacht, während man den Fußgänger auf schmale Gehstreifen zurückdrängte: In den Nachkriegsjahren wurden Gehsteige mit einer Mindestbreite von 1,25 Meter erstellt (laut Normblätter der ÖFS, 1956). Das gründerzeitliche Trottoir war mit 8/6 Klafter (ca. 2,5 Meter) noch doppelt so breit gewesen (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). Somit war in der Gründerzeit dem langsamen Verkehr noch ein Drittel (!) der gesamten Straßenbreite zugerechnet worden.

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 die wirtschaftliche Relevanz des Autos.³¹

5. Die aktuelle Situation

Die aktuell gültige gesetzliche Ordnung des Straßenverkehrs geht demnach – zumindest was die Regelung der generellen Benutzungsrechte für den öffentlichen Straßenraum anbelangt – auf ein Wertesystem zurück, in dem das Recht und der Schutz der Einzelnen der Idee des »Gesamtvolkssinns« und dem Wirtschaftsziel »Massenverkehr« hintangestellt wurden.

Die aufgrund dieses Ungleichgewichts erwartbaren Raumnutzungskonflikte äußern sich heute in emotiven Reaktionen, welche dieses Thema in Diskussionen hervorruft (vgl. die zu Beginn des Textes wiedergegebenen Postings), und sie werden dort aktiv ausgetragen, wo StraßennutzerInnen mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Ansichten in alltagsweltlichen Situationen aufeinandertreffen. Der Straßenraum wird empfunden als »tagtäglicher Kampfplatz, auf dem der Stärkere gewinnt« (Steiner 2012, 42). Diese zugespitzte, hoch-emotionalisierte Konfliktsituation veranlasste die Wiener Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou – wie bereits erwähnt – zuletzt sogar mittels Medienkampagne die WienerInnen zu »mehr Freundlichkeit im Verkehr« aufzufordern: »tschuldigen ist nie verkehrt« empfahl die als »Initiative der Stadt Wien und ihrer Verkehrspartner« lancierte kostenintensive Sensibilisierungskampagne.

Trotz Bemühungen dieser Art wird unter den gegebenen Voraussetzungen 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. Ein durchschnittlicher Pkw-Lenker deckt nur etwa 44 Prozent seiner von ihm verursachten

31 Z. B.: Pendl (1951) *Neuere Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit von Strassen*, Österreichischer Ingenieur- u. Architektenverein (Hg.) (1956) *Richtlinien für den Ausbau von Straßen*/ Bearb. von der Arbeitsgruppe »Planung u. Verkehr« Wien, Fantl (1969) *Die Kosten des Kraftfahrzeugverkehrs in Wien. Teil 1: Die Wegekosten der Straßen Wiens*. Studie im Auftrag des Magistrats Wien.

Kosten.³² Auch laut neuester StVO-Novelle³³ gehören FußgängerInnen nicht per se zu den »bevorzugten Verkehrsteilnehmern« (wohl aber z. B. bestimmte Wirtschaftsfuhren).

Interessanterweise hat sich der Ökonomiefaktor – eines der stärksten Argumente für die Umwidmungen im Straßenraum zugunsten des Privatfahrzeugs – längst schon ins Gegenteil gekehrt. Im gegenwärtigen fachlichen Diskurs zeichnet sich ein allgemeines Anerkennen der Dringlichkeit der aktuellen Situation ab – zumeist im Hinblick auf die verlangte CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich³⁴ die Einhaltung der Kyoto-Ziele, die wirtschaftliche Emanzipation vom Ölpreismarkt oder die mittlerweile als anerkannt geltenden (monetären) Vorteile einer kompakten, vielfältigen und differenzierten Stadt.

»Mit 22,5 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent war der Verkehrssektor 2010 der zweitgrößte Verursacher von Treibhausgas-Emissionen. (...) Seit 1990 ist in diesem Sektor eine Zunahme der Treibhausgas-Emissionen um rund 60% zu verzeichnen, was den stärksten Zuwachs aller Sektoren im Zeitraum 1990 bis 2010 darstellt« (Umweltbundesamt 2012, 116).

Das Gros dieser Verkehrs-Emissionen – nämlich 56,3 Prozent – ist dabei allein dem Pkw-Verkehr zuzuordnen (Umweltbundesamt 2012, 116).

Die grundlegende Voraussetzung zur »Rettung der europäischen Stadt« sieht Dietmar Steiner, der Leiter des Architekturentrums Wien, darin, dass die »individuellen Vorteile einer Reduktion der automobilen Mobilität in der Stadt erkannt und kommuniziert werden« (Steiner 2012, 42). 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).

32 Zu diesem Schluss führen gesamtwirtschaftliche Kostenbetrachtungen, welche auch Folgewirkungen wie Lärm, Abgasschäden, gesundheitliche Schäden, Treibhauseffekt durch CO₂-Emissionen etc. inkludieren. Laut VCÖ-Studie aus dem Jahr 2007 *Pricing – Verkehr nachhaltig steuern* zahlte der Lkw-Verkehr im Jahr 2006 nur 36 Prozent der verursachten Kosten und blieb der Allgemeinheit damit 3,67 Mrd. Euro schuldig. Der Pkw-Verkehr kam für 44 Prozent der Kosten auf und hinterließ – ohne die Staukosten einzurechnen – einen Fehlbetrag von 6,1 Mrd. Euro. Die VCÖ-Studie *Verkehr fair steuern* aus dem Jahr 2011 zeigt, dass pro gefahrenen Autokilometer im Schnitt 18 Cent an externen Kosten nicht vom Verursacher bezahlt, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt werden; vgl. VCÖ-Factsheets abrufbar unter: www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/details/items/pricing-verkehr-nachhaltig-steuern bzw. www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/Factsheet2011-05, 15. 4. 2013.

33 Die aktuelle StVO-Novelle wurde im Bundesgesetzblatt I Nr. 39/ 2013 veröffentlicht und trat mit 31. 3. 2013 in Kraft.

34 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 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.

Abbildung 4: 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.«

Quelle: Bild aus dem Archiv der Autorin, © Psenner

Die Erkenntnis der Brisanz der ökologisch-ökonomischen Sachlage deckt sich durchwegs mit der Ansicht vieler Verkehrswissenschaftler, dass es eines substanziellen Eingriffs in die Organisation des städtischen Individualverkehrs bedarf. Seitens Politik und Verwaltung werden diese Schritte jedoch 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«³⁵, deren gemein-

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

same Zielsetzung es ist, den privaten Kraftfahrzeugverkehr mittels neuer Mobilitätsangebote einzudämmen (Schopf/Emberger 2013, 6) und die intuitive Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern.

6. Conclusio

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 Auto³⁶ – die Protagonisten des langsamen Verkehrs werden im Straßenraum lediglich geduldet (Schopf/Emberger 2013, 5).

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 »Zwischenstraßen«³⁷ wahrhaft öffentlicher – also von allen benutzbarer – Raum geblieben. Autos werden hier nur vereinzelt und ausschließlich an eigens ausgewiesenen Stellen geparkt.

36 Vgl. Candeias u. a. (2011) *Globale Ökonomie des Autos*, Shoup (2011) *Free Parking*, Adey (2010) *Mobility (Key Ideas in Geography)*, Ebel (2004) *Automotive Management*.

37 In Anlehnung an Sieverts Zwischenstadt-Begriff meint »Zwischenstraße« eine solche ohne starken Durchzugsverkehr, die jedoch nicht direkt verkehrsberuhigt, also weder Hauptstraße noch verkehrsberuhigte Wohnstraße ist. Die durchschnittliche Erschließungsstraße, welche z. B. das Wiener Raster formt, wäre unter diesem Aspekt als Zwischenstraße zu bezeichnen.

Abbildung 5: Stadtzentrum Tokio



Straßenraum als Lebensraum; er wird von allen Verkehrsarten rege benutzt, die Bodenmarkierung am unteren Bildrand weist einen der wenigen Stellplätze im Straßenraum aus.

Quelle: Bild aus dem Archiv der Autorin, © Psenner

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 (s. Abb. 6, links oben, S.154). Weil 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 (s. Abb. 6, rechte Bilder). 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 langsame Verkehr stets vorrangig behandelt wird (s. Abb. 6, links unten).³⁸

38 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).

Abbildung 6: Stadtzentrum Tokio



Quelle: Bilder aus dem Archiv der Autorin, © Psenner

Für Wien 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*³⁹, das sowohl die umbaute als auch die nicht umbaute Parterrezone einer Stadt als *Ganzes* begreift. Denn Straße und Erdgeschoß stehen in ihrer Funktion in direkter Verbindung zueinander.

Unter dem ganzheitlichen Aspekt des Begriffs *StadtParterre* wird auch die Primärfunktion des Gehsteigs wieder ins rechte Licht gerückt: Der Gehsteig ist der wichtigste und direkteste 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 Mehr-

39 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 mit der *StadtParterre*-Problematik.

heiten einer diversifizierten Gesellschaft sich interaktiv integrieren können.⁴⁰ Klarerweise sollte es möglich sein, diesen, seinen vielfältigen Funktionen entsprechend geräumigen, städtischen Ort auf unterschiedlichste Art und Weise zu bespielen.⁴¹ Derzeit jedoch werden die durchschnittlich gerade mal 1,70–2,20 Meter⁴² zwischen Hauswand und parkenden Autos dem Verkehrsfluss vorbehalten – zur Erinnerung: In der Gründerzeit wurde für die beidseitigen Trottoirs bis zu einem Drittel der Straßenbreite vorgesehen (siehe Fußnote 30, S. 148) – : 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, 2012). Zudem ist die Benützung von Gehsteigen »zu anderen Zwecken als zu solchen des Straßenverkehrs« immer noch bewilligungspflichtig.⁴³

Die *StadtParterre*-Idee 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 und Erdgeschoß als Einheit behandelt, sodass Interrelationen zum Vorschein treten. Denn im realen Stadtraum stehen die Potenziale der Erdgeschoßnutzung in direkter Abhängigkeit zur Konstitution des korrelierenden Straßenraums.

Aus dieser Auffassung erschließt sich der zweite Aspekt dieser Idee von selbst: Es gilt »Straße als Lebensraum« zu denken und zu planen. 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 VerkehrsteilnehmerInnen. Ziel muss es sein, die überwiegende Zahl der innerstädtischen Straßenräume als *Aufenthalts-*

40 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 orientiertes und wechselseitig interpretiertes Handeln (Psenner 2011, 203).

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

42 Auf Anlass der Stadtverwaltung wurden in jüngerer Zeit die Nachkriegsgehsteige zunehmend verbreitert und an den Kreuzungen mittels Ausbuchtungen zu sog. »Ohrwaschln« ausgeweitet, sodass der ursprünglich 1,25–1,50 Meter schmale Gehstreifen nun etwas mehr Platz zum Gehen und Stehen bietet. Die wohlthuenden, und in New York City durchwegs üblichen 4-Meter-Sidewalks werden jedoch noch bei Weitem nicht erreicht.

43 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.

zonen 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« erhält.

Wir sollten schleunigst an die Rückerstattung des Kulturguts Straße herangehen und sie den durch das sonderbare Rechtsverständnis des NS-Regimes »Enteigneten« rückerstatten.

Literatur

- Adensamer, Angelika (2012) *Die Vorstellung von Ordnung. Der öffentliche Raum und das Recht*. In: *dérive*, Nr. 49, 42–44.
- Adey, Peter (2010) *Mobility (Key Ideas in Geography)*. London et al.
- Baumann, Birgit (2012a) *Berlin weitet Mautpflicht aus. Lkw müssen nun auch auf 84 Bundesstraßen bezahlen*. In: *Der Standard*, 2. August 2012, 23.
- Baumann, Birgit (2012b) *Junge Menschen geben mit dem Auto nicht mehr an* (Gespräch mit dem Berliner Mobilitätsforscher Andreas Knie). In: *Der Standard*, Beilage: Smart City, 24. Februar 2012, 11.
- Beißwenger, Michael (2007) *Sprachhandlungskoordination in der Chat-Kommunikation*. (Linguistik – Impulse & Tendenzen 26). Berlin.
- 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.
- 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.
- Bürstmayr, Georg (2012) *Nessi auf dem Fahrrad?* In: *Der Standard*, 11./12. August 2012, 35.
- Buschmann, Arno (2000) *Nationalsozialistische Weltanschauung und Gesetzgebung 1933–1945. Band 2. Dokumentation einer Entwicklung*. Wien u. a.
- Candeias, Mario u. a. (Hg.) (2011) *Globale Ökonomie des Autos. Mobilität/Arbeit/Konversion*. Hamburg.
- Czaja, Wojciech (2012a) *Die Stadt ist kaputtgefahren*. (Gespräch mit dem 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*. *Der Standard*, 25./26. August 2012.
- Diekmannshenke, Hajo (2004) »Gesprächsstrategien in Politik-Chats«. In: Beißwenger, Michael u. a. (HgInnen) *Internetbasierte Kommunikation*. Osnabrücker Beiträge zur Sprachtheorie 68. Oldenburg, 123–140.
- Dürscheid, Christa (2004) *Netzsprache – ein neuer Mythos*. In: Beißwenger, Michael u. a. (HgInnen) *Internetbasierte Kommunikation*. Osnabrücker Beiträge zur Sprachtheorie 68. Oldenburg, 141–157.
- Ebel, Bernhard (Hg.) (2004) *Automotive Management*. Berlin u. a.
- Eisenreich, Ruth/Narodoslawsky, Benedikt (2012) *Eingezwick und überrollt. Die Wiener fürchten sich, der Boulevard stachelt sie an, die Opposition nützt ihre Chance. Gefährdet ein kleines Picklerl die erste rot-grüne Koalition Österreichs?* In: *Falter*, Nr. 25, 10–12.
- 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.
- Freundorfer, Iris (2009) *Computervermittelte Kommunikation im Internet am Beispiel von Posting-Kulturen auf Nachrichtenseiten im Ländervergleich*. Diplomarbeit an der Universität Wien, Fakultät für Sozialwissenschaften.
- 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)*. Berlin (2. Auflage).
- Gutounig, Robert (2012) *Wissensorientierung in digitalen Netzwerkstrukturen. Potentiale Neuer Medien für Wissensprozesse*. Dissertation an der Karl-Franzens-Universität Graz, Institut für Philosophie.
- 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, Nr. 9, 46–47.
- Heigl, Andrea (2012) *Pendlerpauschale und Pickerlprobleme*. In: Der Standard, 6. September 2012, 9.
- Herrnböck, Julia (2011) *Neue Parkgebühren als Erziehungsmaßnahme. Mit kommandem 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.
- Hock, Freiherr von (Hg.) (1897) *Strassen- und Eisenbahn-Vorschriften Verkehrsanlagen in Wien*. 2. Auflage in der Reihe: Manz'sche Gesetz-Ausgabe; Niederösterreichische Landesgesetze. 4. Bändchen. Wien.
- Hoffmann, Ludger (2004) *Chat und Thema*. In: Beißwenger, Michael u. a. (HglInnen) *Internetbasierte Kommunikation*. Osnabrücker Beiträge zur Sprachtheorie 68. Oldenburg, 103–122.
- Kaltenegger, Armin (2010) *50 Jahre StVO. Ein Rückblick und ein Überblick*. In: Zeitschrift für Verkehrsrecht ZVR, Nr. 110, 228–233.
- Kness-Bastaroli, Thesy (2012) *Mailands Radler bekommen mehr Platz zum Treten*. In: Der Standard, September 2012, Beilage: ÖkoStandard Ö9.
- Knoflacher, Hermann (2012) *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung*. Wien u. a.
- 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, Nr. 34, 14.
- Krusche, Jürgen u. a. (2010) *Tokyo. Die Straße als gelebter Raum*. Baden, Schweiz.
- Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.) (2011) *Werkstattbericht 112. Straße fair teilen: ein innovatives Verkehrsmodell für Wien*. Wien.
- Mayr, Peter (2012) *Es gibt kein Menschenrecht auf einen Mallorca-Flug* (Gespräch mit Konrad Paul Liessmann und Doris Bures). In: Der Standard, 25./26. August 2012, 14.
- 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/* Bearbeitet von der Arbeitsgruppe »Planung und 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.
- Psenner, Angelika (2004) *Wahrnehmung im urbanen öffentlichen Raum*. Wien.
- Psenner, Angelika (2005) *Parterre: Wechselwirkung zwischen Erdgeschoß und Straßenraum in Wien*. In: *dérive*, Nr. 18, 8–11.
- Psenner, Angelika (2011a) *Integrative Diversität zu ebener Erd'? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Parterre*. In: SWS-Rundschau, Nr. 2, 195–218.

- Psenner, Angelika (2011b) *Vienna's Historic Ground Floor and its Socio-urban Potential – Integrative Diversity par-terre?* In: Schenk, Manfred et al. (eds.) REAL CORP 2011, Change for Stability: Lifecycles of Cities and Regions. Wien, 1119–1126, verfügbar 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.
- 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.
- Ruzicka, Johanna (2012) *Auch heilige Kühe geben zu wenig Milch*. In: Der Standard, 21./22. Juli 2012, 15.
- Schemerl, Joseph (1819) *Ausführliche Anweisung zur Entwerfung, Erbauung und Erhaltung dauerhafter und bequemer Straßen. (Erster, Zweiter und Dritter Theil)*. Wien.
- Schnauder, Andreas (2012) *Subventionierte Zersiedelung und Verkehrshölle. Öffentliche Hand fördert mit Wohnbau- und Pendlerzuschuss Ressourcenvergeudung*. In: Der Standard, 25./26. August 2012, 18.
- Schopf, Josef/Emberger, Günter (2013) *Die Straße, die Fußgänger und die Stadtentwicklung. Straße als Lebensraum*. In: *dérive*, Nr. 50, 4–9.
- Schütz, Theresa (2013) *Auf der Straße gehen/ Auf die Straße gehen*. In: *dérive*, Nr. 50, 37–44.
- 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.
- Shoup, Donald C. (2011) *The High Cost of Free Parking*. Chicago et al.
- Sighartner, Alfred (1934) *Vorwort*. In: Brzesky, Adolf: *Die Wirtschaftlichkeit der Straße*. Vortrag, gehalten am 16. November 1934 in der Fachgruppe der Bau- und Eisenbahningenieure des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines gemeinsam mit dem Österreichischen Betonverein. Wien, 3–4.
- Sinhuber, Bartel F./Stumpf, Fritzkarl (1992), *Wien: Metamorphosen einer Stadt; in Fotografien von gestern und heute*. München.
- 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, verfügbar 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.
- Statistik Austria (Hg.) (2010) *Standard-Dokumentation Metainformationen (Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität) zur Statistik der Straßenverkehrsunfälle*, verfügbar unter: www.statistik.at/web_de/dokumentationen/Gesundheit/index.html, 5. 3. 2013.
- 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*, Nr. 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*, Nr. 30, 5.
- Tewes, Michael (2005) »Sie können ruhig in ganzen Sätzen mit mir sprechen!« *Chatbots und ihre Bedeutung für internetbasierte Kommunikation*. In: Siever, Thorsten u. a. (Hg.) *Websprache.net. Sprache und Kommunikation im Internet* (Linguistik – Impulse & Tendenzen). Berlin/New York, 242–265.
- Umweltbundesamt (Hg.) (2012) *Klimaschutzbericht 2012*, verfügbar unter: www.umwelt-

- bundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0391.pdf, 5. 3. 2013.
- Ungerböck, Luise (2012) *Wir haben eine Autoorientierte Steuerpolitik*. In: Der Standard, 25./ 26. August 2012, 29.
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hg.) (2010) *Wie Wohnen Mobilität lenkt. Mobilität mit Zukunft*. Wien.
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (Hg.) (2011) *Verkehr fair steuern*.
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich)/Frey, Harald (Hg.) (2007) *Pricing – Verkehr nachhaltig steuern*.
- Walewa-Coen, Slawa Blagowesta (1946) *Die architektonische Bedeutung der StraÙe mit besonderer Berücksichtigung der LaubenstraÙen*. 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 LandstraÙen*. Wien.
- Wirth, Uwe (2005) *Chatten, Plaudern mit anderen Mitteln*. In: Siever, Thorsten u. a. (Hg.) *Websprache.net. Sprache und Kommunikation im Internet (Linguistik – Impulse & Tendenzen)*. Berlin/ New York, 67–84.
- 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.

Internetadressen

- <http://derstandard.at/1336697439536/Umfrage-Tausche-Auto-gegen-Wiener-Oeffi-Jahreskarte-um-100-Euro-Was-ist-Ihre-Meinung>, 5. 4. 2013.
- http://de.wikipedia.org/wiki/Akademie_für_Deutsches_Recht, 22. 4. 2013.
- http://diepresse.com/home/panorama/wien/738850/Wien_Parkpickerl-kuenftig-auch-fuer-Unternehmer, 5. 3. 2013.
- <http://kurier.at/chronik/wien/pickerl-flucht-hat-bereits-voll-eingesetzt/822.727>, 5. 3. 2013.
- <http://wien.orf.at/news/stories/2525855/>, 5. 3. 2013.
- <http://wirtschaftsblatt.at/home/nachrichten/oesterreich/1271895/Wiener-Parkpickerl-kommt-im-Herbst-Volksbefragung-spaeter->, 5. 3. 2013.
- www.gehsteigguerrilleros.net, 15. 4. 2013.
- www.heute.at/news/oesterreich/wien/art23652,778239, 5. 3. 2013.
- www.krone.at/Oesterreich/Wiener_Parkpickerl_Befragung_kommt_nicht_-_OeVP_beruft-Jetzt_ists_offiziell-Story-333161, 5. 3. 2013.
- www.news.at/a/parkpickerl-wien-genuegend-unterschriften-330173, 5. 3. 2013.
- www.oe24.at/oesterreich/chronik/wien/Favoritner-Lehnen-Parkpickerl-ab/61140603, 5. 3. 2013.
- www.tschuldigen.at, 15. 4. 2013.
- www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/Factsheet2011-05, 15. 4. 2013.
- www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/details/items/pricing-verkehr-nachhaltig-steuern, 15. 4. 2013.
- www.wien.gv.at/statistik/leistungsbericht/ma50.html, 5. 4. 2013.
- www.wien.gv.at/verkehr/licht/beleuchtung/oeffentlich/geschichte.html, 4. 4. 2013.

Kontakt:

angelika.psenner@tuwien.ac.at