



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

Die Kärntner Straße – vom Einkaufsboulevard zur Konsumentenrennbahn

verfasst von / submitted by

Laura Maria-Theresia Czurda

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Magistra der Philosophie (Mag. Phil.)

Wien, 2017 / Vienna, 2017

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 190 333 313

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Lehramtsstudium UF Germanistik und
UF Geschichte, Sozialkunde, Politische Bildung

Betreut von / Supervisor:

a. o. Univ.-Prof. Mag. Dr. Peter Eigner

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich,

dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubter Hilfe bedient habe,

dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe

und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, am

Unterschrift

Danksagung

Hiermit betone ich, dass ich allen in gleicher Weise DANKE sagen möchte!

Herzlichster Dank ist an meinen Betreuer Mag. Dr. Peter Eigner gerichtet, der sich intensiv mit meiner Arbeit auseinandersetzte, diese Zeile für Zeile detailliert gelesen hat und mir daraufhin immer das zuverlässigste Feedback gab. DANKE!

Ich möchte mich bei meinen Eltern, Theres und Karl, bedanken, die mir mein Studium überhaupt erst in dieser Art ermöglichten, geduldig waren mit mir, drei Studienwechsel durchhielten, bis ich endlich meine Berufung fand, und immer da waren für mich, mir jedoch trotzdem den nötigen Freiraum gaben. DANKE!

Sarah, ein großer Dank gilt dir! Nicht nur fachlich, sondern auch freundschaftlich hast du mich die Jahre hinweg durchs Studium begleitet. DANKE!

An meine Familie, meine Brüder, Florian und Fabian, meine Großeltern, Waltraud und Josef. DANKE!

Ein besonderer Dank gilt meinem langjährigen Partner, Michael. Nach jeder Talfahrt ging es irgendwann wieder bergauf und dafür warst größtenteils du verantwortlich. Danke für deine treue Begleitung und deine immer richtigen Worte, die du findest für mich! DANKE!

Diejenigen, die ich namentlich nicht erwähnt habe, die sich aber trotzdem angesprochen fühlen wollen – ebenso ein großes DANKE!

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	1
1.1 THEMA UND FRAGESTELLUNGEN	3
1.2 WISSENSCHAFTLICHE RELEVANZ UND FORSCHUNGSSTAND	4
1.3 METHODE UND VORGEHENSWEISE	4
2. INNERE STADT	7
2.1 HISTORISCHER ÜBERBLICK	8
2.1.1 MITTELALTER	9
2.1.2 BAROCKE RESIDENZ	10
2.1.3 GRÜNDERZEIT	14
2.1.4 FOLGEN DES ERSTEN WELTKRIEGES UND BEGINN DES ZWEITEN WELTKRIEGES	15
2.1.5 ENTWICKLUNGSTENDENZEN NACH 1945	16
2.1.6 ENTWICKLUNG DER BEVÖLKERUNGSZAHL	19
2.2 GEGENWART UND JÜNGSTE VERGANGENHEIT: DIE RE-URBANISIERUNG DER INNENSTADT	21
2.2.1 1970ER UND 1980ER	21
2.2.2 1990-2010	24
2.3 MUSEALISIERUNG DER INNENSTADT	25
3. DIE STRAÙE – SIGNATUR DER STADT	27
3.1 DIE FUNKTIONEN DER STRAÙE	31
3.1.1 WOHNEN, ARBEITEN UND ERHOLUNG	31
3.1.2 SICHERHEIT UND LEBENDIGKEIT	34
3.1.3 DIE STRAÙE ALS NETZ DES KONSUMS	36
4. DIE KÄRNTNER STRAÙE: EIN HISTORISCHER ÜBERBLICK	42
4.1 FRÜHZEIT	42
4.2 BABENBERGISCHE STADTERWEITERUNG	42
4.3 MITTELALTER UND FRÜHE NEUZEIT	45
4.4 1857-1974: VERÄNDERUNGSMAßNAHMEN DER KÄRNTNER STRAÙE	46
5. FUßGÄNGERZONEN/FUßGEHERZONEN	51
5.1 ZUR AKTUELLEN SITUATION DER FUßGÄNGERZONEN	52
5.2 DIE REVOLUTIONÄRE WIENER STADTPLANUNG UNTER VICTOR GRUEN	57
5.3 DIE ROLLE DER U1	60
6. STÄDTISCHE EINKAUFSWELTEN	63
6.1 19. JAHRHUNDERT BIS ZUR NACHKRIEGSZEIT NACH 1945	67
6.2 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG SEIT DEN 1960ER JAHREN	70
6.3 AKTUELLE LAGE UND AUSBLICK	73
6.4 FOLGEN UND VERÄNDERUNGEN AUFGRUND DER UMWIDMUNG ZUR FUßGÄNGERZONE	75
6.5 INTERNATIONALISIERUNG	76
6.6 WIENER TRADITIONSGESCHÄFTE	79
6.6.1 FALLBEISPIEL PRACHNER	81
6.6.2 RUDOLF WANIEK	82
6.6.3 E. BRAUN UND CO.	82
6.6.4 FIRMA LOBMEYR	83
7. DIE 1970ER JAHRE: DER HÖHEPUNKT DER PLANUNGSUMSETZUNG	85

7.1	ERLÄUTERUNG DER AUSGEWÄHLTEN METHODE UND DER FORSCHUNGSLEITENDEN FRAGESTELLUNG	89
7.2	WIENER BEVÖLKERUNG - DISKURSANALYSE	93
7.2.1	EINFÜHRUNG	93
7.2.2	STRUKTURANALYSE	94
7.2.3	FEINANALYSE	96
7.3	POLITIK - DISKURSANALYSE	97
7.3.1	EINFÜHRUNG	97
7.3.2	STRUKTURANALYSE	99
7.3.3	FEINANALYSE	100
7.4	GESTALTUNG UND PLANUNG - DISKURSANALYSE	101
7.4.1	EINFÜHRUNG	101
7.4.2	STRUKTURANALYSE	105
7.4.3	FEINANALYSE	106
7.5	GESAMTINTERPRETATION DES DISKURSSTRANGES	107
7.6	BERICHTERSTATTUNG 1971 – VOR DEM BESCHLUSS DER ENDGÜLTIGEN UMSETZUNG	109
7.6.1	STRUKTURANALYSE	110
7.6.2	FEINANALYSE	114
8.	KONKLUSION	116
	LITERATURVERZEICHNIS	122
8.1	SEKUNDÄRLITERATUR	122
8.2	INTERNETQUELLEN	125
	ANHANG	127
	BILDVERZEICHNIS	127
	ZEITUNGSARTIKEL	129
	ABSTRACT	156

1. Einleitung

Die Kärntner Straße – vom Einkaufsboulevard zur „Konsumentenrennbahn“¹. Dieser provozierende Diplomarbeitstitel mag für so manche_n² ungerechtfertigt wirken.

Hat die Kärntner Straße ihren Glanz und ihr einzigartiges Flair verloren? Nach eigenen Beobachtungen müsste die Frage eindeutig mit JA beantwortet werden. Das Bild, das die Straße vermittelt, ist nicht nobel und elegant, „Wienerisch“ sind entlang der Straße nur mehr Artikel, die die Tourismusbranche als solche erachtet, darunter fallen dann auch Salzburger Mozartkugeln. Money Exchange, Souvenirshops und Verkaufscontainer vor dem Altwiener Traditionshotel Sacher rufen den Eindruck hervor, dass der Schwerpunkt von den charakteristischen Traditionshäusern (Prachner, Theyer und Hardtmuth und Co.) auf das Portemonnaie der touristischen Besucher_innen verlagert wurde.



Bild 1: © Laura Czurda, 18.8.2018

Im Vordergrund ist eine Geldwechselstube zu sehen und im Hintergrund erkennt man das Hotel Sacher.

Geschäfte wie Zara, Humanic, Salamander, Bipa, Claires, Douglas, H&M und Calzedonia dominieren neben den zahlreichen Souvenirshops das Erscheinende der Kärntner Straße. Summa summarum blieben der Kärntner Straße drei Wiener Traditionsgeschäfte: Sluka,

¹ Anhang: Freud und Leid der Kärntner Straße. Kronen Zeitung am 7.8.1974

² Ich möchte in meiner Diplomarbeit in Rücksichtnahme auf Gender-Vielfalt eine geschlechter-gerechte Schreibweise anwenden, die alle Menschen inkludiert. Dabei habe ich mich für den Underscore entschieden.

k&k Hoflieferant Conditorei seit 1891, k&k Hofzuckerbäcker Heiner seit 1840 (Eröffnung der Filiale in der Kärntner Straße 1945) und der Glashersteller Lobmeyr, der 1823 gegründet wurde. Alle anderen mussten aufgrund steigender Mieten angesichts eines boomenden Immobilienmarktes weichen.

Beobachtet man das rege Treiben entlang der Kärntner Straße, kann rasch festgestellt werden, dass die Kärntner Straße zur Tourist_en_innenmeile avancierte. Es finden viele nicht-deutschsprachige Gruppenführungen statt, die barocken Kartenverkäufer für Mozartkonzerte machen sich auf den Weg zu ihrem Standplatz vor dem Stephansdom und die Menschen warten gierig auf die Öffnung der Konsumtempel. Bis 10 Uhr Vormittag sollte man außerdem darauf achten, nicht von einem Lieferwagen erwischt zu werden, da die Kärntner Straße um diese Zeit eher einer Autobahn gleicht als einer Fußgängerzone. Die viel versprochene Entspannung und die Ruhe, zu der man kommt, könnten vergebens gesucht werden, da gerade in der Sommerzeit unzählige Baustellen zu finden sind und der Lärmpegel dementsprechend hoch ist. Die vom Architekten Clemens Kirsch im Jahr 2009 neugestalteten Sitzelemente wirken edel und komfortabel, gehen jedoch inmitten der Baukräne und Absperrungen verloren.

„Die Straßen sind Signaturen des großstädtischen Gemeinwesens. Dynamik oder Verfall finden ihren sichtbaren Ausdruck in den Fassaden, Portalen und Fenstern. Gerüche haften ihnen an, der Odeur des Luxus oder der Armut. Die Schaufenster der Geschäfte reflektieren den sozialen Puls der Zeit oder enthüllen den bloß modischen Charakter des ständigen Wechsels.“³

Spiegelt sich der Verfall vieler Geschäftsstraßen der Großstadt Wien in der Kärntner Straße wider? Darüber, ob sich dahingehende Entwicklungen als Verfall bezeichnen lassen, lässt sich diskutieren. Fest steht jedoch, dass die Stadt keinen allzu großen Wert auf traditionelle Werte in der Kärntner Straße zu legen scheint, denn sonst würde den entsprechenden Veränderungsprozessen zusehends entgegengewirkt werden, wobei angemerkt werden soll, dass dahingehende Entwicklungen vor allem mit der Mietentwicklung zusammenhängen und die Stadt nicht immer Einfluss auf eben diese hat.

³ Mattl, Siegfried: Wiener Straßen. In: Heide, Angela; Krasny Elke (Hg.): Aufbruch in die Nähe. Wien Lerchenfelder Straße. Wien 2010. 64.

1.1 THEMA UND FRAGESTELLUNGEN

Im Rahmen dieser Diplomarbeit soll die Umwidmung der Kärntner Straße, am 6. August 1974, von einer stark von Autos frequentierten Straße zu einer Fußgängerzone untersucht werden. Dabei sollen die sich mit der Zeit wandelnden Funktionen der Straße genauer betrachtet werden. Es soll eine Analyse der verschiedensten Aspekte, die für die Veränderung der charakteristischen Kärntner Straße ausschlaggebend waren beziehungsweise sind, stattfinden.

Wirtschaftliche Aspekte, wie beispielsweise Entwicklungen bezüglich des Aussterbens von Wiener Traditionsgeschäften, der Internationalisierung von Einkaufsstrassen, der Homogenisierung der Geschäfte etc., dürfen hierbei nicht außer Acht gelassen werden.

Den Kern der Diplomarbeit bilden die 1970er Jahre, wobei eine diskursanalytische Untersuchung der Printmedien über Reaktionen und Meinungen der Bevölkerung stattfinden soll. Diese Analyse wird in Kapitel 7.1 *Erläuterung der Methode und der forschungsleitenden Fragestellung* noch detailliert vorgestellt. Ziel ist es, folgende Forschungsfragen beantworten zu können:

Inwieweit hat sich die Kärntner Straße seit ihrem Bestehen in ihrer Gestalt und in ihren charakteristischen Merkmalen verändert?

Inwiefern lassen sich Veränderungen aufgrund der Umwidmung der Kärntner Straße zur Fußgängerzone feststellen?

Wie kann anhand von zeitgeschichtlichen Berichten in diversen Printmedien die Einstellung der Bevölkerung (Anrainer_innen, Geschäftsleute, Politik_er_innen etc.) gegenüber der radikalen Transformation der Kärntner Straße beschrieben werden?

Die erstgenannten Forschungsfragen werden mittels empirisch-analytischer Literaturarbeit beantwortet. Der Untersuchungskorpus, der die Grundlage zur Beantwortung der letztgenannten Forschungsfrage bildet, besteht aus Zeitungsberichten der Wiener Zeitung, der Kronen Zeitung, des Kurier, der Arbeiterzeitung und der Presse. Zusätzlich zur vorhandenen Sekundärliteratur und den analysierten Zeitungsartikeln möchte ich meine eigenen Beobachtungen, die ich in der Kärntner Straße gemacht habe, zum Thema machen, um dem genannten Titel gerecht zu werden.

1.2 WISSENSCHAFTLICHE RELEVANZ UND FORSCHUNGSSTAND

Zunächst scheint der Forschungsstand über das spezielle Thema der Kärntner Straße nicht auf dem neuesten Stand zu sein, jedoch ist qualitativ hochwertige Literatur der Stadt Wien vorhanden, in der teilweise auch die Kärntner Straße behandelt wird. Als Basiswerk zur historischen Entwicklung kann das Buch *Die Kärntner Straße* von Felix Czeike, das im Jahr 1975 erschienen ist, betrachtet werden. Weitere Monographien zur Kärntner Straße sind nicht vorhanden, so wurde mit wissenschaftlichen Texten gearbeitet, die sich mit der Stadtentwicklung Wiens auseinandersetzen.⁴

In sehr vielen Beiträgen wird von einer äußerst positiven Entwicklung seit der Transformation der Kärntner Straße zur Fußgängerzone im Jahr 1974 ausgegangen, wobei ausdrücklich darauf verwiesen werden soll, dass die Meinungen nicht homogen sind und teilweise auseinandergehen. Jedoch haben eigene Beobachtungen eine kontroverse Ansicht, worauf ich noch näher eingehen werde und diese belegen werde.

Ziel der vorliegenden Diplomarbeit ist es, unter anderem, die verschiedenen Standpunkte darzulegen und nachvollziehbar zu machen, denn nach der Eröffnung der Fußgängerzone am 6. August 1974 fand mit Gewissheit eine positive Weiterentwicklung der Straße statt. Heute jedoch kann wohl kaum mehr von einer Aufschwungsphase der Kärntner Straße gesprochen werden.

1.3 METHODE UND VORGEHENSWEISE

Um die bereits erwähnten inhaltlichen Ziele und Forschungsfragen beantworten zu können, habe ich zwei unterschiedliche Methoden verwendet. Einerseits wurde eine empirisch-analytische Literaturarbeit gewählt, wobei die Forschungsliteratur aus ver-

⁴ Für die Erstellung der Diplomarbeit wichtige Autor_en_in:

Eigner Peter: Österreichischer Historiker mit dem Forschungsschwerpunkt Urbanisierung und Stadtentwicklung (insbesondere Wiens) im 19., 20. Jahrhundert. Schlagworte: Re-Urbanisierung, Internationalisierung, Homogenisierung der Geschäfte

Lichtenberger Elisabeth: Österreichische Geographin. Schlagworte: Stadt- und Regionalforschung, Geschichte Wiens.

Mattl Siegfried: Österreichischer Historiker mit besonderer Berücksichtigung auf Zeitgeschichte. Schlagworte: Wiener Wirtschaftsentwicklung, Konsumtionsorte in Wien, Straßen Wiens.

schiedenen Bereichen der Geschichtswissenschaften stammt, beispielsweise aus der Sozial-, Wirtschafts- und Stadtgeschichte, und aus der (Stadt)Geographie.

Die zweite Methode, die angewandt wurde, ist die kritische Diskursanalyse nach Siegfried Jäger. Es handelt sich um einen diskursanalytischen Ansatz, der als Leitfaden verwendet werden soll. Der formulierten Forschungsfrage soll mittels der Analyse zeitgeschichtlicher Diskurse nachgegangen werden. Die kritische Diskursanalyse soll Aussagen ermitteln, ohne zu behaupten, sich im Besitz der objektiven Wahrheit zu befinden, und soll eine sogenannte Wahrheitskritik über diskursive Äußerungen, die angeblich objektiv und ewig gültig sind, ausüben. Die kritische Diskursanalyse erfasst historisch relevante mit einem Wahrheitswert aufgeladene Diskurse und macht sie damit kritisierbar und potentiell veränderbar, wobei sie sich als *„[...]absolut gewaltfrei und antifundamentalistisch [versteht] und [...] sich jeglicher Herrschaft von Menschen über Menschen [widersetzt].“*⁵

Die Vorgehensweise kann als „spiralenartig“ betrachtet werden, die Diplomarbeit führt vom Allgemeinen ins Spezielle und bedient sich somit einer deduktiven Methode. Vorerst wird auf die Geschichte der Stadt Wien näher eingegangen, da eben auch die Kärntner Straße in dieser zu verorten ist. Ein historischer Überblick vom Mittelalter bis hin zu aktuellen Entwicklungen soll im Zuge dessen geboten werden. Anschließend wird die Straße als Signatur der Stadt thematisiert, wobei die Funktionen einer Straße, wie beispielsweise Arbeiten, Wohnen, Sicherheit und Konsum, näher erläutert werden. Das Kapitel 3 abschließend sollen die Straßen Wiens, insbesondere die Geschäftsstraßen und deren Veränderungsprozesse, dargestellt werden.

Kapitel 4 beschäftigt sich mit der historischen Entwicklung der Kärntner Straße, dieser historische Abriss wird sich von der Frühzeit bis ins 20. Jahrhundert vollstrecken. Anschließend folgt ein Kapitel, das sich mit Fußgängerzonen auseinandersetzen wird, vorerst werden generelle Informationen dargeboten, dann wird der Fokus auf die spezielle Situation der Kärntner Straße gelegt.

Alsdann möchte ich näher auf die städtischen Einkaufswelten eingehen, hierbei soll im Speziellen die Situation der Wiener Innenstadt in den Fokus gerückt werden, wiederum

⁵ Jäger, Siegfried: Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung. Münster 2012. 8ff.

werden die Veränderungsprozesse des Konsums untersucht, wobei Internationalisierung und Homogenisierung wichtige Inhalte bilden.

Abschließend werden die 1970er Jahre in das Zentrum des Interesses gehoben. Einführende Informationen bilden die Basis für die nachfolgende Diskursanalyse, die, wie oben bereits erwähnt, nach der Methode von Siegfried Jäger erfolgen wird. In der Gesamtinterpretation des Diskursstranges wird die Beantwortung der Forschungsfrage stattfinden.

Kapitel 8 trägt alle Ergebnisse zusammen, reflektiert und präsentiert diese, womit sich der Kreis schließen wird.

2. Innere Stadt

In der Wiener Innenstadt finden sich die Institutionen von Legislative und Exekutive von Wien und Österreich, nahezu alle großen Banken, außerordentlich viele staatstragende Bildungs-, Kultur- und Unterhaltungsstätten, der Luxushandel und vieles mehr. Alle wollen in die City⁶. Dafür gibt es einen nachvollziehbaren Grund, das Wirtschaftswachstum war nie stark genug, als dass es für eine großräumige Entmischung zentraler Nutzungen und für eine Herausbildung eines funktionalen Polyzentrismus (Bankenzentrum, Theaterdistrikt, Medienmeile etc.) in Wien gereicht hätte. Somit überlagern sich die unterschiedlichsten Funktionen und die Innenstadt ist der einzige Ort, an dem den Menschen eine komplette Zeitreise ermöglicht wird⁷:

„[...]vom Römerlager zur romanischen Kirche und zum gotischen Dom, zum alten Ghetto, zur Herzogs- und Kaiserburg mit den Herrschaftszeichen des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, zum Renaissancebürgerhaus und zum barocken Adelspalais, zum Saal, wo der Wiener Kongreß tanzte, und zum Laternenpfahl, an dem der Kriegsminister in der 1848er Revolution aufgehängt wurde, zum Café, wo Trotzki und Stalin saßen, zum Mahnmal gegen den Faschismus und Holocaust, zum Saal, wo sich Chruschtschow und Kennedy trafen, zu den Räumen der KSZE-Konferenz – all das folgt hier einander auf engstem Raum.“⁸

Banik-Schweitzer weist darauf hin, dass die Wiener Innenstadt kein Museum ist beziehungsweise sein sollte. Es leben wenige und arbeiten relativ viele „Eingeborene“ in der Stadt und das Image Wiens, wie es sich in der Innenstadt präsentiert, ist demnach ein museales. Wien ist seit 1918 nur mehr die Hauptstadt eines Kleinstaates, die Geschichte, die danach folgen sollte, scheint für die meisten Tourist_en_innen uninteressant und belanglos. Für die Tourist_en_innen wird eine Welt erschaffen und vorgelebt, die zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr existiert, es wird *„[...]eine gigantische k.u.k. Identifikationsmaschine betrieben, die gleichzeitig als Identitätsvernichtungsmaschine für die Eingeborenen wirkt.“⁹* Betrachtet man die City als alleinstehend und von ihrer Umgebung unabhängig, hat ihre Geschichte tatsächlich im Jahr 1918 aufgehört. Zum Teil kann der Massentourismus für das Ende der Geschichte verantwortlich gemacht werden, da dieser als Geschichtskiller wirkt, indem er sich nur für Artefakte interessiert und nicht für das authentische Leben. Damit ist das „Besondere“ an der Innenstadt, dass sie zwar noch

⁶ Unter der „City“ ist die Wiener Innenstadt, der erste Wiener Gemeindebezirk gemeint.

⁷ Vgl. Banik-Schweitzer, Renate: In „der Stadt“. Die City als Disney-Land?. In: Banik-Schweitzer, Renate; Hovorka, Hans; Köpl, Regina; Lachnit, Peter; Matznetter, Walter; Meißl, Gerhard; Pirhofer, Gottfried; Silveri-Woda, Brigitte (Hg.): Wien wirklich. Der Stadtführer. Wien 1992. 128.

⁸ Ebenda.

⁹ Ebenda.

weiterlebt, jedoch im Jahr 1918 beschlossen hat, keine Artefakte mehr zu produzieren. Die City wird artifiziell möbliert und mit historisch nachempfundenen Bänken, Pollern, Gittern, Ketten, Laternen und Litfaßsäulen ausgestattet. Banik-Schweitzer steht der Inszenierung der Wiener Innenstadt samt ihren Fiakern äußerst kritisch gegenüber, indem sie behauptet¹⁰:

„Aber bevor nicht jeder Fiaker, der aussieht wie der Kaiser Franz Joseph, von den Touristen auch dafür gehalten wird, werden sich die Eingeborenen nicht auf sich selbst besinnen. Das aber dann vielleicht besser in einer zeitgemäßen, authentischen, neuen, zweiten City.“¹¹

2.1 HISTORISCHER ÜBERBLICK

Im folgenden Kapitel wird ein grober Überblick über die Wiener Stadtgeschichte geboten, wobei sich dieser nicht bloß auf die Innenstadt beziehen soll. Einleitend soll kurz auf die Quellenlage der Wiener Stadtgeschichte eingegangen werden. Besonders für die Zeit des 13. und 15. Jahrhunderts liegt, laut Lichtenberger, ein äußerst vielfältiges Spektrum an Quellen und Literatur vor. Diese zwei Jahrhunderte können auch als jene Abschnitte betrachtet werden, die von der Wiener Stadtgeschichte am besten bearbeitet wurden. So ist auch die räumliche Differenzierung des mittelalterlichen Wiens sowohl in wirtschaftlicher als auch sozialer Hinsicht gut erforscht. Erwähnenswert ist allenfalls auch, dass für die frühe Neuzeit die Kenntnis von sozial- und wirtschaftsräumlicher Differenzierung in der Stadt zur Gänze fehlt.¹²¹³

Die Wiener Altstadt kann, laut Fassmann und Hatz, als der historische Kern der Stadt betrachtet werden und ist ein Abbild der gesamten Stadtgeschichte und so wird auch dieser historische Überblick sich zwar auf die gesamte Stadtgeschichte beziehen, bedeutende Geschehnisse sind jedoch in der Innenstadt anzusiedeln.¹⁴

¹⁰ Vgl. ebenda, 130.

¹¹ Ebenda, 128.

¹² Notiz: bis auf die Angaben über den Adel und die Geistlichkeit

¹³ Vgl. Lichtenberger, Elisabeth: Die Wiener Altstadt. Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City. Wien 1977. 12.

¹⁴ Vgl. Fassmann, Heinz; Hatz, Gerhard: Die historische Altstadt und die moderne City. In: Fassmann, Heinz; Hatz, Gerhard; Matznetter, Walter (Hg.): Wien. Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen. Wien, Köln, Weimar 2009. 39.

2.1.1 Mittelalter

Bereits im Mittelalter kann Wien zu den großen Metropolen des deutschen Sprachraums gezählt werden, wobei der Dualismus von Bürgerstadt und Adelsstadt bereits in dieser zeitlichen Periode sein Bestehen fand.¹⁵

Wien ist in einem römischen Mauerring erwachsen, wobei die Burg und der Wik die Grundelemente bildeten. Ab dem 11. Jahrhundert hat sich Wien mittels mehrerer Schritte zu dem Umfang erweitert, den sie als ummauerte Stadt im 13. Jahrhundert bis zum Beginn der Gründerzeit beibehielt. Die historisch-topographische Vielgliedrigkeit des Grundrisses gibt Hinweise darauf, dass es bereits sehr früh eine Viertelsbildung (Bürgerstadt, Hof und Adelsviertel und Kaufleute) gegeben haben muss. Im Mittelalter existierte ebenso eine wirtschaftsräumliche Differenzierung in Form einer straßen- beziehungsweise viertelsweisen Assoziation von Handel und Handwerk, wobei sich aufgrund der großen Zahl von Plätzen eine begünstigte Spezialisierung des Marktwesens entwickeln konnte.¹⁶

Wien erfuhr in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts einen wesentlichen Aufschwung, da die Markgrafen von Österreich, die Babenberger, 1141 vorübergehend zu Herzögen von Bayern aufstiegen, wobei die Würde im Jahr 1156 wieder verloren ging, im Zuge dessen Österreich jedoch von der Markgrafschaft zum Herzogtum aufstieg. Der erste österreichische Herzog, Heinrich II., gestaltete Wien zur Residenz und das Areal des Römerlagers wurde schnell verbaut. Mit der Errichtung von St. Stephan war der erste Bau bereits entstanden, nun folgte unter herzoglicher Initiative der Bau des ersten Klosters, das Schottenstift. Das offene Gelände wurde in dieser Zeit parzelliert und mit den einzelnen Siedlungsagglomerationen verbunden und anschließend von einer neuen Ringmauer umgeben, die etwa im Jahr 1200 fertiggestellt wurde. Die räumliche Ausdehnung wurde in etwa 650 Jahre lang von dieser erschaffenen Mauer determiniert.¹⁷

Wien nahm im 13. Jahrhundert jenen Umfang ein, den die Stadt etwa 600 Jahre lang beibehielt. Der hochmittelalterliche Mauerring umschloss den sich deutlich herausbildenden Stadtkern, der an die Lagermauer des römischen Castrums angrenzte. Die Hauptto-

¹⁵ Vgl. Lichtenberger, Wiener Altstadt, 13.

¹⁶ Vgl. ebenda, 17.

¹⁷ Vgl. Csendes, Peter: Welterbe Wien – Stadtporträt. Stadtgeschichte. In: Wehdorn, Manfred (Hg.). Wien. Das historische Zentrum. Weltkulturerbe der UNESCO. Eine Dokumentation. Wien 2004. 30.

re der mittelalterlichen Kernstadt blieben lange erhalten, wie beispielsweise das Peilertor im Süden (Ausgang Tuchlauben auf den Graben), das erst 1732 abgetragen wurde. Die mittelalterliche Kernstadt als äußerst komplexes Gebilde entzweite sich in Bürgerstadt und Adelsstadt, was gut anhand des Straßen- und Parzellennetzes erkennbar ist.¹⁸

Im frühen 13. Jahrhundert entwickelte sich Wien äußerst rasch und überholte in ihrer Entwicklung alle anderen Städte des Landes und die Stadt galt als die größte im Reich nach Köln. Im Zentrum legten sich die Babenberger selbst eine Pfalz im Stil der großen staufischen Kaiserpfalzen an, wobei deren Dimensionen noch heute am Platz Am Hof nachvollzogen werden kann. Im Mittelalter wurden auch noch andere religiöse Einrichtungen, Klöster und Kirchen erbaut, darunter St. Michael und die Kirche der Minoriten. Im ausgehenden 13. Jahrhundert wurde eine neue Residenz in Folge politischer Veränderungen erbaut, die Burg, die in Form eines viertürmigen Wehrbaus errichtet wurde und ebenso als Verstärkung der Stadtbefestigung dienen sollte. Der Bau des 13. Jahrhunderts im Kern der Hofburg ist bis heute erhalten.¹⁹

Im 14. und 15. Jahrhundert kann eine Blütezeit der Stadt angesetzt werden, dies wurde unter anderem durch den Donauhandel ermöglicht, der den Bürger_n_innen erheblichen Wohlstand erbrachte. Dieser neue Wohlstand wirkte sich auch hinsichtlich einer stärkeren politischen Bedeutung aus, Herzog Rudolf IV. zeigte sich in Belangen einer wirtschaftlichen Förderung der Stadt äußerst bemüht und gründete im Jahr 1365 die erste Universität im deutschen Sprachraum.²⁰

2.1.2 Barocke Residenz

Das mittelalterliche Erscheinungsbild blieb der Stadt erhalten, da Wien von der Renaissance nur am Rande berührt werden sollte, ist das gotische Stadtbild bis in das 17. Jahrhundert prägend geblieben.²¹

¹⁸ Vgl. Lichtenberger, Wiener Altstadt, 17-20.

¹⁹ Vgl. Csendes, Welterbe Wien, 31.

²⁰ Vgl. ebenda, 32.

²¹ Vgl. ebenda.

Im 16. Jahrhundert hatte Wien unter mehrfachen Krisen zu leiden. Die städtischen Vorrechte wurden von Kaiser Ferdinand I., der Landesherr wurde, geschmälert und die landesfürstlichen Interessen durchgesetzt. Zwar fielen die beiden Kronen, Böhmen und Ungarn, im Jahr 1526 an die Habsburger, diese territoriale Erweiterung brachte jedoch auch weitere Hürden mit sich und so kam es zur Auseinandersetzung mit dem Osmanischen Reich, das einen großen Teil des ungarischen Reiches besetzte. Die Stadt hatte die Funktion als Grenzfestung zu übernehmen, denn im Jahr 1529 stand Sultan Süleyman II. mit seinem Heer vor Wien und somit kam es zur ersten Türkenbelagerung. Der Belagerung konnte erfolgreich entgegengewirkt werden, das Umland jedoch stand bildlicher Weise in Flammen und Menschen wurden auf grausame Weise verschleppt. Der Wiederaufbau nach den Vernichtungen durch die Osmanen ging bloß langsam vonstatten. Das Vordringen des Osmanischen Reiches hatte außerdem zur Folge, dass der Donauhandel, in dem Wien als Zwischenhändler fungierte, an Bedeutung verlor. Im internationalen Handel, der von den Augsburgern und Nürnbergern beherrscht wurde, konnte Wien nicht zur würdigen Konkurrentin werden, da schlicht und einfach das Kapital dazu fehlte. Die Reformation konnte zwar rasch Fuß fassen, die Habsburger blieben dem katholischen Glauben jedoch treu und somit siedelten sich neue Orden (Jesuiten-, Kapuziner- und Franziskanerkloster sind bis heute erhalten) in der Stadt an, welche die Rekatolisierung beschleunigen sollten. Aufgrund eben dieser Vorhaben der Habsburger zogen es viele Bürger_innen vor, die Stadt zu verlassen. Den Dreißigjährigen Krieg bekam die Stadt zwar nicht allzu intensiv zu spüren, die wirtschaftlichen Auswirkungen waren jedoch enorm. Die gesellschaftlichen und ökonomischen Probleme brachten eine sukzessive Veränderung des Stadtbildes mit sich.²²

Die Niederlassung der Habsburger im Jahr 1533²³ stellte für die Entwicklung zur modernen Stadt die idealen Voraussetzungen dar.²⁴ Bis auf eine kurze Unterbrechung (Rudolf II. regierte 1583-1612 in Prag), blieb Wien bis 1806 Haupt- und Residenzstadt sowohl des Heiligen Römischen Reiches als auch, bis 1918, des Habsburgerreiches. Der Hof sollte zur sozialen Mitte der Stadt werden und zog den landständischen Adel an, der die Nähe zur Burg bereits im Spätmittelalter suchte, so entstand in der Mitte des 16.

²² Vgl. ebenda, 32-33.

²³ Notiz: Ferdinand I. verlegte das Hoflager nach Wien. Vgl. Csendes, Welterbe Wien, 33

²⁴ Vgl. Lichtenberger, Wiener Altstadt, 98.

Jahrhunderts innerhalb kürzester Zeit eine Hofgesellschaft und aufgrund dessen kamen neue Adelsfamilien in die Stadt.²⁵

Von der ersten Wiener Türkenbelagerung im Jahr 1529 bis zur zweiten 1683 bekam die Stadt ihr Gesicht von den Architekturrichtungen der Renaissance und des Frühbarocks. In dieser Zeit kann Wien als die Grenzfestung und als das stärkste Bollwerk der Christenheit und des Abendlandes betrachtet werden, das sich gegen die Okkupationsgelüste des Sultans zur Wehr setzte. Aufgrund dessen, dass äußerst viele und unterschiedliche neue städtische Funktionen (kaiserlicher Hofstaat, Adel, Zentralbehörden etc.) in der Wiener Innenstadt untergebracht werden mussten, wurde es zunehmend eng in diesem geographischen Gebiet. All diese Gegebenheiten hatten eine Verdichtung und Intensivierung des städtischen Lebens zur Folge.²⁶

1683 – das Jahr, in dem die Türkenbelagerung erfolgreich abgewehrt werden konnte und das Jahr, in dem die österreichisch-ungarische Monarchie in die weiten Niederungen des Donauraumes zog, kann nahezu selbsterklärend als ein sehr wichtiges Jahr beschrieben werden. Wien rückte somit aus einer Randlage in den Mittelpunkt.²⁷

Die in der Folge des Sieges über das osmanische Belagerungsheer 1683 erfolgreichen Kriegszüge ergaben, gemeinsam mit dem Sieg der geistlichen Gewalt in der Gegenreformation, einen Triumph der Macht. Diese Erfolge spiegelten sich in der Stadtlandschaft wider. Somit setzte der große Entwicklungsschub in der städtebaulichen Landschaft nach 1683 ein, der Wiederaufbau wurde eingeleitet und dieser wiederum brachte eine enorme Bevölkerungszuwanderung mit sich. Im Gebiet der Inneren Stadt setzte eine Bautätigkeit ein, die das bis dato mittelalterliche Stadtbild²⁸ verschwinden ließ. Die ersten barocken Adelspalais wurden in dieser Zeit erbaut und den Höhepunkt einer dahingehenden architektonischen Entwicklung kann man mit dem 18. Jahrhundert unter Kaiser Karl IV. (1711-1740) und seiner Tochter Maria Theresia (1740-1780) datieren. Als ein Meisterwerk der Barockarchitektur kann allenfalls das von Lukas von Hildebrandt erbaute Stadtpalais in der Himmelpfortgasse betrachtet werden. Die Karlskirche mit dem Karlsplatz, der das Ende der Kärntner Straße bildet, ist mit Gewissheit das bedeu-

²⁵ Vgl. Csendes, Welterbe Wien, 33.

²⁶ Vgl. Lichtenberger, Wiener Altstadt, 98.

²⁷ Vgl. ebenda.

²⁸ Notiz: hinter den Fassaden des 17. und 18. Jahrhunderts blieb doch manche mittelalterliche Bausubstanz erhalten. Vgl. Csendes, Welterbe Wien, 34.

tendste Sakralbauwerk dieser Zeit und wurde von Johann Fischer von Erlach geplant. Die europäische Literatur kam durch die Hoftheater nach Wien, außerdem, etwas später, das deutsche Singspiel und die italienische Oper, damit auch die führenden Schauspieler_innen und Sänger_innen. Die Kultur der Zeit des Barocks (circa 1575-1770) ist bestimmt durch einen Charakter eines Gesamtkunstwerkes, wobei nicht bloß Architektur, Bauplastik, Malerei und Kunsthandwerk für diese Zeit einzigartig sind, ebenso bot der kaiserliche Hof einen außerordentlichen Nährboden für eine Hochkultur europäischen Ausmaßes.²⁹

Als ein weiteres wesentliches Ereignis der Wiener Stadtgeschichte kann der Wiener Kongress betrachtet werden. Metternich gelang es, die Verhandlungen rund um die Neuordnungen Europas in Wien anzusetzen. Fürst Metternich wurde zum Vorsitzenden der Diplomatenkonferenz, die vom 18. September 1814 bis zum 9. Juni 1815 andauern sollte. Für die Stadt Wien selber hatte der Kongress nicht bloß positive Auswirkungen, so stiegen die Mietpreise drastisch an, die Preise der Nahrungsmittel erhöhten sich und die politische Entmündigung des Magistrats blieb erhalten. „*Le congrès ne marche pas, il danse!*“³⁰ Die Stadt und ihre Bevölkerung trugen ein Spektakel mit, dass die alte Feudalgesellschaft Europas und die Hocharistokratie hochleben ließ. Das europäische revolutionäre Gedankengut von 1789 wurde komplett ausgeblendet, ebenso die Menschenrechte und die Demokratie und der Kongress wuchs zum Bollwerk gegen eben all diese Errungenschaften. Die Schlussakte wurde am 9. Juni 1815 unterzeichnet und somit war das machtpolitische Gleichgewicht in Europa wiederhergestellt. Die Interessen der Bevölkerung wurden jedoch ausgeblendet und ebenso wurde die bereits herausgebildete Gesellschaft negiert, die von bürgerlichem Selbstbewusstsein getragen war. Österreich schloss sich gemeinsam mit Preußen und Russland zu einem Friedensbund, der Heiligen Allianz, zusammen, dem etwas später beinahe alle anderen Staaten Europas ebenso beitraten.³¹

²⁹ Vgl. Csendes, Welterbe Wien, 34-36.

³⁰ Zitat von Feldmarschall Charles Joseph Fürst von Ligne. In: Sachslehner, Johannes: Wien. Eine Geschichte der Stadt. Wien, Graz, Klagenfurt 2012. 195.

³¹ Sachslehner, Johannes: Wien. Eine Geschichte der Stadt. Wien, Graz, Klagenfurt 2012. 192-195.

2.1.3 Gründerzeit

Der Beginn der Gründerzeit kann mit dem Jahr 1848 datiert werden, in dem einerseits mit der Thronbesteigung des neuen Kaisers das Zeitalter der franzenso-josephischen Epoche eintrat und in dem die Revolution das gesamte Europa erschütterte und die absoluten Monarchen um ihre Macht bangen mussten. Im März 1848 gelang es der Revolution, das alte Regime in Wien und andere Monarchien zu stürzen, die Staatsverwaltung wurde zwar neu organisiert, der Wunsch der Bürger_innen nach einer Verfassung mit demokratischen Grundzügen blieb jedoch unerfüllt. Aufgrund sozialer Spannungen und Radikalisierungen, wurde die Bewegung in Wien militärisch unterdrückt.³²

1857 wurde von Franz Joseph der Entschluss gefasst, die Befestigungen rund um die Innere Stadt zu schleifen und anstatt dessen eine Prachtstraße zu erbauen. Das Ergebnis ist noch heute sichtbar – die Ringstraße, die mit ihren vier Kilometern mit Gewissheit einen der schönsten Prachtboulevards darstellt. Die Ringstraße wurde zu dem Standort der Repräsentation, sowohl öffentliche als auch private Gebäude wurden zu diesem Zwecke erbaut, die Ringstraße ist außerdem ausgestattet mit Alleen und Gartenanlagen. Am 1. Mai 1865 fand die feierliche Eröffnung des Boulevards statt. Sie wird zu dem Vorzeigeprojekt der Städteplanung des 19. Jahrhunderts und bleibt bis heute ein Denkmal der Kunstrichtung des Historismus und der gesellschaftsgeschichtlichen Epoche der Gründerzeit: *„Die Gründerzeit, getragen vom Großbürgertum in der Hochblüte des Liberalismus, repräsentiert den ökonomischen Aspekt der Entwicklung Wiens zur internationalen Metropole.“*³³ Die Entstehung des Großbürgertums konnte wirtschaftlich und politisch den Adel in manchen Funktionen ablösen und wird begründet auf die Entfaltung des Unternehmertums. In diese Zeit fallen unter anderem auch bauliche Maßnahmen im historischen Kern der Innenstadt, wie beispielsweise die Regulierung von Straßenzügen, wie etwa die der Kärntner Straße, die verbreitert und verändert wurde. Mit der Donaumonarchie stand auch Wien im ausgehenden 19. Jahrhundert außerordentlich großen nationalen und sozialen Problemen gegenüber, die das Ende einer langen Entwicklung ankündigten. In der Innenstadt ist ein enormes Bevölkerungswachstum feststellbar, da Wien unter anderem auch zunehmend zu einem Industriestandort avancierte. Dieser Bevölkerungszustrom verursachte wiederum eine extreme Wohnungsnot. Die Metropo-

³² Vgl. Csendes, Welterbe Wien, 37f.

³³ Ebenda, 38.

le durchlebte dennoch im Fin-de-siècle eine Blütezeit von Wissenschaft und Kunst (Jugendstil, „Neue Wiener Schule“, Herausbildung eines eigenen Universitätsviertels zwischen AKH und Ringstraße, Chirurg Billroth, Psychoanalyse Sigmund Freud, Wiener Kreis etc.).³⁴

2.1.4 Folgen des Ersten Weltkrieges und Beginn des Zweiten Weltkrieges

Kaiser Franz Joseph I. starb 1916 und das Ende des Krieges im Jahr 1918 stellte auch die Wiener Bevölkerung vor große Herausforderungen bezüglich der Kriegsschäden und vor allem der Kriegsfolgen. Kaiser Karl I. verzichtete auf die Teilnahme an den Regierungsgeschäften und am 12. November 1918 wurde die Republik ausgerufen. Wien wurde im Zuge der neuen Staatsverfassung ein eigenes Bundesland und aus den Gemeinderatswahlen 1919 gingen die Sozialdemokraten als siegreiche Partei hervor, womit auch der Bürgermeister ein Sozialdemokrat war. Obwohl Wien aufgrund der Auflösung der Monarchie und der sich daraus ergebenden neuen Situation von manchen Einnahmequellen abgeschnitten worden ist, blieb ihr ihre Verankerung im übernationalen Gefüge erhalten. Die Stadt wurde zu einer Drehscheibe sowohl im Handel als auch im Geldverkehr zwischen dem europäischen Osten und Westen.³⁵

Nationalsozialismus und Zweiter Weltkrieg

Das Ende der Eigenstaatlichkeit Österreichs war mit der Machtergreifung am 12. März 1938 besiegelt und Wien wurde zu einem Reichsgau. Die Stadt sollte nach dem Vorbild anderer deutscher Städte einer Stadterweiterung unterzogen werden. 1938 wurde die Stadt um ihr Vierfaches vergrößert, eine städtebauliche Bewältigung wurde jedoch vom Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 verhindert. Erst fünf Jahre später, 1944, sollte der Krieg Wien in unmittelbarer Weise erreichen und im April 1945 wurde Wien zum Kriegsschauplatz, als sowjetische Truppen die Stadt stürmten. 21.000 Gebäude wurden aufgrund von 52 Luftangriffen zerstört, was nahezu ein Viertel des damaligen Hausbestandes war.³⁶

³⁴ Vgl. ebenda, 37-40.

³⁵ Vgl. ebenda, 40.

³⁶ Vgl. ebenda, 41.

2.1.5 Entwicklungstendenzen nach 1945

Der Status als Bundesland und als Bundeshauptstadt wurde Wien 1945 wieder zuteil. Csendes gliedert die weitere Entwicklung der Stadt in drei Phasen, wobei die letzte Phase in den 1970er Jahren angesiedelt ist. Auch nach diesem zeitlichen Abschnitt erfolgt eine weitere Stadtentwicklung, da jedoch die in der Diplomarbeit bearbeitete Thematik genau in jenen Zeitraum der 1970er Jahre fällt, wird die nachfolgende zeitliche Periode nicht behandelt.

- 1945-1950: In diesem Zeitraum wurde das Hauptaugenmerk auf die Wiederherstellung des geordneten Gemeinwesens gelegt und die schlimmsten Kriegsschäden sollten beseitigt werden.
- 1950-1965: Hier erfolgte der eigentliche Wiederaufbau in dem wieder verkleinerten Stadtgebiet, die Wirtschaft wurde wieder angekurbelt und es wurde darauf geachtet, neuen Wohnraum wiederherzustellen.
- 1965-1970er: Internationale Organisationen (IAEA, UNIDO, OPEC) hatten sich seit 1958 in Wien angesiedelt und 1985 wurde Wien mit New York und Genf zur dritten UNO-Stadt. Wegweisend für die Stadtentwicklung war hierbei allenfalls die Errichtung der UNO-City, die im Jahr 1979 eröffnet wurde. In dieser Phase kann auch der Bau der U-Bahn angesiedelt werden, mit dem 1969 begonnen wurde. Mit diesem Bau wurde der erste Schritt zu einer modernen Stadtgestaltung gesetzt und mit der Umsetzung neuer Verkehrskonzepte, die sich auf den Stadtkern hinsichtlich einer Verkehrsentlastung positiv auswirken sollte, wurde begonnen. In diese letzte Phase fällt ebenso die Entwicklung des neuen Konzepts in Belangen des Denkmalschutzes, die mit der Festlegung von Schutzzonen in der Altstadterhaltungsnovelle 1972 beschlossen wurde. Es wurde erkannt, dass die vorhandene wertvolle Bausubstanz Schutz und schonende Förderung benötigte. Vorerst wurde mit einer Altstadtfassaden-Erhaltungsaktion gestartet, später wurden ebenso Anstöße zu Revitalisierungsmaßnahmen gegeben, um qualitätsvollen Neubauten auch Raum bieten zu können. Das Konzept sollte eine einseitige City-Bildung verhindern, die inneren Bezirke wurden stets attraktiver hinsichtlich neuer Wohngebiete, dies wiederum ergab einen Gewinn an kulturellen Angeboten. Auch in den periphereren Arealen wurden Maßnahmen getätigt, so

wurde die Donauinsel 1972 als Hochwasserschutzgebiet konzipiert und die Donau wurde somit in den urbanen Raum reintegriert.³⁷

Das Jahr 1945 in der Innenstadt bringen wahrscheinlich viele mit dem prominenten Bild des brennenden Stephansdoms in Verbindung, der als das Wahrzeichen der Stadt bekannt ist. Nicht nur die großen Repräsentationsbauten sollten vom Krieg zerstört werden, sondern weite Teile der Inneren Stadt. Der Wiederaufbau wurde alsbald in Gang gesetzt und die Sanierung des Zentrums das vorrangige Ziel der Stadtplanung. So wurden die Eröffnung von Burgtheater und Staatsoper zu Metaphern des erfolgreichen Wiederaufbaus. Die Innenstadt erfuhr eine gesteigerte Bedeutung und wurde zur Symbolkraft für die regionale Identität der Wiener_innen, die bis heute erhalten geblieben ist. Die Floskel „in die Stadt fahren“ zeigt nach Eigner und Resch, dass das innerstädtische Areal immer noch eine höhere Wertigkeit als andere Bereiche hat.³⁸

Hinsichtlich Arbeitsplätzen können sehr wohl Veränderungen festgestellt werden, so hat im Jahr 1961 die Zahl der Arbeitsplätze in der Innenstadt noch ein Sechstel der gesamten Wiener Arbeitsbevölkerung ausgemacht, bis 1991 ging der Anteil bereits auf ein Achtel zurück. An dieser Stelle ist es sicherlich interessant zu erwähnen, dass von den 112.770 im Jahr 1991 in der Innenstadt Beschäftigten bloß 7.961 auch im Bezirk wohnten. Bereits auf den ersten Blick lässt sich erkennen, dass eine Zahl von über 100.000 Menschen täglich in die City fahren mussten, um dort zu arbeiten. Das in Folge dessen entstehende Verkehrschaos konnte aufgrund der Verdienste der Stadtverwaltung verhindert werden, da der Autoverkehr größtenteils aus der Wiener Altstadt verbannt wurde und eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen wurde.³⁹

Betrachtet man das gesamte 20. Jahrhundert, kann mit Gewissheit behauptet werden, dass sich vor allem eine Tendenz dazu feststellen lässt, dass im Altstadtbereich eine Abnahme der Wohnbevölkerung vor sich ging, die mit der Umwidmung von Wohnungen in Betriebs- und Geschäftsflächen und mit der Entflechtung der Wohn- und Betriebsfunktion begründet werden kann. Die Möglichkeit der gemischten Nutzung der Häuser ist je-

³⁷ Vgl. ebenda, 41-44.

³⁸ Vgl. Eigner, Peter; Resch, Andreas: Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert. In: Eder, Franz; Eigner, Peter; Resch, Andreas; Weigl, Andreas (Hg.): Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Innsbruck, Wien (u.a.) 2003. 127.

³⁹ Vgl. ebenda, 128.

doch allenfalls zugunsten der Betriebs- und Geschäftsbauten ausgefallen und die Häuser mit vorwiegend reiner Wohnfunktion haben negative Entwicklungen zu verzeichnen. Das Wohnen in der Innenstadt, ob Miete oder Eigentum, ist bis heute sehr teuer und bei Neuvermietungen beziehungsweise Käufen beinahe unerschwinglich:

„So weist die City einen hohen Anteil von Ausländern und Ausländerinnen als Wohnbevölkerung auf, es sind dies in erster Linie jedoch die Reichen und Superreichen, KünstlerInnen und sonstige Prominenz, was sie von der sonstigen ausländischen Wohnbevölkerung Wiens deutlich abhebt. Aufgabe der Wiener Wirtschaftspolitik und Stadtplanung muss es sein, die Wohnraumgesamtfäche der Altstadt nicht noch weiter zu reduzieren, um die Innere Stadt nicht zu einer monofunktionalen Bürocity werden zu lassen.“⁴⁰

In den 1950er und 1960er Jahren haben sich vor allem Arbeitgeber des Großhandels und damit Büros im Ersten Bezirk niedergelassen. In dieser Zeit bildeten sich unterschiedliche Miet- und Ablöseniveaus heraus (zwischen teurerer Ringstraßenzone und billigerer Altstadt). Bis heute ist die Branche der Vertreter der freien Berufe, wie Anwälte, Notare, Architekten und Steuerberater, häufig in der Innenstadt zu finden. Die Innenstadt ist hierbei ein Zeichen für Erfolg und demzufolge zieht es all jene in die City, die „Rang und Namen“ haben. Der rasche Wandel der Zeit spiegelt sich im Bereich des Inneren Bezirkes sehr gut wider, so lassen sich die Umbrüche in Belangen Mode, Trends und Konsum in der City recht gut erkennen. Verschiedenste Bereiche des Konsums werden abgedeckt, wobei zunächst die Fachgeschäfte für Fotoartikel und Schallplatten eine neue Errungenschaft darstellten, in den 1960er und 1970er Jahren konnte ein Boom von Antiquitätenläden beobachtet werden und in späterer Folge siedelten sich Reisebüros und Luftfahrtlinien, vor allem entlang der Ringstraße, an. Entlang der wichtigen Einkaufsstraßen des ersten Bezirkes wurde darauf geachtet, der Ausbreitung von Geschäften mit dem Schwerpunkt auf Haushaltsgeräte, Videoläden und dergleichen entgegenzuwirken. Außerdem sorgte der wachsende Wohlstand für eine Tendenz zu teuren Qualitäts- und Handwerksprodukten.⁴¹

„Als Standort der renommiertesten, der exklusivsten und daher auch teuersten Geschäfte war und blieb die Innenstadt immer begehrt [...]“⁴² In den letzten Jahrzehnten wurden vor allem auch mit dem Bau diverser Luxuskaufhäuser (Haas-Haus, Kärntner Ring Hof, Kaufhaus Steffl) ganz neue Akzente gesetzt. Kritik seitens der Geschäftsleute wird dann laut, wenn es um die Öffnungszeiten der Läden geht. Es wird behauptet, dass aufgrund

⁴⁰ Vgl. ebenda.

⁴¹ Vgl. ebenda, 129f.

⁴² Ebenda, 130.

der begrenzten Öffnungszeiten der Kaufhäuser mit den internationalen Standards nicht mitgehalten werden kann. Ebenso wird Kritik geäußert, wenn eine gewisse Tendenz zur Musealisierung der Innenstadt feststellbar ist und eben diese mit einer „Verkitschung“ infiziert ist. Um die aktuelle Situation der Innenstadt zu beschreiben, wird eine etwas überspitzte Beschreibung zitiert: *„Litfasssäulen werden auf alt getrimmt, jeder zweite Fiakerfahrer lässt sich einen Franz-Josefs-Bart wachsen, und an jeder zweiten Ecke verteilt eine Mozart-Imitation Werbeprospekte, fehlen nur noch walzertanzende Paare auf den Straßen.“*⁴³

2.1.6 Entwicklung der Bevölkerungszahl

Die Entstehung der Wiener Innenstadt brachte hinsichtlich der Wohnbevölkerung auch negative Folgen mit sich. Bereits in der Gründerzeit wurde die Wohnbevölkerung aufgrund des Citybildungsprozesses verdrängt. Allmählich wurden immer mehr Wohnungen durch Büros, Einzelhandelsbetriebe und Werkstätten ersetzt. So konnte sich die Wohnfunktion kaum und wenn, bloß in den oberen Stockwerken manifestieren. *„Neben der vertikalen Expansion war auch eine flächige Expansion der tertiären und betrieblichen Nutzung zu beobachten.“*⁴⁴ Das Wohnen wurde generell auf die Randlagen der Innenstadt hinausgedrängt, ebenso auf kleinere Seitengassen und weniger attraktivere Bereiche der City. Ein kurzer Vergleich soll die Entwicklungstendenzen verdeutlichen, so lebten in der Mitte des 19. Jahrhunderts etwa 65.000 Menschen in der Wiener Innenstadt, heute sind es nur noch 17.000 Menschen. Dieser festzustellende massive Verlust hinsichtlich der Bevölkerungszahl kann in zwei Etappen gegliedert werden. Die erste Etappe kann am Ende des 19. Jahrhunderts angesiedelt werden und in den Jahren der Ersten Republik. Hierbei waren einerseits wiederum die Erschaffung von Büros und Geschäften für die Verdrängung verantwortlich und andererseits die Tatsache, dass eine Rückwanderung in die Nachfolgestaaten der Monarchie seitens Gewerbetreibender und anderer Einwohner_innen stattfand. Die zweite Etappe des Bevölkerungsverlustes ist in den 1960er und 1970er Jahren zu verorten. Dieser Verlust stand in Zusammenhang mit der Abwanderung der Wohnbevölkerung in die neu errichteten Wohnquartiere in der Peripherie, aber auch der wirtschaftliche Strukturwandel war für die entsprechenden Ent-

⁴³ Ebenda.

⁴⁴ Fassmann; Hatz, Altstadt, 42.

wicklungen verantwortlich. Die stetig sinkende Zahl konnte sich seit den 1980er Jahren stabilisieren und das niedrige Niveau ist, laut Fassmann und Hatz, das Ergebnis einer allgemeinen Trendänderung und der Effekt planerischer Maßnahmen. Für eine gewisse Klientel ist es in der heutigen Zeit wieder erstrebenswert, in der Inneren Stadt zu wohnen, die Multifunktionalität und die zentrale Lage werden wertgeschätzt. Die Innenstadt ist jedoch auch der teuerste Wohnstandort Wiens und die hohen Kaufpreise und Mieten fungieren ihrerseits wiederum als eine Art Filter, der bloß die wohlhabende Bevölkerungsschicht zulässt. Die alte Wohnbevölkerung, die sich das Wohnen aufgrund geschützter Mietverträge leisten kann, stirbt und die soziale Selektion verstärkt sich. 38.000€ beträgt der durchschnittliche Bruttobezug der Citybewohner_innen und liegt somit um 45% über dem Durchschnitt der Stadt. Seit den 1960er Jahren ist es die soziale Mittel- und Oberschicht, die sich das Wohnen in der Innenstadt leisten kann und diese Entwicklungstendenz baute sich seither bloß noch mehr aus, denn der Zuzug statushoher Bevölkerungsgruppen wurde stets mehr und auch Um- und Ausbaumaßnahmen von luxuriösen Dachgeschossen und Penthouse-Wohnungen trugen ihr Wesentliches zu diesen Entwicklungen bei, wodurch der neu geschaffene Wohnraum noch exklusiver und noch teurer wurde. Die Stadtplanung, die eine Beschränkung der Umwidmung von Wohnungen in Büros einführte, verzeichnete auch ihre Erfolge und somit ist in den letzten vier Jahrzehnten eine Stabilität hinsichtlich der Entwicklung der Bevölkerungszahl zu verzeichnen.⁴⁵

Einwohner_innenzahl des 1. Wiener Gemeindebezirkes⁴⁶:

Jahreszahl	Einwohner_innen: 1. Wiener Gemeindebezirk
1550	18.000
1730	40.000
1815	50.098
1880	69.694
1910	53.100

⁴⁵ Vgl. ebenda, 42f.

⁴⁶ Vgl. Czeike, Felix: Online Wien Lexikon, online unter: <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Bev%C3%B6lkerungsgeschichte> (23.10.2017)

1923	43.045
1939	33.027
1951	34.654
1961	32.243
1971	25.169
1981	19.537
1991	18.002
2001	17.056
2011	16.374

2.2 GEGENWART UND JÜNGSTE VERGANGENHEIT: DIE RE-URBANISIERUNG DER INNEN-STADT

2.2.1 1970er und 1980er

Um eine wissenschaftliche Einbettung des zu behandelnden Themas, der Kärntner Straße, gewährleisten zu können, kann man nicht umhin, als den zeitgeschichtlichen Kontext der letzten 40 Jahre der Stadt miteinzubeziehen. Seit den 1970er Jahren lässt sich in Wien eine generelle Aufbruchsstimmung feststellen, die die Stadt zum gängigen Slogan „Wien ist anders“ führte.

Eigner meint, dass uns ein Blick auf Wien zeigt, dass Wolkenkratzer, Skylines und Co. keine Seltenheit mehr darstellen und an mehreren Standorten in der Stadt zu finden sind. Auf den Geschäftsstraßen zeigt sich ein Trend zur Internationalisierung, damit wird Wien anderen Städten ähnlicher. So leidet beispielsweise auch die Kärntner Straße unter der Niederlassung internationaler Luxuslabels am Kohlmarkt und in der Tuchlauben (Gucci, Prada, Chanel etc.) und die Wiener Traditionsgeschäfte können sich in Folge dessen die rasant steigenden Mieten nicht mehr leisten und müssen schließen, worauf jedoch in einem folgenden Kapitel noch näher eingegangen werden soll.⁴⁷

„Kebab-Buden, McDonalds und Starbucks bereiten längst den Wiener Institutionen Würstelstand und Kaffeehaus starke bis übermächtige Konkurrenz, die Mode in Wien wird von H&M,

⁴⁷ Vgl. Eigner, Peter: Wie(n) neu!. Die urbane Renaissance Wiens 1975 – 2010. In: Berger, Peter; Eigner, Peter; Resch, Andreas (Hg.): Die vielen Gesichter des wirtschaftlichen Wandels. Beiträge zur Innovationsgeschichte. Wien 2011. 181.

*Zara, Esprit und wie sie alle heißen geprägt, in den Wohnungen dominieren IKEA und andere Möbelhäuser mit ihren Standardrepertoires.*⁴⁸

Die vorgehende Homogenisierung und Internationalisierung der Innenstadt ist, wie es scheint, nicht zu vermeiden. Anstatt alteingesessener Geschäfte findet man in jeder größeren europäischen Stadt die gleichen Geschäfte. Der typische Charakter Wiens, der selbstverständlich auch den Wiener Traditionsgeschäften zuzuordnen war, löst sich im Prozess der Globalisierung auf.

Nicht nur für die Kärntner Straße hat die Verbreitung von Shoppingcenter und Fachmärkten negative Auswirkungen, auch andere traditionelle Wiener Einkaufsstraßen haben darunter zu leiden. Dahingehende Entwicklungen lassen sich gut an leerstehenden Geschäftslokalitäten erkennen. Obwohl die Stadt unverwechselbar geblieben ist, was Wien zweifelsohne der Zeit als Metropole der Habsburgermonarchie zu verdanken hat, ist sie durch eben diese Vorgänge gewiss anderen Städten ähnlicher geworden.⁴⁹

Bevor der Vorgang der Re-Urbanisierung einsetzte, war in den 1970er Jahren eine Phase der Desurbanisierung zu verorten, wobei Wien in diesem Jahrzehnt fast 90.000 Einwohner_innen verlor und zugleich eine Überalterung vor sich ging, vor allem auch in der City. Die drastischen Bevölkerungs- und Geschäftsverluste führten dazu, dass immer mehr Wohnungen von Büros verdrängt wurden und Gast- und Kaffeehäuser geschlossen wurden, auch Kultur- und Vergnügungseinrichtungen hatten unter diesen negativen Vorgängen zu leiden. Weiters lässt sich feststellen, dass die Verkehrsbelastung besonders in der Innenstadt stets zunahm und der Individualverkehr die Überhand einnahm, wohingegen die öffentlichen Verkehrsmittel weniger genutzt wurden (1974: 395 Millionen Fahrgäste; 2016: 954 Millionen Fahrgäste⁵⁰). War Wien früher ein bedeutender Wirtschaftsstandort, so werden in den Jahren vor 1970 auch in diesem Bereich negative Tendenzen verzeichnet, womit Steuereinbußen die Folge waren und die Verluste in diesem Sektor führten wiederum dazu, dass die Infrastrukturerefordernisse nicht erfüllt werden konnten.⁵¹

⁴⁸ Ebenda, 182.

⁴⁹ Vgl. ebenda.

⁵⁰ Homepage der Wiener Linien, online unter:

<https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/programView.do/pageTypeId/66528/programId/67199/channelId/-4739> (4.4.2017)

⁵¹ Vgl. Eigner, Wie(n) neu, 184f.

Nach dem Prozess der Desurbanisierung erfuhr die City in den späteren 1970er Jahren ein neues urbanes Lebensgefühl, wobei sich neue Galerien und neue Beisln entfalteten, es kam zu der Entstehung einer Alternativkultur und es fand eine Trendwende in den Bereichen Architektur und Stadtplanung statt. In diese Zeit fällt eben auch die Umwidmung der Kärntner Straße zur Fußgeherzone. In der Vergrößerung des Kultur- und Freizeitangebotes ist zweifelsohne eine Transformation der Stadt zum Besseren zu finden. Ebenso ging ein Wandel bezüglich Stadterneuerung und Stadtplanung vor sich, indem neue Impulse gesetzt wurden, vor allem im Bereich Wohnen. So muss erwähnt sein, dass im Jahr 1971 noch 54% aller Wohnungen in Wien aus der Zeit vor 1918 waren und größtenteils nicht über WC, Bad oder Dusche verfügten, womit gesagt werden kann, dass Wien in dieser Zeit kein quantitatives, sondern vielmehr ein qualitatives Wohnproblem hatte. Ein Beispiel für den Umbruch im Sektor Stadterneuerung ist die im Jahr 1974 eröffnete erste Fußgängerzone Wiens in der Kärntner Straße. Die Umwandlung stieß nicht bei allen auf Begeisterung, viele äußerten ihren Unmut, indem sie einerseits drastische Umsatzeinbußen prophezeiten und andererseits die Verödung der Einkaufsstraße ohne Autos befürchteten. Die Fußgängerzone in der Kärntner Straße sollte nicht die einzige bleiben und bald wurden auch am Kohlmarkt, am Graben und in der Tuchlauben Fußgängerzonen geschaffen.⁵²

Nicht nur die Stadterneuerung, sondern auch infrastrukturelle Erweiterungen, wie beispielsweise der Ausbau der U-Bahn, sorgten für drastische Veränderungen in der City. 1980/82 konnte erstmals das U-Bahn-Grundnetz (U1, U2 und U4) eröffnet werden. Für die Ermöglichung der Re-Urbanisierung in den Bereichen Verkehrs-, Energie-, Sozial- und Gesundheitsinfrastruktur darf keinesfalls vergessen werden, dass neue Errungenschaften nicht zuletzt deshalb geleistet werden konnten, weil Rücknahmen in der kommunalen Wohnbautätigkeit große Mittel für eben diese Tätigkeiten (Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Müllentsorgung wurde zur Kreislaufwirtschaft, Umstellung auf Erdgas, Sondermüllverbrennungsanlage und neue Freizeit- und Erholungsareale) freigesetzt haben.⁵³

Die Innere Stadt kann, Eigner zufolge, als sehr gutes Beispiel für die Re-Urbanisierung herangezogen werden, da diese mit der Entstehung von Kaffeehäusern, Lokalen und

⁵² Vgl. ebenda, 185-188.

⁵³ Vgl. ebenda, 188.

Theatern ein lebendiges Bild vermittelt. Insgesamt wurde sich die Reintegration, welche der räumlichen Trennung der Lebensfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Versorgung entgegenwirken sollte, zum Ziel gesetzt. Gerade die strikte Trennung der unterschiedlichen Lebensbereiche führt zum Verlust der Urbanität und zu einer Zunahme des Individualverkehrs. Eine Belebung der City war für diese Zeit von dringender Notwendigkeit und dies konnte insbesondere durch die neuen Lokale und die Verbreiterung des Kulturangebots erreicht werden. Die Innere Stadt konnte somit in einer Phase der Desurbanisierung Ansätze einer Re-Urbanisierung realisieren. Als negativer Faktor kann jedoch die weiterhin abnehmende Wohnbevölkerung genannt werden.⁵⁴

2.2.2 1990-2010

Die Ereignisse rund um den Fall des „Eisernen Vorhangs“ öffneten für die Stadtentwicklung Wiens neue Möglichkeiten. Die Ostöffnung und der Beitritt zur EU 1995 brachten mit sich, dass Wien von einer vormals geopolitischen Randlage mehr ins Zentrum von Europa rückte. Zur wirtschaftlichen Leitvorstellung wurde ein überregionales Kontroll- und Entscheidungszentrum und ein Transaktionszentrum für Ost- und Mitteleuropa. Auch diesen Entwicklungen blickte die Wiener Stadtbevölkerung nicht nur positiv gegenüber, wobei die Menschen insbesondere Angst vor einer erhöhten Zuwanderung und Lohndumping hatten.⁵⁵

Zu Beginn der 1990er Jahre vergrößerte sich die Stadt um rund 100.000 Einwohner_innen, die Flüchtlingsströme aus Jugoslawien bewirkten bezüglich einer Internationalisierung drastische Veränderungen und dadurch steigerte sich die Fremdenfeindlichkeit. Das Problem mit Migrant_en_innen wurde lange Zeit von der Politik verdrängt und ignoriert. Bis heute scheint die Integration von Zuwander_ern_innen die größte Herausforderung der Stadt zu bleiben, wobei der Integrationsprozess ein beidseitiger ist und das Zusammenleben verschiedener Kulturen sicherlich nicht immer leicht ist.⁵⁶

Wien ist auch nicht verschont geblieben von der immer größer werdenden Kluft, die sich zwischen Arm und Reich auftut, wobei eine immer stärker werdende Polarisierung

⁵⁴ Vgl. ebenda, 188f.

⁵⁵ Vgl. ebenda, 194.

⁵⁶ Vgl. ebenda, 194ff.

festzustellen ist und oft Ausländer_innen für die vorhandenen Missstände verantwortlich gemacht werden. Die Dynamisierung der Stadtwirtschaft bringt einen weiteren negativen Aspekt mit sich und zwar die steigende Arbeitslosigkeit, die im Durchschnitt höher ist als im restlichen Österreich.⁵⁷

Das betreffende Kapitel zusammenfassend kann gesagt sein, dass sich die Entwicklung von Wien zwar in einen großen internationalen Trend einordnen lässt, dass jedoch ebenso individuelle Vorgänge stattfanden. Gerade die Pionierleistungen in sozialen Belangen sollten nicht Geschichte sein, da diese gewiss bis zu einem bestimmten Grad an dem sozialen Frieden beteiligt waren, der bis heute vorherrscht. Zu guter Letzt sollte nicht darauf vergessen werden, dass die Herausforderungen bezüglich der Zuwanderung auch äußerst positive Aspekte mit sich bringen und die kulturelle Verlebendigung und Vielfalt zur hohen Lebensqualität Wiens Wesentliches beitragen.⁵⁸

2.3 MUSEALISIERUNG DER INNENSTADT

Im Jahr 2003 stellten sich Expert_en_innen die Frage, ob eine Musealisierung der Innenstadt droht und ob der Welterbe-Status für die Innenstadt selber überhaupt einen Nutzen hätte. Wilfried Lipp, der ehemalige Präsident von Icomos Österreich („International Council on Monuments and Sites“), betrachtet den Welterbe-Status Wiens als positiv. Dietmar Steiner, ehemaliger Leiter des Architekturzentrums von Wien, war in diesen Belangen ganz anderer Meinung, er hält den Welterbe-Status für absolut entbehrlich, der sich als Klischee verfestigte und Wien in eine falsche Richtung lenkt, in eine touristische. Die Stadt müsse, laut Steiner, im 21. Jahrhundert ankommen. Die örtlichen Denkmalbestimmungen würden ausreichen, denn das Weltkulturerbe leugne die Geschichte des 20. Jahrhunderts.⁵⁹

Arnold Klotz, Bereichsdirektor für Stadtplanung im Magistrat der Stadt Wien, positionierte sich zwischen den beiden Standpunkten und meinte, dass die Stadtplaner_innen allenfalls den Versuch unternehmen müssten, das historische Erbe zu erhalten, jedoch

⁵⁷ Vgl. ebenda, 201.

⁵⁸ Vgl. ebenda.

⁵⁹ Vgl. Klotz, Arnold; Lehmann, Oliver, Lipp, Wilfried; Steiner, Dietmar: Entbehrlich oder erhebend?, Ein Streitgespräch über den Weltkulturerbe-Status für Wiens Innenstadt. In: Kos, Wolfgang; Rapp, Christian (Hg.): Alt-Wien. Die Stadt die niemals war. Wien 2004. 324.

gleichzeitig Neues zulassen müssten. Es geht darum, dass es gelingt, die Vielfalt zu gewährleisten, das Gute und Alte zu bewahren, eine gelungene Neuinterpretation zu kreieren und die Umstrukturierung zuzulassen. Klotz geht außerdem darauf ein, dass eine Innenstadt ohne Arbeitsplätze, ohne die Bevölkerung und ohne die Tourist_innen_en zu einem Museum werde.⁶⁰

Wilfried Lipp weist in Bezug auf das Beibehalten des Welterbe-Status darauf hin, dass die Bevölkerung an den altbekannten Bildern hängt und dass der historische Bereich der Stadt Wien ein hohes Identifikationspotenzial mit sich bringt.⁶¹

Die Wiener Innenstadt und der Terminus des Welterbe-Status inkludieren einen eher sakralen Charakter, der sowohl Vor- als auch Nachteile beinhaltet. Der Begriff trifft, laut Lehmann, keinesfalls auf eine belebte Innenstadt zu und ist möglicherweise als Mahnung zu verstehen, die Innenstadt nicht zu einem Denkmal werden zu lassen.⁶²

⁶⁰ Vgl. ebenda, 325f.

⁶¹ Vgl. ebenda, 326.

⁶² Vgl. ebenda, 329.

3. Die Straße – Signatur der Stadt

Auf der Straße wird die Lebenswelt der Menschen sichtbar und die Bedeutung der Straße für die Stadt und ihre Menschen liegt demnach darin, dass das Öffentliche und das Private eine Durchmischung erfahren. Die vielfältigen Beziehungen der Menschen zueinander werden in der gesamten Geschichte der Zivilisation von einem Merkmal geprägt, den Siedlungsformen.⁶³

Seit der Renaissance stellen sich Stadtplaner_innen die Frage nach der idealen Stadt. In der Disziplin der Architektur wurden die Gesellschaftsentwürfe beobachtet und diese wollten im Zuge einer idealpolitischen Lösung in der Stadtplanung umgesetzt werden.⁶⁴

Im 19. Jahrhundert wurden das Ziel und der Nutzen der Straße, das bereits im 15. Jahrhundert verfolgt wurde, wiederholt. Die Straßenplanung berücksichtigte beispielsweise den Aufenthalt und die Versorgung von Hilfskräften zur Verteidigung der Stadt. So gilt es zu beachten, dass selbst der Name „Boulevard“ Hinweise auf seine ursprüngliche etymologische Wurzel „Bollwerk“ gibt.⁶⁵ Selbst Wien bietet ein Paradebeispiel für diese Form der Straßenplanung, die Ringstraße. Diese wurde so ausgebaut, dass für die Kanonen Schusslinien zum Zwecke der Verteidigung eingeplant wurden und am Beginn und am Ende der Ringstraße wurden zwei Kasernen errichtet.

Die Straße inkludiert eine Funktion der Zusammenkunft und gerade in der Zeit der Revolution und des Umbruchs bietet sie einen Raum, der die Politisierung der Massen erlaubt. Das revolutionäre Kontingent einer Gesellschaft findet man somit nicht (nur) in den Industriehallen, sondern in Form von Aufmärschen und Umzügen, die an einem öffentlichen Ort, der Straße, stattfinden.⁶⁶

Vor allem die in den 1960er Jahren einsetzende Entwicklung hin zu Flaniermeilen und Fußgängerzonen wirkten der Aufruhrstimmung auf den Straßen entgegen. Betrachtet

⁶³ Vgl. Knoll, Barbara: Die Funktion der Straße damals und heute (unter besonderer Berücksichtigung der Wiener Landstraßer Hauptstraße und der Kärntner Straße. Diplomarbeit Wien 2003. 5f.

⁶⁴ Vgl. ebenda, 6.

⁶⁵ Vgl. ebenda, 46.

⁶⁶ Vgl. ebenda.

man diese Gegebenheiten aus einem konsumtheoretischen Blickwinkel, könnte behauptet werden, dass die Pazifizierung aus dem Überangebot an Waren resultiert.⁶⁷

Die Straße bildet gemeinsam mit Plätzen, Gebäuden, Parkanlagen etc. ein Element der Stadt. All diese Objekte sind erst relativ spät einer neuartigen Interpretation unterzogen worden, wobei erst durch diese die Multifunktionalität wahrgenommen werden konnte. Obwohl die Stadtplanung schon sehr früh in der Geschichte Platz fand, ist das historische Verständnis vom Konstrukt Stadt noch relativ jung. Aber erst dahingehende Überlegungen ermöglichen Erkenntnisse für eine neue und neuartige Nutzung der Stadt. Die Vergangenheitsvergegenwärtigung verfolgt die Absicht, dass zwar einerseits die Kontinuität der Siedlungsgemeinschaft erkennbar bleibt, andererseits, unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, der urbanen Bevölkerung eine zeitgemäße Nutzung der Elemente der Stadt (Parkanlagen, Gebäude, Gassen etc.) gewährleistet wird.⁶⁸

Vor allem auch im Fall der Kärntner Straße gilt es zu berücksichtigen, dass die Konsumtion und der Kapitalismus, die als Produkte einer bürgerlichen Gesellschaft betrachtet werden können, neue Funktionen und neue Elemente von der Stadt fordern. Diese Funktion liegt darin, dem Konsum einer Gesellschaft gerecht zu werden und um dies zu ermöglichen, sind wiederum neue Elemente, wie beispielsweise Warenhäuser, Department Stores, Shopping Malls etc., gefragt.⁶⁹

Der Historiker Siegfried Mattl stellt sich die Frage, inwieweit Shopping Malls und Entertainment Centers einen öffentlichen Ort innerhalb der Stadt darstellen, an dem eine gemeinsame Kollektivität kommuniziert werden kann, an dem Partizipation möglich ist und auch stattfindet. Die Stadt, die sonst einen geographischen Raum darstellt, der von Segregation und Suburbanisierung geprägt ist, bildet nicht die besten Voraussetzungen für dahingehende performative Akte. Betrachtet man Wien als Beispiel, so lässt sich feststellen, dass die präzise räumliche Distribution und die Fixierung unterschiedlicher Verhaltensmuster in Belangen der Konsumtion von einer Stabilität geprägt sind, die sich, mit einem Zeitraum von etwa 100 bis 130 Jahren, lange hielt. In Wien kann die Konsumtion auf drei „Orte“ beziehungsweise „Räume“ hinuntergebrochen werden und zwar die City, die Mariahilfer Straße und verschiedene Geschäftsstraßen in den Bezir-

⁶⁷ Vgl. ebenda, 47.

⁶⁸ Vgl. ebenda, 47f.

⁶⁹ Vgl. ebenda, 48.

ken. Malls und Shoppingcenter sind in Wien im internationalen Vergleich etwas später, in den 1970er und 1980er Jahren, entstanden. Heute sind sie ein bedeutender Konsumfaktor geworden. Hierbei sei erwähnt, dass trotz der stets wachsenden Konkurrenz durch innerstädtische Einkaufszentren und Shopping Malls am Stadtrand, die Einkaufstraßen innerhalb des Stadtgefüges ein Drittel der lokalen Kaufkraft ausmachten. Kaum vorstellbar ist, dass die City gegenüber der Shopping City Süd bis zum Jahr 2001 einen um 20 Prozent höheren Umsatz verzeichnen konnte.⁷⁰

Blickt man in etwa 150 Jahre zurück, lässt sich feststellen, dass seit den 1860er Jahren in Wien eine sowohl monetäre als auch eine sozial und kulturell stabile Verteilung erkennbar ist. Dieser stabile Zustand ließ die City zu einem Ort aristokratisch-großbürgerlicher Repräsentation werden, „[...] die sich in der Konzentration von Luxusgütern, einem demonstrativen Konsum und der Rolle der Geschmacksdistinktion für die Erreichung einer sozialen Position ausgedrückt hat.“⁷¹ Diese Form der städtischen Konsumkultur wird in Wien am besten mit dem architektonischen Haupt-Typus der Warenhäuser entlang der Kärntner Straße und des Graben vertreten. Im totalen Kontrast zur Kärntner Straße und ihrer unmittelbaren Umgebung kann die Mariahilfer Straße wahrgenommen werden, da diese in ihrer Gestalt und Funktion den Fokus eher auf einen kleinbürgerlich-proletarischen Konsumtionsort von Massengütern legte. Die Mariahilfer Straße als Einkaufsstraße war vor allem für Konfektionsware, rationalistisches Kaufverhalten und für die Güter des Alltagsbedarfs bekannt. Beide, sowohl die Kärntner Straße als auch die Mariahilfer Straße, wurden Standorte der Warenhäuser, einer Weiterentwicklung des Handels.⁷²

Die Entwicklung dieser Warenhäuser setzte, wie oben bereits erwähnt, etwas später ein und zwar im Vergleich zu London mit etwa 50 Jahren Verspätung. An den Häusern in der Kärntner Straße ist erkennbar, dass in den meisten Fällen Rücksicht auf das architektonische Milieu genommen wurde und dass auf jede Exzentrik verzichtet wurde. Das Ende des 19. Jahrhunderts ist besonders von der Eroberung der Stadt durch die Ware gekennzeichnet. Der innerstädtische Bereich entlang des Grabens und der Kärntner Straße wurde von den Massen- und Luxuswaren in Besitz genommen. Die Waren wurden sukzessive zum Mittelpunkt des urbanen Lebens und zu dessen verkannter Trieb-

⁷⁰ Vgl. Mattl, Konsumtionsorte, 11.

⁷¹ Ebenda.

⁷² Vgl. ebenda.

kraft. Somit gilt es zu akzeptieren, dass die städtischen Kulturen des 19. und 20. Jahrhunderts durch die Konsumtionsorte und deren Raum-Zeit Regime ihre Charakterisierung erfuhren.⁷³

Die Adaptierung der Wiener Innenstadt an internationale Trends ließ im Jahr 2000 einen kleinen Kulturkampf entstehen. So setzte sich beispielsweise der Sprecher der Kaufleute am Graben im Jahr 2000 damit zur Wehr, dass er den stattfindenden Prozess als „Verjahrmarktung“ einer exklusiven Shopping Meile bezeichnet. Er äußerte sich kritisch gegen die Verdrängung der Altwiener Traditionsgeschäfte durch global agierende Handelsketten. Die Innenstadtkaufhäuser behielten jedoch ihre charakteristische Eigenart, so auch die Kaufhäuser entlang der Kärntner Straße, wie beispielsweise das Warenhaus Wahlliss in der Kärntner Straße 17 und Haas&Czjzek in der Kärntner Straße 5, die sich auf die Präsentation von Porzellan spezialisierten. Die zwei genannten Beispiele bildeten gemeinsam mit den anderen Kaufhäusern die Vorposten des modernen Stadtlebens, sie beeindruckten in der Gründerzeit mit neuen Materialien, Aufzügen und elektrischem Licht. Die Kaufhäuser der Innenstadt waren aber vor allem Firmenrepräsentanten, die sich auf das Exquisite der jeweiligen Marke fixierten und Kund_en_innen anwarben, die in erster Linie an der Nobilitierung des Konsums interessiert waren.⁷⁴

Geschäftsstraßen repräsentieren im Vergleich zu den Kaufhäusern einen radikal anderen Konsumtionsort, indem sie als Orte der Identitätsbestätigung verstanden werden können, die wiederum auf gemeinsamen sozialen Aktivitäten, basierend auf Klasse, Ethnizität und Geschlecht, beruht. Das „Geschäftige“ im Straßenraum im eingehenden 20. Jahrhundert war allen voran den Gemischtwarenhandlungen, Bäckereien, Fleischereien, Papier- und Spielzeuggeschäften und Trafiken zu verdanken. In der Zwischenkriegszeit kam es zu einem enormen Zuwachs an Kleinhändlern. In Wien war noch lange die „face-to-face Kommunikation“ zwischen Kund_e_in und Händler_in dominant, was sich wiederum positiv auf die Belebung der Straßen auswirkte.⁷⁵

Die Konsumkonzentration und das Ansteigen des Dienstleistungssektors fordern die Stadtplanung neu heraus. Die Großstädte, die in der Zeit des 19. Jahrhunderts entstan-

⁷³ Vgl. ebenda, 11f.

⁷⁴ Vgl. ebenda, 12.

⁷⁵ Vgl. ebenda, 12f.

den sind, in denen es den Vorstellungen von Repräsentation und traditioneller Herrschaft zu entsprechen galt, konnten den neuen Aufgaben kaum gerecht werden.⁷⁶

3.1 DIE FUNKTIONEN DER STRAÙE

Die Straße ist ein Ort der Begegnung, der eine Voraussetzung für die verschiedensten Arten von Zusammenkünften, sei es in Kaffeehäusern, in Gasthäusern oder in Kultureinrichtungen, darstellt. All jene Einrichtungen bilden gemeinsam mit der Straße eine Koexistenz und bedingen sich gegenseitig. Die Straße wird zum Schmelztiegel der Stadt, die ein belebtes Stadtleben erst ermöglicht und ohne der die Stadt auf Trennung und Isolation basieren würde. Eine Stadt ohne Straßen wird zur Schlafstätte, was ein Leben der unsinnigen Funktionserfüllung zur Folge hätte. Außerdem wohnt der Straße die Funktion der Informationsübertragung inne und sie hat symbolischen Charakter. Die Straße ist die Repräsentantin der Unordnung, die jedoch wiederum eine Art von höherer Ordnung erzeugt.⁷⁷

3.1.1 Wohnen, Arbeiten und Erholung

Flade definiert in ihrem Aufsatz, „Lebensraum Straße? Die Schlüsselfunktionen Wohnen und Verkehr“ drei Primärfunktionen, welche der Straße, ihrer Ansicht nach, obliegen. Sie betrachtet Wohnen, Arbeiten und Erholung als die drei Schlüsselfunktionen, die mittels der Sekundärfunktion des Verkehrs miteinander verbunden werden können. Diese drei Primärfunktionen wurden in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Überlegungen unterzogen, die sich mit ihrer säuberlichen Trennung beschäftigten, da diese Funktionen weitgehend miteinander vermischt waren und man den Menschen ein ungestörtes Wohnen und eine ungestörte Erholung garantieren wollte. So sind die Überlegungen zur Entflechtung der städtischen Funktionen auf Akzeptanz gestoßen und haben bis in die heutige Zeit die Stadtplanung nachhaltig bestimmt. Die Aussagekraft des Artikels beschränkt sich zwar auf das Jahr 1995, trotzdem soll erwähnt sein, dass im Laufe der Stadtentwicklung der Verkehr zu einer früheren Zeit (circa 1930) noch als nebensäch-

⁷⁶ Vgl. ebenda, 48.

⁷⁷ Vgl. Knoll, Funktion der Straße, 53.

lich galt und das Transportsystem eher als „Klebstoff“ betrachtet wurde, der die drei Primärfunktionen zusammenhält. Die Relationen haben sich in den nächsten Dekaden enorm verschoben, was unter anderem an den sich kontinuierlich steigenden Pkw-Zahlen erkennbar ist. Dahingehende Entwicklungen haben zur Folge, dass innerhalb der Stadt ein gesteigerter Platzbedarf für das Transportwesen zu verzeichnen ist. So lässt sich behaupten, dass, je höher die Pkw-Dichte ist, umso mehr Abstellflächen in der Stadt benötigt werden und je schneller der Verkehr ist, desto größer muss die Fläche für eben diesen sein. Hierbei lässt sich eine äußerst logische Schlussfolgerung ziehen, die besagt, dass die flächenmäßigen Ressourcen in der Innenstadt begrenzt sind und dass sich dadurch die Nutzungskonkurrenz verschärft, da dieselben Flächen von mehreren unterschiedlichen Nutzer_innen beansprucht werden.⁷⁸

Je nach Straßentyp ist die Nutzungskonkurrenz unterschiedlich stark und um dieser möglichst gut entgegenwirken zu können, ist eine Prognose hinsichtlich einer Klassifikation der Straßen nach den Nutzungsdimensionen Zielhaftigkeit, Durchgang und Wohnen notwendig. Eine eindimensionale Klassifikation, die sich bloß am Verkehr orientiert, reicht in diesem Fall nicht aus. Straßen dürfen keinesfalls allein unter dem Aspekt Verkehr betrachtet werden, sondern müssen zeitgleich auch als Orte des Wohnens und als Zielorte wahrgenommen werden. Nur die wenigsten Straßen sind reine Ziel-, Durchgangs- oder Wohnstraßen, meist handelt es sich bei Straßen um Mischtypen. Flade weist außerdem darauf hin, dass nicht der Fehler begangen werden darf, den Verkehr als einzig wesentlichen Faktor zu betrachten, da daraus folgend die Perspektiven der Bedürfnisse anderer Nutzungsgruppen, wie beispielsweise Fußgänger_innen, Radfahrer_innen und Bewohner_innen, in Vergessenheit geraten. Die Kriterien dürfen sich nicht allein an der Flüssigkeit und der Sicherheit des motorisierten Verkehrs orientieren. Vor allem auch die Straßen der Wiener Innenstadt können nicht einer exakten Kategorisierung unterzogen werden, auch bei ihnen handelt es sich um „Multifunktionsstraßen“, sie sind Umweltbereiche, die sich von mehreren Personen und Gruppen zu unterschiedlichen Absichten und Zwecken fair geteilt werden müssen.⁷⁹

⁷⁸ Vgl. Flade, Antje: Lebensraum Straße?. Die Schlüsselfunktionen Wohnen und Verkehr. In: Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Hg.): Kuratorium für Verkehrssicherheit in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Enquete: Mobilität pro-kontra Sicherheit. Wien 1994. 47.

⁷⁹ Vgl. ebenda, 48.

Der Verkehr übt außerdem einen wesentlichen Einfluss auf das Wohnen aus, denn unter Wohnen kann nicht nur der Aufenthalt in den eigenen vier Wänden verstanden werden, sondern es muss auch das Wohnumfeld miteinbezogen werden. Hauptsächlich der Verkehr bedingt die Gebrauchsfähigkeit des Wohnumfeldes, weiters beeinflusst dieser jedoch auch den Aufenthalt in den Wohnungen selber, da Lärm und Gestank in das Eigenheim eindringen können. In Wohngebieten können globale Effekte, wie Verlärmung, Luftverschmutzung, Schädigungen der Umwelt, und lokale Auswirkungen festgestellt werden. So nennt Flade als den folgeschwersten lokalen Effekt des motorisierten Verkehrs das Abschneiden und Zerreißen von Verbindungen. So ist das Überqueren verkehrsreicher Straßen beispielsweise für nicht-motorisierte Personen oft die größte Herausforderung, da Überquerungshilfen an manchen Stellen zur Gänze fehlen. Hiervon sind vor allem Kinder, ältere und eingeschränkte Menschen betroffen. Diese Entwicklungen ergeben, dass aus einer überaus positiven Funktion der Straße als „Klebstoff“ das genaue Gegenteil wird und die Straßen für eine bestimmte Gruppe eine räumlich trennende Funktion mit sich bringen.⁸⁰

Straßen mit unterschiedlichem Verkehrsaufkommen initiieren unterschiedliche Effekte, ein hohes Verkehrsaufkommen vermindert beispielsweise die subjektive Sicherheit, erhöht den Lärmpegel und reduziert soziale Interaktionen im Wohnbereich, ebenso werden nachbarschaftliche Beziehungen und die Beispielbarkeit und Nutzbarkeit für die Kinder eingeschränkt. All diese Komponenten tragen dazu bei, dass die emotionale Verbundenheit und die Identifizierung mit der Wohnumwelt verringert werden. Der Verkehr erzeugt darüber hinaus auch visuelle Barrieren und Flade merkt an, dass man weniger von der Stadt sieht, da der Blick auf Hausfassaden, Grünanlagen und öffentliche Plätze von Autos versperrt wird. Die Stadt verliert ihren unverwechselbaren Charakter aufgrund der in jeder Stadt gleich aussehenden parkenden Autos, worunter die Identität von Städten zu leiden hat und Wohngebieten eine gewisse Art und Weise eines Einheitslooks verliehen wird.⁸¹

⁸⁰ Vgl. ebenda, 48f.

⁸¹ Vgl. ebenda, 49f.



Bild 2

Bildquelle:

<http://derstandard.at/1375626312022/Als-die-Kaerntner-Strasse-zur-Fussgaengerzone-wurde?slide=4>

Blick auf die Kärntner Straße und den Stock-im-Eisen-Platz im Jahr 1953

3.1.2 Sicherheit und Lebendigkeit

Die nordamerikanische Stadtkritikerin Jane Jacobs tätigte die Äußerung, dass die Straße der einzige Ort ist, an dem sich Menschen vor Kriminalität und Gewalt beschützt fühlen können. Eine ständig benutzte Straße kann als eine sichere Straße bezeichnet werden, während eine weniger frequentierte Straße leicht unsicher wirkt. Jacobs definiert sichere Straßen anhand von drei Kriterien, eine Straße muss drei Haupteigenschaften erfüllen, um dem Attribut „sicher“ gerecht zu werden:

1. Erstens muss eine sichere Straße zwischen dem öffentlichen und dem privaten Raum eine klare Abgrenzung definieren.⁸²
2. Zweitens müssen die Augen auf die Straße gerichtet sein, das heißt, dass die angrenzenden Häuser eine Straßenfront haben müssen, sodass die Bewohner_innen die Geschehnisse auf der Straße beobachten können.⁸³
3. Drittens nennt Jakobs wiederum das Argument, dass nur eine ständig benutzte Straße eine sichere ist.⁸⁴ So muss, beispielsweise im Falle der Kärntner Straße, die Fußgängerzone ziemlich durchgehend Benutzer_innen haben, „[...] sowohl um

⁸² Vgl. Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Basel 1963. 31f.

⁸³ Vgl. ebenda.

⁸⁴ Vgl. ebenda.

die Menge beobachtender Augen auf der Straße zu erhöhen, als auch um genügend Menschen in den Häusern darüber anzuregen, auf die Straße zu sehen.“⁸⁵

Einer unsicheren Straße aus dem Weg zu gehen, indem man andere abgrenzbare und künstliche öffentliche Räume, beispielsweise in Innenhöfen oder auf geschützten Spielplätzen schafft, ergibt keinen Sinn. Die sicherheitstechnische Funktion der Straße muss es demnach jedem Menschen ermöglichen, die Straße ohne Bedenken zu benützen.⁸⁶

Die Sicherheit einer Fußgängerzone kann somit auch damit erreicht werden, wenn eine große Anzahl an Geschäften und anderen öffentlichen Räumen besteht. Vor allem sind Unternehmen und öffentliche Orte notwendig, die abends und nachts besucht werden können. So haben Geschäfte, Bars, Kaffeehäuser und Restaurants eine mannigfaltige Wirkung bezüglich der Sicherheit einer Straße. Unter anderem liegt diese Wirkung daran, dass sie den Besucher_innen einen konkreten Anlass zu geben, die Straße zu frequentieren. Derartige Unternehmen, Geschäfte und Einrichtungen müssen innerhalb der Stadt relativ gut verteilt sein, wenn sie andere Teile der Straße, die nicht mit solchen öffentlichen Räumen ausgestattet sind, bevölkern sollen. Die Ladenbesitzer_innen und Geschäftsleute nehmen die Funktion als Straßenbeobachter_innen ein, indem sie dafür sorgen, dass auf der Straße Ruhe und Ordnung herrscht, da dies nur im Sinne ihrer Kund_innen sein kann. Erst wenn sich ein lebendiges Treiben auf der Straße abspielt, Leute unterwegs sind, essen und trinken oder generell konsumieren, hat das wiederum auf andere Menschen eine anziehende Wirkung und stellt demnach eine Attraktion dar⁸⁷:

„Diese letzte Feststellung, daß nämlich der Anblick von Leuten wieder andere Leute anzieht, ist etwas, was Stadtplaner und Städtebauer unbegreiflich zu finden scheinen. Sie gehen von dem falschen Axiom aus, daß Großstadtmenschen den Anblick von Leere suchen, von überschaubarer Ordnung und Ruhe. Nichts könnte weniger zutreffen. Überall in allen Großstädten erweisen sich die Menschen als begeisterte Beobachter lebendigen Betriebs und anderer Menschen.“⁸⁸

Menschen sind begeisterte Beobachter_innen von anderen Menschen und Aktivitäten. Wenn es nichts zu beobachten gibt, wird die Straße leer bleiben. Eine lebendige und so-

⁸⁵ Ebenda, 32.

⁸⁶ Vgl. ebenda.

⁸⁷ Vgl. ebenda, 33.

⁸⁸ Ebenda, 33f.

mit auch sichere Straße hat viele Benutzer_innen und folglich auch viele Beobachter_innen.⁸⁹

3.1.3 Die Straße als Netz des Konsums

Henri Lefèbvre äußert sich zum Komplex Straße kritisch, indem er sie als obligatorischen Übergang zwischen Zwangsarbeit, programmierter Freizeit und Wohnraum, der ebenso als Konsumort verstanden werden muss, charakterisiert. Dahingehend bildet die Straße jenen Ort, an dem die neokapitalistische Konsum-Organisation ihre Macht und Herrschaft demonstriert. Der Anhäufung der Menschen liegt eine Anhäufung der Waren zu Grunde, was wiederum die Anhäufung von Kapital zur Folge hat.⁹⁰

Die Straße kann die unterschiedlichsten Funktionen einnehmen. Revolutionen und Demonstrationen haben in der Geschichte der Straße einen wichtigen Platz und zeigen, dass die Unordnung auf der Straße eine neue, größere Ordnung mit sich bringen kann. Der öffentliche Raum der Straße wird von Knoll auch als Ort des Wortes bezeichnet, als ein Ort, an dem sowohl Worte als auch Dinge ausgetauscht werden. In der heutigen Zeit kann die Straße ebenso gut als ein organisiertes Netz des Konsums wahrgenommen werden. Fußgänger_innen bewegen sich gerade so schnell, dass die Schaufenster betrachtet werden können und die ausgestellten Gegenstände gekauft werden können. Unsere gegenwärtige Zeit wird zur „Waren-Zeit“. Die Straße regelt jene Zeit, die außerhalb der Arbeitszeit verbracht wird und unterwirft sich auch dem gängigen System von Leistung und Profit.⁹¹

„Die Straße als: Ort der Begegnung? Vielleicht. Aber Begegnungen welcher Art? Oberflächlicher. Man streift sich auf der Straße, aber man begegnet sich nicht. Das » man « überwiegt. Auf der Straße kann sich keine Gruppe bilden, kein Subjekt entsteht; sie ist bevölkert von allen möglichen Leuten auf der Suche. Wonach? Auf der Straße entfaltet sich die Ware: Hier ist ihre Welt. Die Ware, die keine Bleibe an einem eigens für sie bestimmten Ort gefunden hat [...], hat sich über die ganze Straße ausgebreitet.“⁹²

Die Straße wird von Lefèbvre als Auslage, als schmaler Gang zwischen den Läden, charakterisiert. Im Mittelalter noch waren die Handwerker Produzenten und Verkäufer zugleich, später kam es zu Entwicklungen, die die Händler zu den Herren der Straße wer-

⁸⁹ Vgl. Knoll, Funktion der Straße, 55.

⁹⁰ Vgl. Lefèbvre, Henri: Die Revolution der Städte. München 1972. 26f.

⁹¹ Vgl. Knoll, Funktion der Straße, 55.

⁹² Lefèbvre, Revolution der Städte, 26.

den ließen. Die Ware sei dabei zum Schauspiel für den Menschen geworden. Die Straße hat, laut Lefèbvre, den Sinn und Zweck der Begegnung verloren und sich stattdessen darauf reduziert, ein Durchgangsort zu sein, der sich zu einem hoch organisierten Netz des Konsums entwickelte. Der/Die geduldete Fußgänger_in bewegt sich genauso schnell, dass die Auslagen betrachtet werden können und gegebenenfalls etwas konsumiert werden kann. Die Demonstration der neokapitalistischen Konsum-Organisation erfolgt auf der Straße, die weder auf politischer Macht noch auf Unterdrückung alleine basiert. So ist die Straße eine Aufeinanderfolge von Schaufenstern, die den Materialismus anhand von Schaufensterpuppen verkörpern.⁹³ Die Logik der Waren inkludiert eine passive Betrachtungsweise, die, meint Lefèbvre, „[...]Charakter und Bedeutung einer Ästhetik und einer Ethik annimmt.“⁹⁴ Im Sinne der Straße kann von einer Kolonisierung des städtischen Raumes gesprochen werden, da auf der Straße, bewirkt durch Bilder, Werbung und Inszenierung der Dinge, ein System der Dinge produziert wird.⁹⁵

Bereits zu Beginn der Diplomarbeit wurde Mattl zitiert, der eine äußerst treffende Beschreibung liefert, inwiefern sich der Zustand einer Stadt in ihren Straßen widerspiegelt. „Die Straßen sind Signaturen des Gemeinwesens.“⁹⁶ So sieht man die Dynamik beziehungsweise den Verfall am besten in den Fassaden, den Geschäften, ihren Portalen und den Fenstern der Straßen. Das Zusammenwirken der Gebäude, der Verkehrsmittel und der Kreuzungen ergibt Geborgenheit oder Gewaltbereitschaft (besonders in den Abendstunden). Straßen können die unterschiedlichsten Charaktere haben, die einen sprechen vom politischen Radikalismus, der aus ihnen hervorbrechen kann, sie weisen vergangene Größe auf und wieder andere strahlen die pure Lebenslust oder die absolute Tristesse aus. Jeder Straße kann es gelingen, ihren eigenen Mythos zu entfalten und ihr ganz individuelles Flair zu entwickeln.⁹⁷

Mattl weist auf die einzig sinnvolle hierarchische Trennung von Straßen hin, die von Siegfried Kracauer unternommen wurde. Die Trennung zwischen jenen Straßen, denen eine dominante Eigenschaft innewohnt, und jenen Straßen, denen zunehmend ihre Funktionen verlorengehen. In Bezug auf die Straßen Wiens lässt sich feststellen, dass vor allem die ehemals repräsentativen Bezirksstraßenzüge innerhalb des Gürtels der

⁹³ Vgl. ebenda.

⁹⁴ Ebenda, 27.

⁹⁵ Vgl. ebenda.

⁹⁶ Mattl, Wiener Straßen, 55.

⁹⁷ Vgl. ebenda.

zweiten Kategorie zuzuordnen sind. Noch in den 1960er Jahren fungierten eben diese als die hauptsächlichen Träger der Versorgung der Stadt und galten somit als Zentren des Konsums. Die früheren Bezirksstraßenzüge haben bis zum Jahr 2000 etwa ein Drittel ihres Umsatzes an die Einkaufswelten der Peripherie abgeben müssen. Die City und die Mariahilfer Straße können ebenso als äußerst starke Konkurrentinnen gegenüber den anderen Straßen der inneren Bezirke wahrgenommen werden. Dies hat einen flächenhaften Ladenleerstand, wie beispielsweise in der Lerchenfelder Straße, zur Folge. Wenn auch noch kein akuter Krisenzustand vor der Tür steht, so zeigen sich Tendenzen dazu, einem städtischen Anachronismus zu verfallen.⁹⁸

Die kleinbetrieblich organisierte und vernetzt agierende Schmacks- und Luxusindustrie prägt seit langem die Wiener Stadtstruktur. Die Interaktion des produzierenden Gewerbes mit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung funktionierte in den inneren Bezirken sehr zufriedenstellend. Nach 1945 ist eben diese Struktur der fordistischen Stadtplanung zum Opfer gefallen, diese sah eine Zonierung in Wohn-, Industrie- und Verwaltungsviertel vor. Dieses Konzept war außerdem eng verknüpft mit einem leistungsstarken System für den motorisierten Individualverkehr. Bei all diesen Überlegungen muss berücksichtigt werden, dass Wien zu dieser Zeit am Rande des „Eisernen Vorhangs“ lag und mit einer anhaltenden Bevölkerungsabnahme zu rechnen war. Auch aufgrund dieser Komponenten wurden die praktischen Ambitionen zur Aushöhlung der inneren Bezirke, laut Mattl, gedämpft. Es kann angenommen werden, dass die Veränderungen, die vorgenommen wurden, recht kleinräumlich verliefen und eher den lokalen Gegebenheiten angepasst wurden, als sich an koordinierten übergeordneten Eingriffen zu orientieren. Der Postfordismus, der die Zonierung der Stadt weiter vorantrieb, setzt die großmaßstäbliche moderne Gliederung von Wohn-, Arbeits-, Verwaltungs- und Kulturfunktionen fort und erweiterte diese Räume in einer strukturverändernden Art und Weise um die Organisation der Räume der Konsumtion. Es kam zur Entstehung der ersten Shopping Malls und Fachhandelszentren an der Stadtperipherie und der innerstädtische Bereich wurde zeitgleich mit einem kulturellen Mehrwert ausgestattet. Im Zuge dieser Entwicklungen kam es dazu, dass den kleinteiligen und auf die Güter des täglichen Bedarfs konzentrierten Geschäftsstraßen die Existenzgrundlage genommen wurde. Aktuelle Entwicklungen zeigen, dass alle Hoffnung in den nachbarschaftsorientierten Mittel-

⁹⁸ Vgl. ebenda, 55f.

stand gelegt wird, der eine kombinierte Okkupation des Wohn- und Straßenraumes durch einen wiedererwachten Urbanismus aufleben lässt.⁹⁹

Die eigentliche Rolle der Großstadt kann in einer ganz neuen Art und Weise wiederentdeckt werden, da sie in erster Linie zu einem Raum des Konsums geworden ist. Die Prozesse der Modernisierung und der Globalisierung zeigen sich in den Geschäftsstraßen, in denen auch Großkaufhäuser und Warenhäuser zu finden sind. Dort findet man den Ort der Konsumtion, an dem die neuesten Technologien angewendet werden, hier werden die neuesten materialistischen Errungenschaften eingesetzt, Glas, Stahl und elektrische Beleuchtungen werden an diesen Stellen in Szene gesetzt: *„Sie vermitteln, sei es über das reale Warenangebot, sei es über die modernistische oder exotisierende Inszenierung von Schaufenstern und Verkaufsräumen, die weite Welt im lokalen Maßstab.“*¹⁰⁰

Die Einkaufswelten der Öffentlichkeit fungieren ebenso als Ort der politischen und kulturellen Partizipation, an dem sich Frauen erstmals frei bewegen und äußern konnten. Die erste Welle der Frauenbewegungen fand ihren Ursprung unter anderem in den Londoner, New Yorker und Pariser Department Stores, die auch Platz für Diskutier-, Sport-, Lese- und Fortbildungskurse schufen. Innerhalb der Debatte rund um diese Funktionen, die den Warenhäusern zugeschrieben werden, findet die Straße wenig Anerkennung, obwohl diese mit Gewissheit mehr als alle anderen Orte die soziale Funktion des Konsums erfüllte.¹⁰¹

Mattl begründet seine Annahmen der kaum feststellbaren Veränderungen der Entwicklungen des Konsums seit der Gründerzeit damit, dass die City den Luxus und die Geschmacksdistinktion akkumuliert, die sich auf den demonstrativen Konsum der höfischen Gesellschaft und des imitierenden Großbürgertums zurückführen lässt. Außerhalb der Inneren Stadt konzentrieren sich beispielsweise die Bezirkshauptstraßen, mit Ausnahme der Mariahilfer Straße, auf das dritte Niveau der Einzelhändler, die kleinen Fachhandelsgeschäfte, auf Gasthäuser und handwerksnahe Spezialgeschäfte. An diesen Wiener Geschäftsstraßen findet man mehr als an allen anderen Orten das Aufeinandertreffen von Diversität und Gemeinschaft. Die vorliegende Rückständigkeit in der Entwicklung Wiens kann zum heutigen Zeitpunkt als neue Chance gesehen werden. Als Beispiel

⁹⁹ Vgl. ebenda, 56ff.

¹⁰⁰ Ebenda, 58.

¹⁰¹ Vgl. ebenda, 58f.

für die rückständige Entwicklung kann die Eröffnung des ersten Supermarktes in Wien im Jahr 1964 genannt werden, wobei diese Eröffnung 16 Jahre zuvor in Deutschland und rund 50 Jahre zuvor in den USA stattgefunden hatte. Die Bezirkshauptstraßen sind in ihrer Kleinteiligkeit und ihrer sozialen Nähe einzigartig und haben sich diese Strukturen im Laufe der Geschichte einverleibt und eben diese Individualität kann eine Erneuerung einer Quartiersmentalität bedingen, die laut Matzl den eigentlichen Reichtum einer Stadt ausmacht. Mit den verschiedenen Bezirkshauptstraßen werden die unterschiedlichsten Waren verbunden, so war lange Zeit beispielsweise die Landstraßer Hauptstraße die einzige Straße außerhalb der Innenstadt, die als „City-Straße“ wahrgenommen wurde, in der man exklusive Waren kaufen konnte. Die Taborstraße galt als reine „Bekleidungsstraße“ und die Lerchenfelder Straße und Josefstädter Straße waren beispielsweise bekannt für die Dominanz von Gütern des kurzfristigen Bedarfs. An diesen Straßen (Lerchenfelder Straße und Josefstädter Straße) lag die „Umschichtungsquote“¹⁰² unter 30%. Die meisten anderen (Bezirkshaupt-)Straßen erfuhren diesbezüglich deutlichere Veränderungen mit einer „Umschichtungsquote“ von 40 bis 60% (zum Beispiel Rotenturmstraße und äußere Favoritenstraße).¹⁰³

Das charakteristische Erscheinungsbild, die Physiognomie der Wiener Geschäftsstraßen, hing bis in die 1980er Jahre nicht bloß von objektiven Faktoren ab, sondern von der lokalen Eigenart. Die Wiener_innen sind stolz auf ihr „Grätzl“, die Selbstzurechnung zu einem Viertel ist in kaum einer anderen Stadt in einer solchen Art und Weise vorhanden wie in Wien und wird somit zu einem charakteristischen Moment der Identität. Die kaum bis nicht vorhandene innere Mobilität der Wiener_innen ist im internationalen Vergleich ebenso einzigartig. Aus diesen Erkenntnissen lassen sich auch Schlussfolgerungen für die Konsumpraktiken der Wiener_innen ziehen. Lange Zeit konnten sich kleine Bäckereien, Fleischereien, Gemüsegeschäfte, Milchläden und „Zuckerlgeschäfte“ basierend auf privilegierten Kund_en_innenbeziehungen erhalten, was wiederum auf lange Familientraditionen zurückzuführen ist. Auch bei Bekleidungsgeschäften, Kaffeehäusern, Buchläden und Friseuren können dahingehende Entwicklungen festgestellt werden. Weiters wird zur Verdeutlichung dieser Mentalität ein Beispiel genannt, das besagt, dass es durchaus möglich sein konnte, dass die Konsument_en_innen in die gro-

¹⁰² Notiz: Unter der „Umschichtungsquote“ kann man die nach 1945 mit einem Branchenwechsel verbundenen Geschäftsneugründungen und -erweiterungen verstehen.

¹⁰³ Vgl. ebenda, 59ff.

ßen Möbelhäuser gehen, um sich inspirieren zu lassen und Ideen zu sammeln, mit der eigentlichen Beauftragung des gewünschten Möbelstückes wurde jedoch dann dem Tischler ums Eck vertraut, den es im eigenen Viertel gab. Dieses Kaufverhalten, das von rationalistischen und fordistischen Kritiker_n_innen äußerst bedenklich beurteilt wird, kann jedoch unter der Berücksichtigung der kommunikativen Rolle des Konsums Verständnis erlangen. Die kleinen Einkaufswelten werden zu jenen Orten, an denen ein Vertrauensverhältnis zwischen Kund_en_innen und Verkäufer_n_innen/ Eigentümer_n_innen besteht und ein Informationsaustausch stattfindet, der an anderen Orten nicht möglich ist. Auch hier ist wiederum interessant zu erwähnen, dass die Geschäfte (gleich den Straßen) als Übergangsraum zwischen dem Privaten und dem Öffentlichen betrachtet werden können.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Vgl. ebenda, 61f.

4. Die Kärntner Straße: Ein historischer Überblick

Die Wiener Kärntner Straße gehört mit ihren 788 Metern Länge zu den wohl bedeutendsten Straßenzügen der Inneren Stadt und war einst eine der wichtigsten Heeres-, Pilger- und Handelswege in Wien. Der Kärntner Straße blieb ihre Bedeutung seit dem Mittelalter hinweg erhalten, wobei sie mehrere Funktionswandlungen erfuhr, um im ausgehenden 19. Jahrhundert eine der elegantesten Geschäftsstraßen des damaligen Wien zu werden.¹⁰⁵ Anschließend wird nun ein historischer Überblick von der Frühzeit über die Neuzeit, das 19. und das 20. Jahrhundert bis zu aktuelleren Entwicklungen geboten.

4.1 FRÜHZEIT

Über die exakte Entstehung der Kärntner Straße ist sich die Wissenschaft nicht sicher, wobei man nicht ausschließen kann, dass dieses Terrain bereits in der Steinzeit als Durchzugsweg genutzt wurde. Zu dieser Annahme gelangte man, da die Kärntner Straße genauso wie der Opernring, der Neue Markt und die Krugerstraße zu jenen Gebieten der Inneren Stadt zählt, in denen Mammutknochen gefunden worden sind, die möglicherweise von Menschenhand erlegt wurden.¹⁰⁶

Bereits im antiken und später mittelalterlichen Straßennetz bildete die Kärntner Straße einen wesentlichen Bestandteil Wiens, indem sie vom Altstadtzentrum, der sich innerhalb der Mauern des römischen Lagers entwickelte, über eine Terrasse am linken Ufer des Wienflusses zu eben diesem hinabführte und dort die römische Limesstraße kreuzte. Im Zuge der Erbauung des Hauses Kärntner Straße 55 im 19. Jahrhundert konnten bei Ausgrabungen Reste dieses uralten Straßenzuges entdeckt werden, der über die Währinger Straße, die Herrengasse und die Augustinerstraße zum Rennweg führte.¹⁰⁷

4.2 BABENBERGISCHE STADTERWEITERUNG

¹⁰⁵ Vgl. Czeike, Felix: Die Kärntner Straße. Wien 1975. 9.

¹⁰⁶ Vgl. ebenda.

¹⁰⁷ Vgl. ebenda.

Die babenbergische Stadterweiterung im ausgehenden 12. Jahrhundert ist für die Entwicklung der Kärntner Straße wesentlich, da erst ab dieser Zeit eine regelmäßige Verbauung vorgesehen war. Von da an wurde die Kärntner Straße zur wichtigsten Straße eines Stadterweiterungsviertels, des Kärntnerviertels. Den Siedlungskern bildeten wahrscheinlich die Weißenburg und die Johanniterkommende und die ersten Häuser lassen sich in der Pippingergasse, der heutigen Annagasse, wiederfinden. Die Weißenburg als Befestigungswerk entstand zu Beginn des 13. Jahrhunderts.¹⁰⁸

In der Zeit des 13. Jahrhunderts kann auch die älteste Nennung der Kärntner Straße als „Strata Karinthianorum“ in einer Urkunde vom 16. April 1257 gefunden werden. Der urkundliche Beitrag thematisiert die Straße als einen längst bestehenden und bedeutenden Verkehrsweg, dem unterschiedliche Funktionen zugeschrieben werden, beispielsweise die Verwendung als Heer- und Pilgerweg ins Heilige Land und als Fernhandelsstraße in Richtung Süden. Die Straße führte stadtauswärts Richtung (heutigem) Karlsplatz und überquerte auf dem Weg dorthin den Wienfluss, wobei bereits 1211 eine Holzbrücke bestand, die später, zwischen 1400 und 1404, durch die „Steinerne Prugken bey Chernerthor“ ersetzt werden sollte.¹⁰⁹

Jenseits des Wienflusses verlief die Kärntner Straße als „publica strata“ weiter und genau in diesem Bereich entstanden alsbald zwei große Wohlfahrtsanstalten: am linken Ufer der Wien das Bürgerspital und am rechten Ufer das Heiligengeistspital. Vis-a-vis des Bürgerspitals lag die Kolomanskirche und eben dort wurden im Pestjahr 1349 die berühmten Pestgruben geschaffen. Südlich der Brücke entwickelte sich eine der ältesten Vorstädte Wiens, die Wieden, die urkundlich erstmals im Jahr 1211 erwähnt wurde.¹¹⁰

Am 30. April 1276 wird die Kärntner Straße in einem Katastrophenbericht erwähnt, da in einem Ziegelofen außerhalb des Stadtgrabens vor dem Schottentor ein Nutzfeuer außer Kontrolle geraten war. Die Flammen wurden vom Wind auf die Stadt zugetrieben und folglich ergriff der Brand in rasender Schnelligkeit große Teile des Stadtviertels rund um die Schottenkirche und bald darauf auch Häusergruppen bei St. Michael, St. Peter und St. Stephan. Wenige Wochen zuvor, am 28. März 1276, war in der Singerstra-

¹⁰⁸ Vgl. ebenda, 12.

¹⁰⁹ Vgl. ebenda.

¹¹⁰ Vgl. ebenda.

ße ein Feuer ausgebrochen, das vermutlich auch Häuser in der Kärntner Straße befallen hatte. Generell war die Stadt in jener Zeit häufig von Feuerbrünsten betroffen, wobei man sich mühelos die verheerenden Auswirkungen all dieser Katastrophen vorstellen kann. In der „Continuatio praedicatorum Vindobonensium“ vermerkte ein Chronist, dass bloß etwa hundert Häuser beim Kärntnertor von diesem Feuer verschont blieben. Dieser Bericht gibt uns Auskunft darüber, dass das Gebiet rund um die Kärntner Straße bereits im 13. Jahrhundert dicht besiedelt beziehungsweise verbaut gewesen sein dürfte. Felix Czeike weist darauf hin, dass gerade die Dichte der Verbauung Hinweise darauf gibt, dass auf diesem Areal keinesfalls nur Patrizierhäuser gestanden haben dürften, sondern auch bescheidene Häuschen von Handwerkern und Krämern.¹¹¹

Die grundherrlichen Rechte im territorialen Bereich der Kärntner Straße in der Zeit um das 13. Jahrhundert sind nicht einfach zu überblicken. Im Gebiet des heutigen Neuen Marktes, in die Kärntner Straße hineinreichend, lag der Besitz der Familie Smelzer, der Besitz des Bürgergeschlechts der Greifen kann im Bereich der heutigen Führichgasse bis zur Ringmauer gefunden werden. Ab 1303 wurde das Kloster St. Clara errichtet und 1327 ein Teil des Augustinerklosters. Entlang der östlichen Seite der Kärntner Straße, an beiden Seiten der Traibotenstraße (heute: Himmelpfortgasse) findet man ein Grundkomplex des Schottenstifts. In der Kärntner Straße 35, an der Ecke zur Johannesgasse, entstand auf bürgerlichem Grund die Johanniterkommende, wobei die danebenliegende Kirche dem Bürgerspital vor dem Kärntnertor ihren Dienst leistete, die exakten Besitzgrenzen bleiben jedoch ungeklärt. Der Landbesitz des Bürgergeschlechts der Pippinger erstreckte sich entlang der Pippingerstraße (heute: Annagasse) von der Kärntner Straße bis zur Ringmauer. Weitere Grundrechte hatten beispielsweise der Deutsche Ritterorden (Hausnummer 16), die Herren auf der Säul (Hausnummer 17 und 49), die Herren im Strohhof (Hausnummer 11 bis 15) und das Siechenhaus St. Johannes an der Siechenals (Hausnummer 24).¹¹²

Die Parzellierungen entlang der Kärntner Straße weisen keine kontinuierliche Struktur auf, so lässt sich feststellen, dass westlich der Straße ein rippenförmiges System mittels der Seitengassen entstand, die alle parallel der Kärntner Straße verlaufen. Östlich der Straße zweigen die Seitengassen im rechten Winkel Richtung Ringmauer und enden so-

¹¹¹ Vgl. ebenda, 13f.

¹¹² Vgl. ebenda, 16.

mit als Sackgassen. Man kann von einem Stadterweiterungsgebiet entlang der Kärntner Straße zu Beginn des 13. Jahrhunderts ausgehen, da zwischen 1207 und 1217 von der neuangelegten Johanniterkommende die Rede ist, die der Johannesgasse ihren Namen gab und 1208 von Leupold Pippinger als Straßenzug parzelliert wurde.¹¹³

Im Zuge der Stadterweiterung war die Schaffung des Neuen Marktes eine Notwendigkeit, die aus Platzgründen getätigt werden musste. Der Neue Markt war ab dem 13. Jahrhundert vor allem für jene Gewerbe von Vorteil, die mit Ross und Wagen/mit Handel und Verkehr zu tun hatten. Nur wenige gewerbliche Betriebe dieses Sektors siedelten sich in die unmittelbare Nähe der Kärntner Straße, wie beispielsweise die Sattler und Riemer, die sich am Süden des Neuen Marktes ansiedelten. Das ist auch der Grund dafür, dass die heutige Philharmonikerstraße bis 1863 Sattlergasse hieß.¹¹⁴

4.3 MITTELALTER UND FRÜHE NEUZEIT

Sowohl die Besitzer als auch die Häuser der Kärntner Straße lassen sich bis ins 14. Jahrhundert zurückverfolgen, wobei im 14. Jahrhundert überwiegend Angehörige des bürgerlichen Mittelstandes, Honoratioren, Ratsherren und Bürgermeister die Besitzer waren. Die reichsten Wiener Bürgergeschlechter wohnten innerhalb des babenbergischen Stadterweiterungsgebietes in der Nähe der Burg, in der Bognergasse, der Schenkenstraße, der Wiltwerkter- und Teinfaltstraße, jedoch auch in der Weihenburg und in der Kärntner Straße.¹¹⁵

Die architektonischen Merkmale der Häuser des 14. Jahrhunderts in der Kärntner Straße können als recht armselig zusammengefasst werden. Meist handelte es sich um Holz- oder Fachwerkbauten, wobei das obere Stockwerk erheblich über das Erdgeschoß vorragte und die Straße somit verengte und verfinsterte. Die Kärntner Straße wies zu jener Zeit eine Breite von neun Metern auf und war somit mit Sicherheit den breiteren Straßenzügen der Stadt zugehörig. Die Häuser der Reichen wurden aus Stein gebaut, die der Armen aus Holz und Lehm.¹¹⁶

¹¹³ Vgl. ebenda, 16f.

¹¹⁴ Vgl. ebenda, 17.

¹¹⁵ Vgl. ebenda, 18.

¹¹⁶ Vgl. ebenda, 19.

Auf der Kärntner Straße waren um die Zeit des 14. Jahrhunderts die verschiedensten Berufsgruppen vertreten, so beispielsweise auch Schuster, Schleiermacher, Seidenspinner, Seiler und Flechter. Es lassen sich neben mehreren Grobschmieden auch Kupferschmiede nachweisen. In der Nachbarschaft des Neuen Marktes können zu jener Zeit auch Kummetmacher¹¹⁷ gefunden werden. In der Kärntner Straße befand sich auch der Fleischhof, wobei die Bestimmungen des Fleischverkaufes äußerst streng waren. Auch Färber siedelten sich zwischen Kärntner Straße und Filzerstraße an, die wohl flämische oder flandrische Tuchfärber waren und mit anderen Landsleuten nach Wien eingewandert waren. Ab dem Beginn des 14. Jahrhunderts hatten auch Goldschmiede ihre Wohnungen und Werkstätten in der Kärntner Straße und auch Ärzte und Apotheker waren hier ansässig. Gerade in dieser Zeit waren Ärzte mit Arbeit überschüttet, was dazu führte, dass diese meist ihre eigenen Häuser besaßen^{118,119}

Für das 15., 16. und 17. Jahrhundert können keine Veränderungen festgestellt werden, da für diese Periode kaum Sekundärliteratur gefunden wurde.

Im 18. Jahrhundert wurde der private Wohnhausbau vom Staat stimuliert, da eine Umwidmung bestehender Gebäude und Freiflächen durchgeführt wurde. In den Jahren 1783 bis 1790 wurde anstatt des Bürgerspitalskomplexes, das heute in der Kärntner Straße Nummer 32-34 zu finden wäre, ein großes Mietwohnhaus errichtet. Dieses Mietwohnhaus ist bis 1870 erhalten geblieben. Generell wurden von Kaiser Joseph II. verschiedene Maßnahmen getroffen, um den privaten Wohnhausbau voranzutreiben, es wurden beispielsweise Spitäler in die Vororte verlegt und alle Friedhöfe innerhalb des Linienwalls aufgelöst. Hierbei ist interessant zu erwähnen, dass die Friedhöfe nach einer zehnjährigen Pietätsfrist in Bauflächen umgewidmet wurden.¹²⁰

4.4 1857-1974: VERÄNDERUNGSMÄßNAHMEN DER KÄRNTNER STRAßE

Am 20. Dezember 1857 wurde von Kaiser Franz Joseph I. mittels eines Handschreibens die Demolierung der Basteien und die Auflassung des Glacis angeordnet. Sogleich setzte

¹¹⁷ Ein alter Ausdruck für Pferdegeschirrmacher.

¹¹⁸ Vgl. ebenda, 19ff.

¹¹⁹ Beispielsweise Heinrich Walich

¹²⁰ Vgl. Buchmann, Betrand Michael: Dynamik des Städtebaus. In: Csendes, Peter; Oppl, Ferdinand (Hg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien, Köln (u.a.) 2006. 48.

die Planung für die Verbauung der Ringstraßenzone ein, die in der Kärntner Straße ihre Erweiterung finden sollte. Zuerst fiel als eines der ersten Befestigungswerke die Kärntnerbastion und zwischen 1858 und 1859 wurde das Alte Kärntnertor abgebrochen. Danach wurde quer über den Stadtgraben ein Damm aufgeschüttet, der künftig von der Mündung der Kärntner Straße bis zur Elisabethbrücke am Wienfluss die Trasse für die neue Fortsetzung der Kärntner Straße bildete. Die mittelalterliche steinerne Brücke, die im 15. Jahrhundert errichtet worden war, wurde erst im Jahr 1850 demoliert, wobei im Anschluss daran die Elisabethbrücke erbaut wurde, die im Zuge der Regulierung des Wienflusses am Ende des 19. Jahrhunderts ebenso abgebrochen wurde.¹²¹

Im Jahr 1861 wurden das Neue Kärntner Tor und die Bastion abgerissen und das Areal wurde in Folge dessen für die Hofoper, mehrere Häuser in der Operngasse und in der Hanuschgasse genutzt. Die Stadterweiterungszone bestand aus rechtwinkligen Parzellen, auf denen die Häuser Kärntner Straße 51 bis 55 erbaut wurden. Vis-à-vis der Oper wurde der Heinrichhof (Opernring 1-5, Operngasse 3, Elisabethstraße 2-6, Kärntner Straße 42) und außerhalb der Ringstraße die Häuser Kärntner Straße 44 und 46 und gegenüber die Häuser 57 bis 63 errichtet. Erwähnenswert ist allenfalls, dass eben dieses Stadterweiterungsgebiet in der Ringstraßenzone der verlängerten Kärntner Straße jenes Areal ist, das zu den am frühesten verbauten Territorien der Stadterweiterung zählt und die im Jahr 1860 fertiggestellten Häuser Kärntner Straße 46 und 59 als die ältesten Ringstraßenhäuser bekannt sind. Der Bau der Wiener Hofoper setzte im Jahr 1861 ein, steht zum Teil auf dem Terrain des Stadtgrabens und war nicht nur der erste begonnene Monumentalbau, sondern mit seiner im Jahr 1869 gefeierten Eröffnung auch das erste fertiggestellte öffentliche Bauwerk der Stadterweiterungszone. Bereits 1862 waren die Parzellen östlich der Kärntner Straße bis zum Ring nahezu geschlossen verbaut.¹²²

Heinrich Drasche, der mit seiner Ziegelfabrik innerhalb kürzester Zeit zum reichsten Mann Wiens wurde, ließ sich von Theophil Hansen gegenüber der Oper ein repräsentatives Mietshaus errichten, den Heinrichhof. Das Gelände, das dem Zwecke diente, ein Denkmal für den Bauherren zu setzen, kann als Exempel dafür betrachtet werden, dass generell weite Teile der Ringstraßenzone für den Aufstieg beziehungsweise die Glorifizierung des damaligen Großbürgertums benutzt wurden. Nicht nur der Heinrichhof,

¹²¹ Vgl. Czeike, Kärntner Straße, 114.

¹²² Vgl. ebenda, 115f.

sondern auch dessen nähere Umgebung, wie beispielsweise das Haus Kärntner Straße 44, dienten des Öfteren der Beherbergung prominenter Menschen. Der Heinrichhof wurde am 12. März 1945 von Bombenangriffen zerstört und nach dem Krieg zur Gänze abgetragen.¹²³

In Sachen Breite veränderte sich die Kärntner Straße seit dem Mittelalter bis hin zum Ende des 19. Jahrhundert nicht, sie behielt stets ihre etwa neun Meter lange Breite, obwohl der Verkehr bereits im 19. Jahrhundert stark war und die Straße aufgrund ihrer Eisenhandlungen den ganzen Tag über von Lastwägen sehr häufig frequentiert wurde.¹²⁴ Dass die Straße im 19. Jahrhundert von einer enormen Verkehrsbelastung betroffen war, zeigt auch die Tatsache, dass bereits im Jahr 1812 beim Stadttor eine Einbahnregelung vorgenommen wurde, um dem starken Verkehrsaufkommen entgegenwirken zu können.¹²⁵

Czeike bezeichnet die in den 1870er Jahren einsetzenden Transformationen auf der Kärntner Straße als radikal. Diese äußerst groben Veränderungen sollten ein ganzes Jahrhundert in Anspruch nehmen und bis in die 1970er Jahre andauern. Besonders die gewünschte Verbreiterung stellte die Planung vor große Herausforderungen, da dafür die Baulinie erheblich zurückgeschoben werden musste.¹²⁶

Diese Entwicklung der Kärntner Straße von einem engen, in die Stadterweiterungszone mündenden Schlauch hin zu einer breiteren, repräsentativen und somit ansehnlichen Geschäftsstraße ermöglichte ihr einen Aufschwung. Bis zum Zweiten Weltkrieg galt die Kärntner Straße als ein Magnet für die bessere Gesellschaft und die gehobene Mittelschicht.¹²⁷

Eine steuerliche Begünstigung beziehungsweise Steuerbefreiung für Neubauten erleichterte den damaligen Hausbesitzer_innen die Entscheidung bezüglich Abriss der alten Häuser und Wiederaufbau. Diese steuerlichen Maßnahmen hatten zur Folge, dass bloß fünf Gebäude vom alten Baubestand erhalten blieben (Palais Esterházy, die Malteserkirche, der Johanneshof und die im Jahr 1945 zerstörten Häuser Kärntner Straße 21 und 23). Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war das wohl charakteristischste Merkmal der

¹²³ Vgl. ebenda, 118f.

¹²⁴ Vgl. ebenda, 121.

¹²⁵ Information von Mag. Dr. Peter Eigner während einer Diplomarbeitsbesprechung am 7.6.2017.

¹²⁶ Vgl. Czeike, Kärntner Straße, 121.

¹²⁷ Vgl. ebenda, 121f.

späteren Prachtstraße jenes einer Baustelle. An die Entstehung des neuen Stadtviertels vor dem Kärntnertor knüpften unmittelbar die Eingriffe in Belangen der baulichen Veränderungsmaßnahmen der Kärntner Straße. So wurde 1873 zunächst der Häuserblock Kärntner Straße 28 und 30 abgerissen, 1875 bis 1878 die Häuser 6, 12, 17 und 38.¹²⁸

Der Schritt der Transformation von einer engen finsternen Straße zu einer prachtvollen Geschäftsstraße vollzog sich somit endgültig. In den 1880er Jahren wurde mit dem Abriss des Bürgerspitalzinshauskomplexes ein weiterer Schritt gesetzt, wobei sich bei genauerer Beobachtung herausstellt, dass die Veränderungen eher hektisch und ungenau vorgenommen wurden, da beispielsweise der an Stelle des Bürgerspitalzinshauskomplexes erbaute Kärntner Hof bereits 1911 durch das Hotel Astoria ersetzt wurde. In den Jahren 1882 bis 1884 wurden die Häuser 5, 7, 13 bis 15, 25 und 36 abgerissen und weitere Demolierungen erfolgen in den Jahren 1886 bis 1889. Letztlich wurden in den 1890er Jahren die übrigen und quantitativ meisten Häuser der Kärntner Straße abgerissen. Der Neubau der Häuser dauerte bis zur Zeit des Ersten Weltkrieges und die Kärntner Straße hatte aufgrund dessen ein völlig neues Gesicht erhalten. Die Verbreiterung von neun auf siebzehn Meter trug dabei ihres dazu bei. Trotz der enormen Verbreiterung wurde entschlossen, auf Schienenverkehr zu verzichten, ein müheloses Anreisen war jedoch aufgrund der zahlreichen Anbindungen (zum Beispiel fuhr die Straßenbahn, die vom Ring in die Stadt kam, durch die Tegetthoffstraße) trotzdem möglich. Die Wagen der Vienna General Omnibus Company fuhren durch die Kärntner Straße und ein wenig später auch andere städtische Autobusse. All diese Gegebenheiten hatten zur Folge, dass diese Straße ihr ganz persönliches charakteristisches mondänes Flair erhielt.¹²⁹

Sehr lange sollten der Kärntner Straße dahingehende Attribute nicht erhalten bleiben, die Zeit, in der sie als vornehme Kaufhausstraße galt und in der sie für ihr gehobenes Preisniveau bekannt war, war mit dem Zweiten Weltkrieg zu Ende. Die katastrophalen Zerstörungen am Ende des Zweiten Weltkrieges verursachten eine weitere radikale Veränderung der Straße. Die Bombenangriffe vom 12. März 1945, die auch die Staatsoper und zahlreiche andere Ringstraßenbauten trafen, zerstörten die Häuser 2, 4, 16, 18 und 22 und auf der gegenüberliegenden Seite die Häuser 9, 23, 25 und 51. Zunächst hielten sich die Schäden in Grenzen, bald jedoch sollte es zu weiteren Zerstörungen kom-

¹²⁸ Vgl. ebenda, 122-125.

¹²⁹ Vgl. ebenda.

men. Am 8. April wurden die Häuser 6, 9, 11 und 25 teilweise ein weiteres Mal von Bomben oder Artilleriegeschossen getroffen, wobei auch diese Schäden überschaubar geblieben sein dürften. Am 11. April 1945 brach ein durch Plünderer verursachtes Feuer im Feinkostgeschäft Köberl aus, das rasch auf die Nachbarhäuser überging. Folglich waren bis zum 12. April die Häuser 19, 21, 23, 25, 27, 29 und 31 vollkommen zerstört und ausgebrannt. Von diesem erbarmungslosen Feuer war auch das Eckhaus an der Walfischgasse 49 betroffen und die an der anderen Straßenseite gelegenen, bereits von Bomben getroffenen Häuser (12, 14, 16 und 18) hinterließen ebenso bloß Schutt und Asche. Letztlich brannten am 13. April auch die Häuser 1 bis 3 und 5 nieder und zu Kriegsende glich die Kärntner Straße einem gigantischen Trümmerhaufen.¹³⁰

Der Wiederaufbau ging zu Beginn eher langsam voran. Soziale Veränderungen und der Rückgang der Bevölkerungszahlen stellten die Kärntner Straße in den 1950er und 1960er Jahren vor weitere Herausforderungen, vor allem aber musste eine neue Profilierung der Straße erfolgen. So kam es, dass im Zuge des U-Bahn-Baus in den 1970er Jahren die verkehrsreiche Straße nach einer entsprechenden Umgestaltung am 1. August 1974 zu einer Fußgängerzone umgewidmet wurde, was den Beginn einer neuen Ära nach vorangegangenen Transformationsprozessen für die Kärntner Straße mit sich brachte.¹³¹

¹³⁰ Vgl. ebenda, 126f.

¹³¹ Vgl. ebenda, 127.

5. Fußgängerzonen/Fußgeherzonen

Fußgängerzonen sind Verkehrsflächen, in denen gehende Personen gegenüber dem Individualverkehr Vorrang haben beziehungsweise Letzterer zur Gänze verboten ist.¹³²

Die erste Fußgängerzone Österreichs entstand im Jahr 1961 in der Klagenfurter Altstadt. Diesem Beispiel folgten nun immer mehr Städte, wobei sich die ansässigen Kaufleute und die Bevölkerung stets mehr oder minder gegen die Errichtung solcher Zonen wehrten.¹³³

In Wien wurde erstmals 1971 in der Inneren Stadt probeweise eine Fußgängerzone eingerichtet, diese umfasste den Graben, den Stock-im-Eisen-Platz und die Kärntner Straße bis zur Donnergasse, dieses Projekt nannte sich „Weihnachtskorso“. Anschließend wurde eine verkehrsberuhigte Zone am Graben (vom Stock-am-Eisen-Platz bis zur Einmündung in die Habsburgergasse) geschaffen. Die endgültige Errichtung der ersten Fußgängerzone Wiens gelang im Jahr 1974 mit der Umwidmung der Kärntner Straße, die zu diesem Zeitpunkt eine definitive Installierung erfuhr. Bis 1989 wurde die unmittelbare Umgebung der Kärntner Straße (Stock-im-Eisen-Platz, Stephansplatz, restlicher Graben, Naglergasse, Tuchlauben, Kohlmarkt) zugunsten von Fußgängerzonen weiter ausgebaut. Als sich herausstellte, dass sich die Fußgängerzonen bewähren, wurden sie vom Verkehrsressort auch in anderen Teilen der Inneren Stadt verordnet (Minoritenplatz, Ruprechtsplatz, Desider-Friedmann-Platz und Lugeck). Zeitgleich kam es zu der Entstehung zahlreicher verkehrsberuhigter Zonen, zum Durchfahrtsverbot durch die Innere Stadt und zur Belegung wichtiger Plätze mit Parkverbot (Josefsplatz, In der Burg).¹³⁴

Obwohl über die Gestaltung und über die architektonischen Aspekte viel Hintergrundwissen vorhanden ist, fehlt dieses Wissen beinahe zur Gänze in den Bereichen Wirtschaft, Entstehung und dahinterliegende Motive. Fußgängerzonen können ein Wesentliches dazu beitragen, dass die betroffenen Straßen einen wirtschaftlichen Aufschwung erfahren. Andere Beispiele zeigen, dass die Umwidmung zu Fußgängerzonen ebenso zu einem wirtschaftlichen Untergang führen können. Für einen Erfolg beziehungsweise

¹³² Vgl. Czeike, Felix: Online Wien Lexikon, online unter:

<https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerzonen> (21.4.2017)

¹³³ Vgl. Schumich, Michael: Inventarisierung der österreichischen Fußgängerzonen. Diplomarbeit. Wien 2008. 3.

¹³⁴ Vgl. Czeike, Felix: Online Wien Lexikon, online unter:

<https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerzonen> (21.4.2017)

Misserfolg der Fußgängerzonen im wirtschaftlichen Bereich sind mehrere Faktoren verantwortlich, vor allem aber ist es auch die Bevölkerung selber, die einen wesentlichen Beitrag dazu leisten kann, ob einer Fußgängerzone der Durchbruch zu einer beliebten und prominenten Straße gelingt oder nicht.¹³⁵

5.1 ZUR AKTUELLEN SITUATION DER FUßGÄNGERZONEN

Wie oben bereits erwähnt, gibt es in Österreich seit den 1960er Jahren mehrere Gemeinden und Städte, welche die Fußgängerzonen im urbanen Bereich zur Lösung verschiedener Probleme einsetzen.¹³⁶

Fußgängerzonen sind städtische Bereiche, die nur für den Fußgeherverkehr freigegeben sind, deshalb sind sie meist nicht in eine Fahrbahn und einen Gehsteig unterteilt, sondern als durchgehende, ebene Fläche angelegt. Fußgeherzonen können in ihrer Ausdehnung entweder aus einzelnen Plätzen, Straßen beziehungsweise Straßenabschnitten bestehen oder sie können eine flächenmäßige Ausdehnung über gesamte Innenstadtbereiche umfassen, wobei diese Areale meist historische Altstadtbereiche sind.¹³⁷

Zentraler Akteur einer Fußgängerzone ist die Gemeinde, welche eben diese Zone erst ermöglicht, die Verwaltung wird von ihr übernommen und sie achtet auf Sauberkeit und Ordnung in diesem Bereich. Laut Schumich lassen sich die Wirtschaftstreibenden in temporäre und nicht temporäre Akteure gliedern, wobei unter den temporären jene Märkte gemeint sind, die in regelmäßigen Abständen (von ein bis zweimal wöchentlich bis monatlich) das Bild der Stadt prägen. Hierbei sei erwähnt, dass dahingehende Märkte entlang der Kärntner Straße nicht existieren. Die ständig vorhandene Gruppe der Wirtschaftstreibenden wird außerdem von Lieferanten versorgt. Für die Wirtschaftstreibenden ist die Schaffung einer Fußgängerzone von großem Vorteil, da die öffentlichen Flächen (beispielsweise in Form von Gastgärten) genutzt werden können. Es kann jedoch nicht von einer homogenen Befürwortung aller Wirtschaftstreibenden gesprochen werden, da auch ein enormes Konfliktpotential besteht, da die Geschäfte (meist

¹³⁵ Vgl. Schumich, Fußgängerzonen, 3.

¹³⁶ Vgl. ebenda, 4.

¹³⁷ Vgl. ebenda, 18.

unbegründet) einen Kund_innen_enverlust befürchten, wenn den Autos die Einfahrt in die Einkaufsstraßen verwehrt bleibt.¹³⁸

Die Anrainer_innen pflegen ebenso ein zwiespältiges Verhältnis zu den Fußgängerzonen, wobei gesagt sei, dass sie selbstverständlich auch von diesen profitieren, da die Lebensqualität aufgrund des weichenden Lärmes, der durch den Verkehr verursacht wird und der sinkenden Abgase, welche vom motorisierten Individualverkehr produziert werden, steigt.¹³⁹ Klein meint jedoch eher kritisch, dass die neuen Gastlokale für die ansässige Bevölkerung eine deutliche Verschlechterung der Lebensqualität mit sich bringen.¹⁴⁰ Die Entstehung der Gastgärten bringt bekanntermaßen eine ganz andere Art von Lärm hervor. Ein möglicherweise weiterer negativer Punkt ist gewiss, dass den Anrainer_innen selber die Zu- und Ausfahrt zum Wohnsitz erschwert beziehungsweise unmöglich gemacht wird. Zwar gibt es Ausnahmegenehmigungen, welche die Anfahrt gewähren, aufgrund der zahlreichen Fußgänger_innen ist dies jedoch mit Mühsal verbunden. So ist das Abstellen der Fahrzeuge nur auf privaten Flächen erlaubt, da die öffentlichen Parkplätze der Einführung der Fußgängerzonen weichen mussten.¹⁴¹

Eine weitere Gruppe, die von der Entstehung von Fußgängerzonen betroffen ist, sind die Kund_en_innen und Tourist_en_innen, die ein äußerst enges Konglomerat mit den Wirtschaftstreibenden bilden. Nachvollziehbar ist es, wenn es heißt, je größer das Angebot und die Attraktivität einer Fußgeherzone ist, desto zahlreicher kommen die Menschen, um die Umsätze in die Höhe zu kurbeln. Die Straße beziehungsweise Fußgängerzone wird erst durch einen Andrang von Menschen lebendig. Oft sind es die Straßenkünstler_innen, die einer Straße das gewisse Etwas und einen ganz besonderen Charakter verleihen. Hierbei gilt jedoch auch zu bedenken, dass allorts, wo Wohlstand herrscht, auch Bettler_innen anzutreffen sind und dass aufgrund dessen, dass die Menschen meist viel Geld mit sich tragen, auch mit Taschendieb_innen_en zu rechnen ist.¹⁴²

Eine Fußgängerzone führt zweifelsohne zu einer Entschleunigung des gesamten Systems der jeweiligen Straße, was mehrere positive Faktoren nach sich zieht. Ein weiteres Mal sei hierbei darauf hingewiesen, dass die geringe Geschwindigkeit und die geringe

¹³⁸ Vgl. ebenda, 18f.

¹³⁹ Vgl. ebenda.

¹⁴⁰ Vgl. Klein, Dieter: Vom Abriß ohne Reue zur Altstadt nostalgia. In: Klein, Dieter, Kupf, Martin; Schediwy, Robert (Hg.): Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte. Wien 2001. 51.

¹⁴¹ Vgl. Schumich, Fußgängerzonen, 19.

¹⁴² Vgl. ebenda.

Anzahl der Fahrzeuge, die nur zur Belieferung der Geschäfte und nur zu bestimmten Uhrzeiten anfahren dürfen, dazu führen, dass die Schadstoffe auf ein Minimum reduziert und die Sicherheit auf ein Maximum erhöht wird. Das Ergebnis davon ist, dass die Luftqualität um ein Wesentliches steigt und die Anzahl der Toten und Verletzten aufgrund von Verkehrsunfällen sinkt. So lässt sich feststellen, dass die nicht existenten Fahrbahnen, die sonst in Längsrichtung eine nahezu trennende Wirkung zwischen den Auslagen der Straßenseiten mit sich bringen, einen weiteren positiven Effekt haben. Die Straßenseiten können ohne Bedenken überquert werden und das sichere Umfeld muss somit nicht verlassen werden. Vor allem für jüngere Familien scheint dies von Vorteil zu sein, da sich beispielsweise Eltern nicht um ihre Kinder sorgen müssen (betreffend Autos und Straßenverkehr).¹⁴³

Die Kaufkraft der in der unmittelbaren Nähe wohnenden Bevölkerung ist aufgrund der geringen Geschwindigkeit an die Siedlungen gebunden, dadurch ist deren Kaufkraft auch an das Wohnungsumfeld gebunden, was wiederum zu einer Stärkung der regionalen Wirtschaft führt. So ist im ländlichen Bereich ein kleiner Nahversorger in einer verkehrsberuhigten Zone gegenüber einem Supermarkt wesentlich konkurrenzfähiger als in einem autoorientierten Umfeld.¹⁴⁴

Historische Bereiche erfahren ebenso einen Aufschwung bezüglich ihrer Attraktivität, da die Altstadt zusätzlich von Tourist_innen_enströmen belebt wird, was zur Erhöhung wirtschaftlicher Gewinne führt. Die Fußgängerzone kann gezielt als Planungsinstrument verwendet werden, um beispielsweise Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen oder den örtlichen Unternehmen zu einem wirtschaftlichen Aufschwung zu verhelfen. Obwohl die Errichtung einer Fußgeherzone enorme Vorteile impliziert, gibt es letztlich doch immer wieder Menschen, die sich gegen dahingehende Transformationen zur Wehr setzen. Meist sind dies jene Menschen, die vehement auf ihr Auto bestehen und nicht auf dieses verzichten können beziehungsweise wollen.¹⁴⁵

Eine unvollständige respektive schlechte Umsetzung des Verkehrskonzeptes und der Flächenwidmungsplanung (welche beispielsweise Einkaufszentren am Ortsrand vorsieht) kann, laut Schumich, auch zu wirtschaftlichen Verlusten führen. Deshalb ist es

¹⁴³ Vgl. ebenda.

¹⁴⁴ Vgl. ebenda, 20.

¹⁴⁵ Vgl. ebenda.

enorm wichtig, auf die grundlegenden Regeln der Planung zu achten, um eine intakte Funktion der Fußgängerzone garantieren zu können.¹⁴⁶

Die Planungsgrundsätze, welche berücksichtigt werden müssen, sind äußerst gut nachvollziehbar. So gibt es beispielsweise Unterschiede zwischen den Städten: Die einen sind eher auf bestimmte Funktionen spezialisiert, wie beispielsweise, dass sie die Ämter des Bezirkes oder des Landes beherbergen, die anderen sind eher konsumorientiert und setzen ihre Schwerpunkte auf Einkauf oder Tourismus. Eine Stadt sollte sich ein multifunktionelles Zentrum zum grundlegenden Ziel setzen und die unterschiedlichsten Funktionen an einem Ort vereinen. Schumich bietet in seiner *Inventarisierung der österreichischen Fußgängerzonen* einen guten Überblick all jener Aspekte und Grundsätze, die bei der Planung jeder Fußgängerzone Berücksichtigung finden sollten¹⁴⁷:

1. **Gestaltung:** Kurze Weglängen werden vor allem durch ein engmaschiges Fußwegenetz erreicht, ein dahingehendes Netz findet man in den meisten Altstädten. So lässt sich feststellen, dass ein attraktiveres Umfeld, in dem sich die Passant_innen umblicken und staunen können, den Anschein erweckt, als würden sich die Weglängen verkürzen. Die Attraktivität des jeweiligen urbanen Bereiches ergibt sich aus historischen Bauten und ansprechenden Fassaden. Auch auf den Bodenbelag gilt es zu achten, so soll sich dieser dem Stadtbild einfügen, jedoch den Menschen mit Stöckelschuhen ein problemloses Gehen ermöglichen. In neuerer Zeit werden deshalb sehr gerne größere Natursteinplatten benutzt.¹⁴⁸
2. **Radfahrer_innen:** Grundsätzlich ist in der Fußgängerzone nur das Schieben eines Fahrrades erlaubt, wobei die Behörde nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Rücksichtnahme auf örtliche Gegebenheiten (laut §76a Straßenverkehrsordnung Fußgängerzone) eine Zusatztafel anbringen kann, die den Radfahrer_innen das Fahren erlaubt.¹⁴⁹
3. **Öffentlicher Verkehr:** Der öffentliche Verkehr kann problemlos in eine Fußgängerzone integriert werden (am Beispiel der Buslinie 13A in der Mariahilfer Stra-

¹⁴⁶ Vgl. ebenda.

¹⁴⁷ Vgl. ebenda, 21f.

¹⁴⁸ Vgl. ebenda, 22.

¹⁴⁹ Vgl. ebenda.

ße gut erkennbar). Außerdem können Fußgängerzonen mit U-Bahn Anbindungen ausgestattet werden (Mariahilfer Straße, Kärntner Straße).¹⁵⁰

4. **Stellplätze:** Diese sollten in Form offener Parkplätze und Sammelgaragen angeboten werden. Gegenüber Einkaufszentren bleibt die Konkurrenzfähigkeit bloß dann bestehen, wenn eine Garage in einer fußläufigen Entfernung erreichbar ist (maximal 3-5 Gehminuten). Es kann auch die Möglichkeit gewählt werden, dass die Parkgaragen direkt unterhalb eines Platzes beziehungsweise einer Straße liegen, sodass sich die Auf- und Abgänge direkt in der Fußgängerzone wiederfinden.¹⁵¹
5. **Infrastruktur und Einbauten:** Fußgängerzonen sollten, wie auch andere Straßenabschnitte, mit einer ausreichenden Beleuchtung ausgestattet sein, sodass der Bereich auch in der Nacht attraktiv wirkt. Bei der Planung gilt auch zu beachten, dass die Fußgeherzonen (meist) unter freiem Himmel liegen. Da Fußgeher witterungsempfindlich sein können, muss ein adäquater Witterungsschutz vorhanden sein. Beispielsweise werden in heißen Gegenden gerne Bäume gepflanzt, die bei Sonnenschein Schatten spenden und bei Regen ebenso Schutz bieten. Wenn der Fußgängerzone die Hauptfunktion als Einkaufsstraße innewohnt, kann diese mit Einkaufswägen ausgestattet werden. Schließfächer für Fußgänger sind für Fußgängerzonen mit der Hauptfunktion des Konsums sicherlich auch von Vorteil. Sitzgelegenheiten bieten den Fußgängern Gelegenheiten zum Rasten, Brunnen und Grünflächen können zur Auflockerung und Entspannung der Passant_innen beitragen. Fahrradständer sind dann miteinzuplanen, wenn das Radfahren erlaubt ist, bei einem Verbot können Fahrradständer dort angebracht werden, wo der Radweg endet und die Fußgängerzone beginnt. Bei all diesen Einbauten muss beachtet werden, dass diese stabil und gut fixiert sind, um nicht von Vandal_innen zerstört werden zu können.¹⁵²

In der Kärntner Straße ist das Fahren mit dem Rad verboten, dennoch fehlen größtenteils Fahrradständer, sodass die Radfahrer_innen ihre Räder an anderen Stellen anhängen:

¹⁵⁰ Vgl. ebenda, 23.

¹⁵¹ Vgl. ebenda.

¹⁵² Vgl. ebenda, 24f.



Bild 3: © Laura Czurda, 18.8.2017

5.2 DIE REVOLUTIONÄRE WIENER STADTPLANUNG UNTER VICTOR GRUEN

Victor Gruen¹⁵³ wurde 1969 vom damaligen Wiener Bürgermeister, Felix Slavik, mit der Ausarbeitung eines Konzepts für die Neugestaltung und Revitalisierung der Wiener Innenstadt beauftragt, somit wurde er zum externen Berater der Wiener Stadtverwaltung. In den Jahren 1970 und 1971 wurden zunächst Bestandsaufnahmen der baulichen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der City vorgenommen, folglich konnte ein Kon-

¹⁵³ Notiz: Victor Gruen wurde 1903 in Wien geboren und entstammt einer jüdischen Anwaltsfamilie. Seine Ausbildung als Stadtplaner und Architekt erfolgte in der Tradition von Otto Wagner, Alfred Loos etc. Unmittelbar nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten gelang ihm die Flucht nach New York. Zunächst gelang es Gruen wichtige Kontakte zu knüpfen und er wurde als Designer von Geschäftslokalen unter anderem in der 5th Avenue beauftragt. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Gruen damit beauftragt, einen Prototyp eines „Regional Shopping Centers“ zu entwerfen. Gruen wurde somit erstmals mit der Herausforderung konfrontiert, das Problem des zunehmenden Individualverkehrs zu lösen. In seinem Entwurf eines Shoppingcenters erschuf er die Idee der Kombination verschiedener Funktionen innerhalb eines Gebäudekomplexes. Gruen wurde für verschiedenste Aufträge engagiert, die sich mit dem Problem des Kaufkraftabflusses in die Vorstädte befassten, da in den amerikanischen Städten enorme Geschäftseinbußen für die innerstädtischen Wirtschaftstreibenden festzustellen waren. Gruen war federführend in Belangen der Umsetzung der ersten innerstädtischen Einkaufsstraße in der amerikanischen Stadt Kalamazoo, die als Fußgängerzone realisiert wurde. Nach langjährigen Erfahrungen in den USA kehrte Gruen 1967 wieder nach Wien zurück. 1969 wurde er mit dem Projekt des regionalen Einkaufszentrums in Vösendorf beauftragt, von 1969 bis 1971 wirkte Gruen als Berater für die Wiener Stadtplanung und setzte in dieser Funktion zahlreiche, für die Stadt Wien wichtige, Projekte um.

Quelle: Mautner, Barbara: „Dem Wiener seine Stadt zurückgeben“: Victor Gruen (1903-1980) und die Wiener Stadtplanung: Städtebauliche Planungspraxis im ausgehenden 20. Jahrhundert. Diplomarbeit Wien 2012.

zept für Gestaltungsmaßnahmen ausgearbeitet werden. Zum Ziel setzten sich Gruen und sein Team, das Kerngebiet von Wien ökonomisch, soziologisch und ästhetisch nachhaltig zu transformieren, um die Innenstadt in ihrer Dynamik und Attraktivität erhalten zu können. Gruen wurden im Zuge der Ausarbeitung seines Konzeptes verschiedenste Grundbedingungen vorgelegt, die unter anderem folgende Aspekte inkludieren sollten¹⁵⁴:

- Erhöhung der Wohnbevölkerung
- Erhaltung des historischen Stadtbildes
- Grün- und Erholungsgebiete im Stadtkern
- Förderung des kulturellen Lebens und des Fremdenverkehrs¹⁵⁵

Eine isolierte Betrachtung des ersten Wiener Gemeindebezirkes schloss Gruen von Beginn der Planungen an aus. Er erachtete sowohl eine umfassende Auseinandersetzung mit sozialen und wirtschaftlichen Aspekten als nötig als auch eine Analyse der Wechselbeziehungen des urbanen Stadtkerns und der Peripherie. Für das gesamte Planungskonzept stellte der damals bereits beschlossene Bau der U-Bahn eine wesentliche Grundlage dar (worauf im folgenden Kapitel 5.2 näher eingegangen wird), wobei Gruen die Ansicht vertrat, dass der U-Bahn-Bau ohne flankierende Maßnahmen eine Fehlinvestition für die Wiederbelebung der Innenstadt sein würde. Gruen arbeitete anschließend Punkte aus, die im Zuge der Planungsvorgänge im Fokus stehen sollten¹⁵⁶:

- *„die Entwicklung von Funktionsbestimmungen und die Frage der Absiedlung kernfremder Nutzungen*
- *die Frage des öffentlichen Verkehrs, besonders der U-Bahn-Planung*
- *die Regelung des Individualverkehrs*
- *die Errichtung sogenannter „Fußgängergebiete“*
- *die Frage des Parkraums*
- *Maßnahmen zum Schutz des historischen Stadtbildes*
- *die Schaffung von Grünanlagen“¹⁵⁷*

Gruen beschränkte sich keinesfalls auf oberflächliche Betrachtungen der Situation der Innenstadt, seine detaillierte Bestandsaufnahme setzte sich vielmehr auch mit den Besitzverhältnissen und der Verteilung öffentlicher und privater Einrichtungen auseinander, ebenso analysierte er die Entwicklung der Bevölkerung, die Anzahl der Arbeitsplät-

¹⁵⁴ Vgl. Mautner, Barbara: „Dem Wiener seine Stadt zurückgeben“: Victor Gruen (1903-1980) und die Wiener Stadtplanung: Städtebauliche Planungspraxis im ausgehenden 20. Jahrhundert. Diplomarbeit Wien 2012. 47-69.

¹⁵⁵ Vgl. ebenda, 71.

¹⁵⁶ Vgl. ebenda, 71f.

¹⁵⁷ Ebenda, 72.

ze und die Verkehrsverhältnisse der City. Gruen stellte zwar eine zufriedenstellende Nutzungsvielfalt fest, jedoch sah er die Vitalität der Innenstadt trotzdem, aufgrund zunehmender Suburbanisierungstendenzen, als bedroht. Die Suburbanisierung hinterlässt ihre Folgespuren, die sich keineswegs positiv auf einen Stadtkern auswirken, wie beispielsweise das in der Folge entstehende zunehmende Verkehrsaufkommen. Zu einer Abnahme der Wohnbevölkerung in der City und der Aussiedlung dieser in die peripheren Bereiche von Wien kam es, laut Gruen, aufgrund der Verdrängung der Wohnfunktion aus dem Kerngebiet, da die Innenstadt für Verwaltung und Handel genutzt wurde. Die Nutzungsvielfalt musste somit ausgebaut werden, um die Stadt vor einem Aussterben zu bewahren. Der Individualverkehr trug, seines Erachtens nach, auch zu einer Gefährdung des ersten Bezirkes bei, da ein relativ hoher Anteil an Durchzugsverkehr festzustellen war. Ein weiterer negativer Aspekt war mit Sicherheit die schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, da die Straßenbahnlinien aus den angrenzenden Bezirken allesamt an den Ringlinien hielten und somit als Verteiler entlang der Ringstraße fungierten. In der Innenstadt fuhren Autobuslinien, die er persönlich jedoch als unattraktiv wahrnahm. Die Schlussfolgerung aus diesen Beobachtungen und Analysen für Gruen war, eine völlig neue Organisation des Verkehrs für die City zu entwickeln¹⁵⁸:

„Aufgrund [der] beiden Voraussetzungen – der Unmöglichkeit, das bestehende innerstädtische Straßennetz an die steigenden Anforderungen des zunehmenden Individualverkehrs anzupassen, und der Verfügbarkeit eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels in näherer Zukunft – entwickelte Victor Gruen ein revolutionäres Verkehrskonzept für die Wiener Innenstadt, wobei die durch den U-Bahn-Bau zu erwartenden Verkehrseinschränkungen einen wesentlichen Impuls für die Umsetzung des Konzepts darstellen sollten.“¹⁵⁹

Der Beginn des Baus der Station am Stephansplatz führte zu einer Sperre von Stephansplatz und Graben und die Durchfahrt durch die Innenstadt wurde somit unmöglich gemacht. Die veränderte Situation der Innenstadt wurde sich für die Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts zu Nutzen gemacht. Gruen plädierte für ein großes, zusammenhängendes „Fußgängerschutzgebiet“, da in der Wiener Innenstadt in mehrfacher Hinsicht ideale Bedingungen für die Errichtung eines Fußgängergebietes herrschten. Diese Ansicht vertrat er unter anderem, weil der Aspekt der Fußläufigkeit besagt, dass die meis-

¹⁵⁸ Vgl. ebenda, 72-75.

¹⁵⁹ Ebenda, 76.

ten Ziele im Kerngebiet innerhalb einer Gehdistanz von 15 Minuten erreicht werden können.¹⁶⁰

Der U-Bahn-Bau löste jedoch auch Ängste aus, da aufgrund der Bauvorhaben ein weiteres Aussterben der Innenstadt befürchtet wurde, da die großen Einkaufsstraßen, wie beispielsweise die Kärntner Straße, zu Sackgassen wurden. Um den mit den Bauarbeiten verbundenen Schwierigkeiten entgegenzuwirken, wurde eine provisorische Fußgängerzone geschaffen.¹⁶¹

5.3 DIE ROLLE DER U1

Der Bau der Wiener U-Bahn in den 1960er und 1970er Jahren stand in einer kontinuierlichen und intensiven Art und Weise nahezu täglich im Zentrum der medialen Berichterstattung. Die Zeitungen verteilten Lob, jedoch auch Kritik und ergriffen während diesem Prozess Partei. Eine wesentliche Tatsache jedoch trat nie ein, die U-Bahn wurde zu keinem Zeitpunkt in ihrer Gesamtheit in Frage gestellt, so Mark Kintisch. Alleine diese Tatsache trug dazu bei, dass dieses Jahrhundertprojekt auch von der Bevölkerung Akzeptanz erfuhr.¹⁶²

Der Wirtschaftsaufschwung der Nachkriegszeit rief eine Ära der Motorisierung in Europa hervor, so auch in Österreich. Diese sich kontinuierlich steigende Motorisierung bedingte enorme Verkehrsprobleme in Wien und der in jener Zeit bestehende öffentliche Verkehr konnte eben diese Verkehrsprobleme nicht bewältigen. In den 1950er und 1960er Jahren war in den europäischen Städten eine rege U-Bahn-Bautätigkeit zu erkennen (Brüssel, Mailand, Rom, Stockholm, München). Vor allem München diente als eine Art Vorbild, da sich eine einmalige Gelegenheit bot, das Projekt des U-Bahn-Baus detailliert zu erkunden und einen Erfahrungsaustausch zu unternehmen. Seit jeher steht die U-Bahn in symbolischer Weise für Modernität der Metropolen. Für Wien bedeutete die Errichtung der U-Bahn ein Prestigeprojekt, mit dem die Stadt sicherlich auch zeigen wollte, dass sie gewillt war, in der Liga der großen europäischen Metropolen mitzuspie-

¹⁶⁰ Vgl. ebenda, 78f.

¹⁶¹ Vgl. ebenda, 79.

¹⁶² Vgl. Kintisch, Mark: Der Beginn des U-Bahn-Baus im Spiegel der Presse. In: Wiener Linien (Hg.): Die Linie U1. Geschichte – Technik – Zukunft. Wien 2006. 54.

len: „Die U-Bahn stand für Modernität, Internationalität sowie Weltoffenheit und dokumentierte den Willen und den Anspruch Wiens, Weltstadt zu sein.“¹⁶³ Somit wurde seitens der Stadtplaner_innen in die ferne Zukunft geblickt und ein weiterer Schritt in Richtung der Stadt von Morgen gesetzt. Als Protagonisten der Umsetzung des U-Bahn-Baus können vor allem die Stadträte Felix Slavik (Finanzen 1957-1970¹⁶⁴) und Kurt Heller (Bau-tätigkeiten 1958-1973) genannt werden. Ein derart großes Lob, das bezüglich dieser Stadträte in medialen Presseaussendungen geäußert wurde, kann man sich, umgemünzt auf die heutige Zeit, nur schwer vorstellen. So wurden die beiden etwa im Kurier in der Ausgabe des 2. Februar 1969 wie folgt beschrieben¹⁶⁵:

„Die Männer im Rathaus, die an dem Wien der Zukunft arbeiten, gehören jenem neuen Beamtentyp an, der alte Klischeevorstellungen vom Amtskoppel längst überwunden hat. Sie sind hoch qualifizierte Spezialisten, haben in Fachkreisen der ganzen Welt einen guten Namen und arbeiten eng mit wissenschaftlichen Institutionen, Ingenieurbüros zusammen.“¹⁶⁶

Die für das Projekt Zuständigen zeigten außerdem noch andere Qualitäten, wie Sensibilität und Verständnis für beispielsweise andere große Interessenvertretungen (Handels- und Arbeiterkammer, ÖGB, Architekten- und Ingenieurskammer). Kintisch meint außerdem, dass die Wiener Bevölkerung in das Vorhaben miteingebunden wurde, da diese teilweise erst vom Bau der U-Bahn überzeugt werden musste. Das Rathaus legte seine Schwerpunkte in der Vermittlung auf Transparenz und Diskussion. Laut Presseaussendungen der späten 1960er Jahre wurden nicht, wie früher, hinter verschlossenen Türen verhandelt, sondern es wurden die Meinungen von Fachleuten und Interessenvertretungen zusammengetragen und, so weit als möglich, berücksichtigt.¹⁶⁷

Zwei wesentliche Themen trugen zur Lösungsfindung des Projektes der Wiener U-Bahn bei, einerseits die Lösung des Verkehrsproblems und andererseits die Stadtentwicklung und Stadtplanung. Trends hinsichtlich Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung mussten vorausschauend eingeplant werden und sogleich stellte sich die brennende Frage, ob sich die U-Bahn auf den innerstädtischen Bereich, das heißt auf das Areal innerhalb des Gürtels, beschränken sollte oder auch neue Stadtgebiete erschlossen werden sollten. Netzpläne aus dem Jahr 1969 umfassten die gesamte Stadt samt ihren Entwicklungsgebieten. Ängste und Befürchtungen äußerten sich, als es um die Trassenführung im in-

¹⁶³ Ebenda, 55.

¹⁶⁴ Notiz: 1970 wurde Felix Slavik zum Wiener Bürgermeister gewählt

¹⁶⁵ Vgl. ebenda, 54f.

¹⁶⁶ Zeitungsartikel, Kurier 2.2.1968

¹⁶⁷ Vgl. Kintisch, U-Bahn-Bau, 55f.

nerstädtischen Bereich ging. Es wurde beispielsweise eine Gefährdung des Stephansdoms befürchtet und ebenso wurde die Gestaltung des Stephansplatzes und des Karlsplatzes nachhaltig diskutiert.¹⁶⁸

Kaum vorstellbar scheint die Tatsache, dass sich der Bund dagegen wehrte, sich an der Finanzierung des Jahrhundertprojektes zu beteiligen. Im internationalen Vergleich sei erwähnt, dass Bund und Länder der jeweiligen Staaten einen großen finanziellen Teil (etwa 50-80%) übernahmen. Mittels taktischem Geschick und Risikobereitschaft wurde ein Beitrag von etwa 50% der geschätzten Kosten ausverhandelt, wobei an dieser Stelle angemerkt werden soll, dass die Beteiligung des U-Bahn-Baus letztlich aufgrund von Umplanungen und einer Steigerung der Baupreise nur noch bei etwa 20% lag.¹⁶⁹

Die U-Bahn verlieh der Stadt Wien ein ganz neues Gesicht und veränderte das Leben der Stadtbevölkerung enorm. Die Peripherie und der innerstädtische Bereich wurden miteinander verbunden und periphere Grenzen konnten innerhalb kürzester Zeit überschritten werden. Die Errichtung neuer Wohnviertel, beispielsweise der Seestadt, ist durch die U-Bahn ermöglicht worden und der Weg zu den Arbeitsstätten und Erholungsgebieten wurde verkürzt. Auch der innerstädtische Bereich hat sein charakteristisches Gesicht der U-Bahn zu verdanken, da der U-Bahn-Bau zu einer Verkehrsberuhigung und zu einer Neugestaltung von Fußgängerzonen, beispielsweise in der Kärntner Straße, am Stephansplatz und am Graben, führte.¹⁷⁰

¹⁶⁸ Vgl. ebenda, 56f.

¹⁶⁹ Vgl. ebenda, 58.

¹⁷⁰ Vgl. ebenda, 59.

6. Städtische Einkaufswelten

„Die kleinen Geschäfte fallen nicht den postfordistischen Konsumpraktiken zum Opfer, sondern vielmehr den innerstädtischen Einkaufszentren, die jedoch wiederum dem Planungsinventar früherer Zeit angehören.“¹⁷¹

Der Stadtführer „Wien wirklich“ aus dem Jahr 1992 formulierte eine mögliche Aussage eines virtuellen Gremialvorstehers des Wiener Einzelhandelsgewerbe etwas überspitzt: *„Der Wiener Wirtschaft geht es schlecht wie immer, und natürlich ist die Nahversorgung gefährdet, sind die traditionellen Wiener Einkaufsstrassen vom Niedergang bedroht.“¹⁷²*

Wird die etwas ironische Betonung von Dietmar Steiner bei Seite gelassen, finden sich in seinem Beitrag äußerst treffende Erkenntnisse über die Wiener Einkaufswelten der 1970er Jahre. Die neuen und immer größer werdenden Einkaufszentren des Stadtrands und Umlands stellten und stellen für die City die größte Bedrohung dar. Bis heute sind nicht nur die Einkaufszentren, die sich außerhalb der Stadt ansiedeln, sondern auch jene, die im städtischen Raum errichtet werden, eine Bedrohung. Demnach sind somit alle Einkaufszentren, wo auch immer sich diese befinden, für die Einkaufsstrassen eine übermächtige Konkurrenz. Ähnlich verhält sich die Situation mit den kleinen Nahversorgern, den Greißlern, die auch unter der Erschaffung der modernen Einkaufszentren zu leiden hatten beziehungsweise haben. Obwohl das Greißler-Sterben in der Boulevard-Presse thematisiert wird und die kritischen Konsument_en_innen eben dieses Sterben bedauern, fahren die Menschen an den Stadtrand, um im Einkaufszentrum bequem und vor allem billig den Monatsbedarf an Konsumartikeln zu decken.¹⁷³

„Kaum eine kollektive Aktivität nimmt heute mehr Zeit in Anspruch und lässt die gemeinsamen Wege und die wechselseitige Beobachtung stärker hervortreten als der Einkauf.“¹⁷⁴

Kaum ein anderer wirtschaftlicher Sektor erfuhr dahingehend so vielfältige Wandlungen hinsichtlich neuer Konzepte und neuer Konfigurationen. All diese Mühen wurden nur deshalb auf sich genommen, um den ständigen Veränderungen der kulturellen Ge-

¹⁷¹ Mattl, Konsumtionsorte, 13.

¹⁷² Steiner, Dietmar: Wiener Einkaufswelten. Innerstädtische und periphere Orte des Warenkonsums. In: Banik-Schweitzer, Renate; Hovorka, Hans; Köpl, Regina; Lachnit, Peter; Matznetter, Walter; Meißl, Gerhard; Pirhofer, Gottfried; Silveri-Woda, Brigitte (Hg.): Wien wirklich. Der Stadtführer. Wien 1992. 72.

¹⁷³ Vgl. ebenda.

¹⁷⁴ Mattl, Wiener Straßen, 59.

schmäcker nachzukommen und um den sozialen und urbanen Mustern folgen zu können.¹⁷⁵

Die Entwicklungen im Bereich des Konsums sollen in diesem Kapitel behandelt werden, wobei hierbei auf Mattl verwiesen werden soll, der meint, dass sich die großräumliche Verteilung der Konsumfunktionen seit der Gründerzeit bloß wenig verändert habe. Es lässt sich behaupten, dass die Implosion der Stadt Wien mit den Mitteln und Werten der Vergangenheit abgewehrt werden kann/konnte¹⁷⁶:

„Die Topografie, der Abdruck früherer Ortskerne, überlieferte Besitzstrukturen, ehemalige Repräsentationsbedürfnisse der Aristokratie und der Mittelklassen, die wirtschaftliche Konzentration – all diese und andere Faktoren bilden in Wien ein großes Potenzial der Abwehr, der Verzögerung oder der Modifizierung der allgemeinen Trends.“¹⁷⁷

Die Struktur der Wiener Geschäfte, die im internationalen Vergleich als relativ kleinbetrieblich beschrieben werden kann, behielt deshalb einen solch langen Zeitraum ihre Beharrungskraft, da der Prozess der ökonomischen Modernisierung verzögert einsetzte. Nicht nur dieser Faktor trug zur langen Beibehaltung der kleinen Geschäfte bei, auch die Tatsache, dass derartige Geschäftslokalitäten ein Raum der sozialen Interaktion waren, an dem man beispielsweise mit Nachbar_innen und Bekannten sprechen konnte. Vor allem für die ältere Bevölkerung war dieses Interagieren von enormer Wichtigkeit, da die Erledigungen und die täglichen Besorgungen meist das wichtigste soziale Ereignis des Tages darstellten. Die jüngere Bevölkerung Wiens genoss dahingehende performative Akte im gleichen Maße. Die Modernisierung bewirkt, wie sich nach diesen Feststellungen zeigt, nicht bloß Positives, vor allem gehen mannigfaltige Formen des Wissens verloren, die sich mit der Herkunft und dem Gebrauch von Gegenständen beschäftigen. Ältere Dienstleistungen und Handwerke, wie beispielsweise Schneidereien und Schuster, organisieren sich erfolgreich und neu, indem sie von Zuwander_ern_innen getragen und unterstützt werden, in deren Herkunftsländern solchen Berufen noch ein größerer Wert zugeschrieben wird.¹⁷⁸

Im Laufe der Zeit sind das Einkaufen und das Konsumieren stets kontinuierlich neu wiedererfunden worden, um mit den Entwicklungen und Veränderungen in der Gesellschaft Schritt halten zu können. Die Faktoren, die diese Transformationen bewirk(t)en,

¹⁷⁵ Vgl. ebenda.

¹⁷⁶ Vgl. ebenda.

¹⁷⁷ Ebenda.

¹⁷⁸ Vgl. ebenda, 63.

können keinesfalls genau definiert werden, allenfalls ist jedoch klar, dass wohl mehrere Faktoren den Prozess bedingten. Die globale Distribution der Waren und die Veränderungen in der Stadtentwicklung können nicht alleine für die Entwicklung verantwortlich gemacht werden, auch die Reduktion der Arbeitszeiten gilt es zu berücksichtigen, welche die Megastrukturen der Konsumstätten am Stadtrand erst ermöglichte. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Regulierung der Ladenöffnungszeiten. Als lokale Faktoren können beispielsweise die Verkehrsanbindung und die Dimensionierung der Gehsteige angenommen werden¹⁷⁹: *„Die Akkumulation vieler Faktoren kann den definitiven Niedergang einer Straße herbeiführen. Und doch scheint letzten Endes der Mythos einer Straße über deren Zukunft zu entscheiden.“*¹⁸⁰

Das Wiener Institut für Standortberatung weist darauf hin, dass es für jedes Geschäft interessant, wenn nicht sogar notwendig ist, seine nähere Umgebung, seine Straße und ihre Dynamik genau zu kennen. Elisabeth Lichtenberger unternahm im Jahr 1964 eine funktionelle Typisierung der Wiener Geschäftsstraßen und daraus ergaben sich drei Hauptfunktionstypen der Geschäftsstraßen¹⁸¹:

1. „Bekleidungsstraßen“, wobei die Konsumgruppe der Bekleidung mit über 35% überwiegt und der Anteil des Lokalbedarfes bei unter 28% liegt
2. „Straßen für langfristige Bedarfsgüter“, wobei diese mit einem Anteil von über 37% dominieren
3. die „Zentralgruppe“ entspricht den Hauptgeschäftsstraßen, die den Kund_en_innen ein allseitiges Warenangebot bieten¹⁸²

Elisabeth Lichtenberger unterteilte die Konsumgruppen mittels prozentuellen Anteilen in der Kärntner Straße als Konsumtionsort wie folgt:

- Nahrungs- und Genussmittel: 8%
- Körperpflege, Reinigung und Gesundheitswesen: 10%
- Gastgewerbe: 6%
- Bekleidung: 45%
- Geistige Interessen: 17%

¹⁷⁹ Vgl. ebenda, 63f.

¹⁸⁰ Ebenda, 64.

¹⁸¹ Vgl. Wiener Institut für Standortberatung, Wiener Geschäftsstraßen, 3.

¹⁸² Vgl. ebenda.

- Wohnungseinrichtung: 7%
- Fahrzeuge: 0%
- Geld- und Versicherungswesen: 3%
- Sonstiges: 3%
- Kaufhäuser: 1%

Der spannende Aspekt der vorliegenden Untersuchung von Lichtenberger liegt darin, dass innerhalb der Altstadt der Graben, die Kärntner Straße, der Kohlmarkt, die Rotenturmstraße und der Ring als sogenannte Citystraßen charakterisiert wurden, wobei jedoch mit Ausnahme der Ringstraße alle Straßen der ersten Kategorie „Bekleidungsstraßen mit wenig Nahbedarf“ zugehörig waren. In der Kärntner Straße befanden sich aufgestockte Citygeschäfte, vor allem von Filialen von Großfirmen.¹⁸³

Das Institut für Standortberatung kam im Laufe der Untersuchungen der 1960er Jahre zu der Schlussfolgerung, dass die Geschäfte der höheren Ränge eine Tendenz dazu aufweisen, sich auf die Achse Kärntner Straße – Rotenturmstraße zu konzentrieren, was vor allem vom Tourist_innen_enverkehr verursacht worden sein dürfte. Zeitgleich stagnierten die Nebengeschäftsstraßen, was auf die parallel stattfindende stillstehende Bautätigkeit, die Abwanderung der Wohnbevölkerung oder auf die Umschichtung der Arbeitsbevölkerung zurückgeführt werden konnte.¹⁸⁴

Handel und Konsum bedingen sich seit jeher und der Fortschrittsprozess kann keinesfalls mit einer Argumentation begründet werden, vielmehr sind es mehrere Faktoren, die einen Progress bedingen. So können das Aufkommen der breiter werdenden Konsumgesellschaft um die Jahrhundertwende um 1900, die Geburt der Kleinstaatlichkeit Österreichs nach 1918, die negativen Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise, der Nationalsozialismus und der Zweite Weltkrieg, die relativ zügige Verarbeitung der Nachkriegszeit, die von einem Mangel an allem dominiert wurde, die im internationalen Vergleich verzögerte Herausbildung einer Konsumgesellschaft bis hin zur Entfaltung des Massenkonsums, der rasche Wandel der Gewohnheiten hinsichtlich des Konsums hin zu einer Gesellschaft, die in Überfluss lebt und zur Wegwerfgesellschaft avanciert und letz-

¹⁸³ Vgl. ebenda, 6.

¹⁸⁴ Vgl. Wiener Institut für Standortberatung: Rangordnung und Entwicklung von Wiener Geschäftsstraßen. Wien 1966. 37.

ten Endes die Etablierung einer Zwei-Drittel-Gesellschaft, die verbunden mit der „Neuen Armut“ ist, hervorruft.¹⁸⁵

6.1 19. JAHRHUNDERT BIS ZUR NACHKRIEGSZEIT NACH 1945

Wie bereits darauf hingewiesen wurde, ging die Entwicklung des Handels in Wien im europäischen Vergleich einen anderen Weg. Der Wiener Handel war bis zu den 1890er Jahren eher kleinbetrieblich organisiert und große Department-Stores, wie es sie in New York und London (6000 Beschäftigte bei „Harrods“) gab, fehlten noch gänzlich. Die mittelständische Unternehmerbranche wehrte sich gegen eine Entstehung eben dieser Kaufhäuser und Shopping Malls, bei denen es ein vielfältiges und branchenübergreifendes Warenangebot gab. Ein äußerst interessantes Detail im wirtschaftlichen Sektor des Handels besteht darin, dass sich in den Jahren zwischen 1890 und 1910 die Zahl der Berufstätigen mit einem Anstieg von 58.000 auf 109.000 nahezu verdoppelte und auch immer mehr Frauen darin berufstätig wurden (der Anteil der weiblichen Berufstätigen stieg von 16,9% auf 32,2%, also nahezu ein Drittel der Frauen war beruflich tätig).¹⁸⁶

Die erste Generation der Wiener Warenhäuser im 19. Jahrhundert war noch direkt mit einzelnen Herstellerfirmen verbunden, beispielsweise auch das in dieser Zeit berühmteste „Philipp Haas & Söhne“ Warenhaus am Stock-im-Eisen-Platz, welches von den bedeutenden Ringstraßenarchitekten Siccardsburg und van der Nüll geplant und im Jahr 1867 eröffnet wurde. Ein weiteres Warenhaus wurde im Jahr 1883 in der Kärntner Straße 5 eröffnet und zwar das „Haas und Czjzek“, wobei dieses wiederum als Repräsentant der k&k Porzellan-Fabriken fungierte. Auch das Geschäftshaus Zwieback an der Ecke Kärntner Straße und Weihburggasse, das im Jahr 1895 eröffnet wurde, kann als Einrichtung verstanden werden, in der ein eher spezialisiertes Angebot zum Verkauf angeboten wurde. So waren es die Wiener Kaufhäuser, in denen, im Gegensatz zu den großen Department Stores in anderen Ländern (New York, Paris und London), den

¹⁸⁵ Vgl. Eigner, Peter: (Detail)Handel und Konsum in Österreich im 20. Jahrhundert. Die Geschichte einer Wechselbeziehung. In: Breuss, Susanne; Eder, Franz: Konsumieren in Österreich. 19. und 20. Jahrhundert. Innsbruck, Wien, Bozen 2006. 42f.

¹⁸⁶ Vgl. Mattl, Siegfried: Wien im 20. Jahrhundert. Wien 2000. 173f.

Kund_en_innen ein ausgewähltes Offert geboten wurde, wie beispielsweise gehobene Konsumgüter, wie Einrichtungen, Bekleidung oder Haushalt.¹⁸⁷

Die etwas später entstandenen Kaufhäuser in der Wiener Mariahilfer Straße (zum Beispiel: Herzmansky 1897) bildeten erstmals einen selbstständig agierenden Typus eines Handelshauses. Im Jahr 1902 gab es 17 Kaufhäuser in Wien, die sich ausnahmslos entweder an der Mariahilfer Straße oder eben in der Inneren Stadt befanden. Im Vergleich zu anderen, internationalen Städten ist diese Zahl wiederum sehr überschaubar.¹⁸⁸

Die Großkaufhäuser des ausgehenden 19. Jahrhunderts waren Orte, die Modernität produzierten und Orte, an denen es den Menschen ermöglicht wurde, die neuen kulturellen Umgangsformen, wie beispielsweise die wirtschaftlichen und technischen Grundlagen der Massenproduktionen, zu erlernen und mit eben diesen affin zu werden.¹⁸⁹

„Zur Ästhetisierung des Verkaufsumfeldes [...] gehörten meist ein zentraler Standort, eine imposante Architektur mit prächtigen Glas-Stahl-Fassaden und sorgfältig gestalteten, hell erleuchteten Auslagen, großzügige, Licht durchflutete Stiegenanlagen oft unter einer Glaskuppel, elektrische Aufzüge und Rolltreppen, verführerische, immer wieder neu inszenierte Warenarrangements [...], die in Einzelfällen von Dienstleistungsangeboten wie Cafés oder Frisörstuben ergänzt wurden.“¹⁹⁰

Siegfried Mattl gibt Hinweise darauf, dass insofern die Frauen die Trägerinnen dieser neuen urbanen Kultur waren, als dass sie durch ihr Kaufverhalten und ihre Beurteilungen bezüglich ihres Geschmacks erst die Bedeutungen und Sinnstiftungen der komplexen Warenwirtschaft insitierten. Die Kaufhäuser um die Jahrhundertwende mussten den Frauen mehr bieten als bloß die Möglichkeit, einkaufen zu gehen, wobei die Warenhäuser tatsächlich die verschiedensten kulturellen Gegebenheiten inkludierten, wie beispielsweise Bautechniken, Materialien, Gemälde- und Fotogalerien, Diskutier- und Schreibklubs, Orchestermusik in Restaurants, Reisebüros und vieles mehr. In den Kaufhäusern wurde demnach damals bereits ein „Sehen-und-Gesehen-werden“ praktiziert, ein Ort, an dem sich die Frauen der Mittelschicht außerhalb des häuslichen Rahmens und außerhalb der Kontrolle des männlichen Begleiters frei bewegen konnten¹⁹¹:

„Wenn die soziale Durchlässigkeit der modernen städtischen Gesellschaft durch die Erfindung und ständige Erneuerung von »feinen Unterschieden« im Geschmack definiert ist, dann ist das

¹⁸⁷ Vgl. ebenda, 174.

¹⁸⁸ Vgl. ebenda.

¹⁸⁹ Vgl. ebenda.

¹⁹⁰ Eigner, Handel und Konsum, 50.

¹⁹¹ Vgl. Mattl, Wien im 20. Jahrhundert, 174.

*Department-Store der Herstellungs- und Probeort dieses Pluralismus, der von Frauen getragen wird.*¹⁹²

In den Wiener Warenhäusern traf die Bevölkerung auf ein gebündeltes Warenangebot, die Produktinnovationen dieser Zeit konnten somit alle in einem Haus erworben werden. In dieser neuen Form der Einkaufswelten wurden große Kapitalien eingesetzt, das Angebot wurde in Spezialabteilungen gegliedert, ebenso wurden keine Kosten und Mühen gescheut, um in neue Werbungen zu investieren, und niedrige Gewinnspannen ermöglichten die Entwicklung der Gesellschaft hin zu einer Massenkongsumgesellschaft. Die Massenkongsumgesellschaft weist das charakteristische Merkmal auf, dass ein reichhaltiges Warenangebot vorhanden ist, das jedoch nicht zu den lebensnotwendigen Gütern zählt, und ebenso ist eine Diversifizierung der Warenpalette zu erkennen.¹⁹³

Den Wiener Kleinhändlern und Gewerbetreibenden waren die Großkaufhäuser bereits seit jeher ein Dorn im Auge und somit trafen rund 3000 selbstständige Kaufleute und Gewerbetreibende im Jahr 1905 im Rathaus zusammen, wobei die Hauptunterstützer aus der Christlichsozialen Partei stammten. Gemeinsam forderten sie die Einführung einer Warenhaus-Umsatzsteuer in der Höhe von 10%, wobei diese jedoch an der Ablehnung des Finanzministeriums scheiterte. Daraufhin überlegten sich die Kleinkaufleute eine andere Art, sich zur Wehr zu setzen und zwar, indem sie genossenschaftliche Konkurrenzorganisationen gegen die Großkaufhäuser bildeten.¹⁹⁴

Die begüterte Kundschaft Wiens erfuhr aufgrund des Krieges und der Geldentwertung in der Nachkriegszeit ihr bitteres Ende und es kam zu einer Entwicklung einer eher untypischen Struktur des Konsums, kleinteilig und auf den alltäglichen Massenbedarf konzentriert. Die Funktion der Waren blieb jedoch erhalten und die Dynamisierung des urbanen Lebens aufgrund eben dieser auch. Kaufen und Verkaufen, diese Vorgänge sind es, die dem urbanen Menschen Entscheidungs- und Verhaltensweisen garantieren. Insbesondere in der Nachkriegszeit wurde der Luxus aus der Wiener Gesellschaft gestrichen, der dadurch am ehesten an den traditionellen Plätzen und in den hochspezialisierten Geschäften der Innenstadt zugänglich, wobei diese Geschäfte meist aus den Kreisen

¹⁹² Ebenda. 176.

¹⁹³ Vgl. Eigner, Handel und Konsum, 49-55.

¹⁹⁴ Vgl. Mattl, Wien im 20. Jahrhundert, 177.

der kaiserlichen Hofgesellschaft selbst beliefert wurden und der Zweck einer aristokratischen und großbürgerlichen Inszenierung verfolgt wurde.¹⁹⁵

6.2 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG SEIT DEN 1960ER JAHREN

Das 20. Jahrhundert kann generell hinsichtlich der Wirtschaftsentwicklung mit einem starken Bedeutungsverlust des Primärsektors¹⁹⁶, mit einer Regression der Sachgüterproduktion¹⁹⁷ und einer zeitgleich ablaufenden enormen Zunahme des Dienstleistungssektors konnotiert werden. Eine dahingehende Entwicklung erfuhr nach dem Zweiten Weltkrieg eine Beschleunigung und im kontinuierlich zunehmenden Dienstleistungssektor sticht ein bestimmter wirtschaftlicher Bereich wiederum heraus, der Handel. Eigner weist auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung und die Bedeutungszunahme des Handels im Laufe des 20. Jahrhunderts hin, indem er die österreichische Arbeitsstättenzählung vom Jahr 2001 erwähnt, die besagt, dass circa 25% der Arbeitsstätten der Handel und die Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgegenständen ausmachen und 18% der Beschäftigten auf diese Bereiche entfallen.¹⁹⁸

Mattl meint, dass sich das Wien der 2000er im Bereich der Konsumgüter insbesondere durch die Hochwertigkeit und das Fortbestehen eines diversifizierten lokalen Warenangebots auszeichnete. Eine im Jahr 1966 erhobene Umfrage über die „Rangordnung und Entwicklung von Wiener Geschäftsstraßen“ besagte, dass Wien zwar an die internationalen Entwicklungen anschloss, jedoch keine Veränderungen in Bezug auf die Räume der Konsumption stattfanden. So lässt sich sagen, dass die höher werdende Geschäftigkeit in den Straßen zwar in bestimmten Bereichen zu beobachten war, in den meisten urbanen Gegenden jedoch nicht gestiegen war. Diese Steigerung der Geschäftigkeit bezieht sich insbesondere auf die Straßenlinie Kärntner Straße/Graben, wohingegen andere Einkaufszonen in der Stadt Bedeutungsverluste erlitten. Die Spezialwarenhäuser entlang der Kärntner Straße profitierten besonders vom Tourismus, wobei sich der Graben und die Kärntner Straße auf Bekleidungsgeschäfte konzentrierten.¹⁹⁹

¹⁹⁵ Vgl. ebenda, 179.

¹⁹⁶ Notiz: mit dem Primärsektor ist die Land- und Forstwirtschaft gemeint

¹⁹⁷ Notiz: unter der Sachgüterproduktion versteht man Industrie und Gewerbe

¹⁹⁸ Vgl. Eigner, Handel und Konsum, 42.

¹⁹⁹ Vgl. Mattl, Wien im 20. Jahrhundert, 180ff.

Obwohl das Wien der 1970er und 1980er Jahre wohl kaum als Modestadt zu bezeichnen wäre, erfuhr die Stadt bis hin zur Jahrtausendwende diesbezüglich eine Transformation, sodass Wien am Ende des 20. Jahrhunderts mit dem Charakteristikum Reichtum versehen werden konnte und eine Dichte und Eleganz kleinteiliger Spezialgeschäfte dazu führte, jedes „Konsumherz“ höherschlagen zu lassen.

Die Stellung der Wiener Innenstadt als bedeutendes „Einkaufszentrum“ erfuhr in den 1970er Jahren eine Negativbilanz. Aufgrund der steigenden Motorisierung wurde die Bevölkerung zusehends mobiler, was wiederum zu einem positiven Effekt für die Einkaufszentren am Stadtrand (beispielsweise Shopping City Süd²⁰⁰ und Donauzentrum²⁰¹) führte. Sowohl die besseren Parkmöglichkeiten als auch ein größeres Warensortiment sorgten dafür, dass die am Stadtrand gelegenen Einkaufsmöglichkeiten für die Konsument_innen attraktiver wurden. Möbelhäuser, wie IKEA, Leiner und Lutz, dürfen an dieser Stelle auch nicht vergessen werden. Obwohl in der Nähe des Zentrums Parkplatzmöglichkeiten und Parkgaragen errichtet wurden, konnte einer dahingehenden Entwicklung nicht erfolgreich entgegengewirkt werden. Der Andrang auf die Einkaufszentren im peripheren Bereich stellte auch die Stadtplanung vor große Herausforderungen, da sich das Verkehrsaufkommen vergrößerte.²⁰²

Der erste größere Versuch, diesem, für die Innere Stadt negativen, Prozess entgegen zu steuern, bestand darin, die Kärntner Straße in eine Fußgängerzone umzuwidmen. Die Stadtplanung setzte sich für die Transformation der Kärntner Straße deshalb ein, um einerseits den Einzelhandel zu verstärken und diesem auch attraktivere Bedingungen bieten zu können und andererseits mit der Absicht, den Durchzugsverkehr von der City abzulenken. So ist es wohl in der heutigen Zeit unvorstellbar, dass zu Beginn der 1970er Jahre die Kärntner Straße noch täglich von 75.000 Autos befahren wurde. Trotz einiger positiver Entwicklungen wurde das Planungsvorhaben mit Widerstand aufgenommen, vor allem sahen manche Geschäftsleute der Kärntner Straße ihre Befürchtungen darin, ihr exklusives Publikum zu verlieren. Diese Zweifel sollten später nicht eintreten, vielmehr erfüllten sich die Besorgnisse der Geschäftsleute anderer Bezirke, die um ihre Kundschaft fürchteten. Das Luxusangebot der Innenstadt hatte sich zuerst zwar verringert, für die Entwicklung der City hin zu einer bedeutenden Einkaufszone Wiens sollte

²⁰⁰ Notiz: die Shopping City Süd wurde 1976 eröffnet

²⁰¹ Notiz: das Donauzentrum wurde 1975 eröffnet

²⁰² Vgl. Eigner; Resch, Wirtschaftliche Entwicklung Wiens, 124f.

dies jedoch kein Hindernis sein. Eigner und Resch behaupten, dass zum äußerst positiven Fortschritt der Innenstadt sicherlich auch das Vorhandensein einer Fußgängerzone beigetragen hat. Die Belebung der Innenstadt ist somit auf die Phase der Re-Urbanisierung zurückzuführen, die sich auf eine Wiedergeburt des dichtverbauten Stadtgebietes fokussierte, und auf den aufkeimenden Städte-Tourismus, der bestimmt auch einen Großteil zu der Reaktivierung beitrug.²⁰³

Wenngleich Steigerungen der Umsätze in der Innenstadt jener Zeit festgestellt werden können, waren die wahren Gewinner der letzten Jahrzehnte gewiss die großen Einkaufszentren in der Peripherie, „[d]eren Gewinne [...] jedoch in erster Linie auf Kosten der Wiener Geschäftsstraßen in den Innen- und Außenbezirken [gingen].“²⁰⁴ Für die Einkaufsstraßen im urbanen Bereich ist die einzige Überlebenschance meist eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr (U-Bahn Verbindung), wie uns das Beispiel der Mariahilfer Straße zeigt. So wurde die City hinsichtlich der Umsätze nach der Fertigstellung der U3 von der Mariahilfer Straße überholt.²⁰⁵

Einer ganz neuen Konkurrenz mussten sich insbesondere die traditionsreichen Wiener Geschäfte stellen, die hohen Mieten können von diesen aufgrund großer internationaler Mitbieter und Konzerne nicht mehr bezahlt werden. Diese Entwicklungstendenzen sind besonders deutlich anhand des Kohlmarktes, der Tuchlauben und des Grabens erkennbar, die gewiss zu den begehrtesten Shoppingadressen Wiens zählen, wobei hier bereits die meisten Traditionsgeschäfte anderen internationalen Luxusmarken weichen mussten, worauf ich noch in Kapitel 6.6 näher eingehen werde. Der Kärntner Ring-Hof und das neue Haas-Haus können bezüglich einer Tendenz zu einem exklusiven und teuren Warenangebot als Beispiele genannt sind, wobei letzteres jedoch keine großen Erfolge erfuhr.²⁰⁶

Der Kärntner Straße als Teil des ersten Wiener Gemeindebezirkes wohnt eine wesentliche Bedeutung inne, da der Innere Bezirk zwar sinkende Anteile verzeichnet, dennoch der größte Arbeitgeber Wiens bleibt und ihm innerhalb der gesamten Stadtökonomie eine wichtige Rolle zukommt und zwar vor allem im Dienstleistungsbereich, wie beispielsweise dem exklusiven Einzelhandel, dem Fremdenverkehr und dem Gaststätten-

²⁰³ Vgl. ebenda, 125.

²⁰⁴ Ebenda.

²⁰⁵ Vgl. ebenda.

²⁰⁶ Vgl. ebenda, 126.

und Beherbergungswesen.²⁰⁷ „Wien hat also die Modernität der Department-Stores nicht mitgemacht, aber es hat dadurch eine Atmosphäre von Luxus und Spekulation bewahrt, die im Zeitalter der Globalisierung als Kapital wiederentdeckt wird.“²⁰⁸

6.3 AKTUELLE LAGE UND AUSBLICK

In der aktuellen Zeit lässt sich eine Beschleunigung des Fortschrittsprozesses im Sektor des Einzelhandels erkennen. So ist für die heutige Gesellschaft die Selbstbedienung ein bedenkenloses Phänomen, das sich durchsetzen konnte und worüber sich der Mensch kaum noch Gedanken macht, zumindest macht es den Anschein. Modegeschäfte, Buchhandlungen und Parfümerien können selbstständig und allein durchforstet werden, als Kund_e_in bekommt man wohl kaum die Hilfe beziehungsweise Unterstützung von Verkäufer_n_innen, da dies in der heutigen Zeit oft sogar als „lästig“ empfunden wird. Ein weiterer Entwicklungsprozess, der sich feststellen lässt, ist der Fortschritt im Versandhandel. Die früheren Versandhäuser (Kastner & Öhler, Quelle & Universal) werden von technologischen Erneuerungen und Verkaufsformen verdrängt, manche Branchen sind von solchen Entwicklungen ernsthaft bedroht, wie beispielsweise Buchhandlungen. Im Lebensmittelbereich lassen sich Entwicklungen erkennen, die hingehend Kleinhaushalten angepasst werden. An dieser Stelle wiederum kann der Handel von diesen kleineren Haushalten profitieren, da sich die Ausgaben statistisch gesehen pro Person erhöhen, wenn weniger Personen in einem Haushalt leben.²⁰⁹

Ein Blick auf die aktuelle Lage des Konsums zeigt uns, dass die vielfältigsten und unterschiedlichsten Trends und Strömungen nebeneinander koexistieren, da seit den 1980er Jahren keine wirkliche Massenbewegung der Konsumnachfrage und des Verbraucherverhaltens mehr stattfand. Die darauffolgende Reaktion des Handels und der Produktion bestand in der Herausbildung einer ausdifferenzierten Produktpalette. Die Menschen verspüren einerseits aufgrund des Durchbruchs des Massenkonsums und andererseits aufgrund der Werbung das Bedürfnis nach distinktivem Konsum, der durch den Kauf von international renommierten Marken und Labels kontinuierlich verstärkt wird: „Be-

²⁰⁷ Vgl. ebenda, 127.

²⁰⁸ Mattl, Wien im 20. Jahrhundert, 183.

²⁰⁹ Vgl. Eigner, Handel und Konsum, 67.

*sonders für Jugendliche und junge Erwachsene spielten seit den späten 1980er Jahren Identitätsbildung, soziale Distinktion und Kommunikation via (Prestige)Konsum eine immer zentralere Rolle.*²¹⁰ Die Menschen identifizieren und differenzieren sich mit Hilfe der Pluralisierung von Stilen und Trends, die bewusst eingesetzt und zur Schau gestellt werden. Die Wiener Innenstadt wurde von teuren Luxusgeschäften erobert, die im europäischen Vergleich in jeder weiteren Großstadt zu finden sind, und das wiederum ergibt das bereits mehrfach erwähnte, ähnliche Erscheinungsbild.²¹¹

Ein Ausblick in die Zukunft scheint wenig Sinn zu machen, da sich die Befunde über die Entwicklungschancen im Sektor Handel als recht widersprüchlich erweisen. Eigner meint jedoch, dass das „Goldene Zeitalter“ für den Detailhandel, trotz aller Bemühungen und hoher Adaptions- und Innovationsfähigkeit, vorbei ist und die in den letzten Jahrzehnten ständig höher werdenden Umsätze kaum mehr steigen werden können. Die Handelsketten werden außerdem auch wieder zu einem Umdenken gezwungen und gehen wieder in die Richtung einer qualitativen Kund_en_innenbindung. Zentral gelegene Spezialgeschäfte, die den Kund_en_innen intensive Beratungen bieten und eher dem Luxus-Preissegment zugehörig sind, haben innerhalb der Klein- und Mittelbetriebe noch die besten Überlebenschancen. Der Großteil der Klein- und Mittelbetriebe, vor allem im Lebensmittel- und Textilbereich, muss jedoch aufgrund von Umsatzeinbußen schließen.²¹²

Die heiß diskutierten Veränderungen hinsichtlich längerer Öffnungszeiten werden wohl zum einzigen Hoffnungsschimmer dieser Branche, wobei wiederum nicht davon ausgegangen werden darf, dass die Umsätze durch dahingehende Veränderungen wieder steigen werden, sondern sich bloß auf einen längeren Zeitraum hinweg verteilen. Eine Verlängerung der Öffnungszeiten bewirkt andererseits eine erneute Verschlechterung für die Arbeitsverhältnisse im Handel. Im Einzelhandel sind vorwiegend weibliche Verkäuferinnen tätig und diese werden meist sehr niedrig bezahlt und sind größtenteils Teilzeit oder geringfügig beschäftigt. Eine adäquate Lösung, die der Befriedigung aller dient, liegt in weiter Ferne und bedarf allenfalls noch großer Mühen.²¹³

²¹⁰ Ebenda.

²¹¹ Vgl. ebenda.

²¹² Vgl. ebenda, 67f.

²¹³ Vgl. ebenda, 68.

6.4 FOLGEN UND VERÄNDERUNGEN AUFGRUND DER UMWIDMUNG ZUR FUßGÄNGERZONE

Eine äußerst wichtige Frage, die im Laufe meiner Arbeit beantwortet werden soll, ist allenfalls jene, ob Veränderungen in der Inneren Stadt aufgrund der Umwidmung der Kärntner Straße zur Fußgängerzone feststellbar sind. Vorerst sollen einige Punkte genannt sein, die auf keine wesentlich positiven Veränderungen hinweisen.

Anderen Meinungen entgegengerichtet schien Wiens Zukunft in den 1970er und 1980er Jahren Mattl zufolge auf das Stichwort „Stadterweiterung“ hinauszulaufen, wobei die Stadt ringförmig von Trabantensiedlungen umschlossen wurde. So begann das Geschäftsleben in die Peripherie auszuwandern, wie uns die Beispiele Shopping City Süd, Donauzentrum und Kaufpark Alterlaa zeigen. *„Die Wiener City war tot, eine unanbringliche Immobilie[...]"*²¹⁴ Der erste Wiener Gemeindebezirk mit seinen besten Grundstücken in bester Lage war in jener Zeit nicht recht gefragt, was darauf zurückgeführt werden kann, dass die Bestimmungen in Belangen der Denkmal- und Mieterschutzgesetze als äußerst unflexibel bekannt waren. Als weiterer Grund dafür kann genannt werden, dass damit gerechnet werden musste, dass die Polizei pünktlich um 2 Uhr in der Früh auf die Einhaltung der Sperrstunde aufmerksam machte, obwohl das Angebot an Nachtkaffees und Bars keinesfalls ein großes war.²¹⁵

Die Umwidmung der Kärntner Straße kann, wie im Folgenden erklärt werden soll, nicht als die Lösung der Probleme und Herausforderungen der Inneren Stadt betrachtet werden, vielmehr steckt hinter dem Projekt Fußgängerzone ein Beginn von Lösungsansätzen, deren Umsetzung noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen sollte.

Mattl erwähnt, dass die damalige Stadtregierung unter Bürgermeister Leopold Gratz das Herz von Wien nicht unbedingt mit lieblicher Zuneigung umsorgte. Im Bereich des Verkehrs sollen Zahlen genannt sein, die in der heutigen Zeit wohl kaum vorstellbar sind. Bis zum Jahr 1980 stauten sich täglich etwa 40.000 Autos durch die Herrengasse und den Innenring zum Donaukanal, was das Leben der Fußgänger_innen und Anrainer_innen zur Hölle machte. Die Unzufriedenheit mit der verkehrstechnischen Situation einer zunehmend „autogerechten Stadt“ führte zur Entstehung von neuen politischen

²¹⁴ Mattl, Siegfried: Die lauen Jahre. Wien 1978-1985. In: Drexler, Martin; Eiblmayr, Markus; Maderthaner, Franziska (Hg.): Idealzone Wien. Die schnellen Jahre (1978-1985). Wien 1998. 85.

²¹⁵ Vgl. ebenda.

Praktiken. 1978 stand die Blockade der Herrengasse vor der Tür, eine „Notgemeinschaft gegen den Durchzugsverkehr in der City“ wollte diese Regelung veranlassen. Bloß in aller Kürze soll erwähnt werden, dass die Stadt keinesfalls nur in der Inneren Stadt mit Herausforderungen im Verkehrssektor konfrontiert wurde („Schnellstraße Flötzersteig“ durch den 14., 15. und 16. Bezirk, „Rettet die Brigittenau“ gegen den Bau einer fünften Donaubrücke“ und „Komitee gegen die A24“). Die SPÖ hatte ein Öffentlichkeitsproblem zu lösen, da in der konkurrierenden ÖVP Erhard Busek gute Arbeit leistete und ein äußerst kluges Programm für eine Stadterneuerung erstellte. So wurde ein Mann zur Lösung aller Probleme gesucht und gefunden - Helmut Zilk, TV-Programm Macher und medialer Lebensberater. In dieser Zeit wuchs eine Generation heran, der die „Vergemütlichung“ Wiens längst nicht mehr ausreichte, es entstanden die Projekte rund um das Amerlinghaus, die Gassergasse, das WUK, die Burggartenbewegung und viele weitere, die alle in der Tradition der Gegenkultur standen.²¹⁶ *„Sie stellten der hierarchischen, auf Effektivität und Gewinn ausgerichteten spätkapitalistischen Gesellschaft eine egalitäre, nicht kommerzielle, kulturell fundierte Gemeinschaft entgegen.“*²¹⁷

6.5 INTERNATIONALISIERUNG

*„Das Einkaufsverhalten, diese notwendigen Wege der urbanen Mobilität, sie sind ein ebenso eindeutiger wie untrüglicher Indikator für städtisches Leben überhaupt.“*²¹⁸ In den letzten zwei Jahrzehnten hat die Stadt hinsichtlich ihres Warenangebots deutliche Transformationen erfahren. In „Wien wirklich“ betont Dietmar Steiner noch das Phänomen, dass jede Stadt ihr Image und ihr immer noch strukturell bedingtes einzigartiges Warenangebot hat. In Wien sei diese Tatsache, laut Steiner, in besonderem Maße feststellbar, da der Welthandel auf örtliche Händler_innen und alte Strukturen stößt. Steiner weiß jedoch auch, dass sich die Großstadt Wien bereits in den 1990er Jahren inmitten einer globalen technologischen Revolution befand, auch Wien war gefangen im Netz der Massenmedien und das von Marshall McLuhan propagierte globale Dorf ist tatsächlich zur Wirklichkeit geworden. Diese globalen Gegebenheiten zeigen sich am besten am weltweit identen Warenangebot, das durch den Welthandel ermöglicht wird. Im Ver-

²¹⁶ Vgl. ebenda, 85ff.

²¹⁷ Vgl. ebenda, 88.

²¹⁸ Steiner, Wiener Einkaufswelten, 72.

gleich zur Warenproduktion ist der Welthandel in der Zeit von 1960 bis 1990 enorm gewachsen²¹⁹: „Der konkrete Ort der Warenproduktion ist für das jeweilige Angebot weitgehend unerheblich geworden.“²²⁰ Für die Stadtbewohner_innen scheint die alltägliche Wahrnehmung der Internationalisierung des Warenangebots irrelevant, da sich diese nicht in der gesamten Welt bewegen, sondern die urbanen Angebote in der Stadt nutzen wollen. Das Phänomen der Internationalisierung und der Globalisierung hat eine Homogenisierung zur Folge, wobei sich das internationale Netzwerk des Welthandels inzwischen bis in das entlegenste „Nest“ ausgebreitet hat und überall die gleichen Strukturen hinterlässt. Trotz all dem braucht das totale Weltangebot seine lokalen Abweichungen, Steiner wies beispielsweise darauf hin, dass bereits in den 1990er Jahren jeder Stadtführer shopping-guides beinhaltete, in denen auf eben jene lokalen Besonderheiten verwiesen wurde, das Paradoxe daran sei, dass selbst diese angeblichen lokalen Besonderheiten weitgehend überall gleich seien.²²¹

Bereits des Öfteren wurde darauf hingewiesen, dass sich die Einkaufsstrassen in den europäischen Metropolen und Großstädten immer ähnlicher werden. Eine Einkaufsstrasse kann demnach nicht bedeutend sein, wenn sie nicht die üblichen Megastores, wie H&M, C&A, New Yorker und Co., beherbergt.²²²

Mit dahingehenden Maßnahmen wollte man einerseits die Aufwertung der Innenstädte bewirken und andererseits dem Exodus des Geschäftslebens aus der Stadt in die diversen Shopping-Cities entgegensteuern. Die Gestaltung der innerstädtischen Einkaufsstrassen erwies sich als relativ kurzfristig und kurzsichtig, da diese meist bloß notdürftig dekoriert und unter Berücksichtigung des Altstadt- und Denkmalschutzes entstanden sind und keinesfalls den traditionellen Einkaufswelten „von früher“ gleichen. Vielmehr gleichen die urbanen Angebote dem Warenangebot der Peripherie. Überlegt man sich Vor- und Nachteile für die Konsument_innen, kommt man auf der einen Seite zur Einsicht, dass die Multifunktionalität des innerstädtischen Bereiches sicherlich als Vorteil betrachtet werden kann, weil eben auch andere Erledigungen getätigt werden kön-

²¹⁹ Vgl. ebenda.

²²⁰ Ebenda.

²²¹ Vgl. ebenda, 74.

²²² Vgl. Eigner; Resch, Wirtschaftliche Entwicklung Wiens, 126.

nen. Als großer Nachteil erweist sich, dass für die einzelnen Anbieter keine kostengünstigen großen Flächen im innerstädtischen Bereich zu finden sind.²²³

Der gesellschaftliche Wandel zeigt sich deutlich in den zahlreichen Transformationen im Bereich des Einzelhandels, der im Laufe des 20. Jahrhunderts einen ganz neuen Konsument_en_innentypus hervorbringen sollte. Die Shopping Cities, die ein äußerst umfangreiches Spektrum der unterschiedlichsten Waren unter einem Dach vereinen, dienen nicht nur als Verkaufs- und Kaufstätte, den Konsument_en_innen wird ein Angebot offeriert, das ihnen jedwede Fadesse mit Garantie nimmt. Kinos, Restaurants, Kaffees, Indoor Spielplätze und vieles mehr lassen die Einkaufszentren zu Freizeitzentren werden.²²⁴

Der Blick in die Vergangenheit verrät die unterschiedlichsten Gründe, weshalb Wien gerade in der Zeit der 1960er und 1970er eine dahingehend drastische Transformation erfuhr. Zunächst wurde Wien aufgrund der Zeitversetzung der Nachkriegszeit vom ökonomischen Austausch der traditionellen Geschäfte durch internationale Ketten verschont. Im Vergleich zu beispielsweise deutschen Städten konnte Wien als rückständig beschrieben werden, wobei Deutschland zwar vom Preiskampf zwischen den Warenhausketten profitierte, die Städte jedoch allesamt austauschbar wurden. In Wien profitierten die kleinen, unrentablen Geschäfte vom Wiener Mietrecht und aufgrund dessen wurde ihnen das Überleben ermöglicht, was wiederum eine Kontinuität des Disparaten – des Urbanen schlechthin – garantierte. Der Nutzungsmix wurde in den 1990er Jahren mittels gestufter Mieten künstlich erzeugt und sollte auch in der Stadt der Zukunft Berücksichtigung finden, um die Entwicklung hin zu einer homogenen Masse an Warenangebot zu verhindern.²²⁵

Zur Verdeutlichung des Aussterbens von kleinen und mittelständischen Betrieben sollen abschließend einige Zahlen genannt werden. Die größten Verlierer des Konzentrationsprozesses sind die Kleinstbetriebe, wie beispielsweise Schuster oder Taschner. Einzelhandels-Kleinbetriebe/ kleine Filialisten mit bis zu neun Beschäftigten verzeichneten in den Jahren 1983 bis 1995 mehr als 10% Umsatzeinbußen, der Umsatzanteil bei Betrieben mit über 500 Angestellten verdoppelte sich im Vergleich. Die Einzelhandelsbetriebe

²²³ Vgl. Steiner, Wiener Einkaufswelten, 74.

²²⁴ Vgl. Eigner, Handel und Konsum, 44.

²²⁵ Vgl. Steiner, Wiener Einkaufswelten, 74.

reduzierten sich in den Jahren 1983 bis 1995 um etwa 9%, von 42.491 auf 38.727, wobei sich zeitgleich der Umsatz pro Betrieb um etwa 74% steigerte.²²⁶

Dieses Kapitel zusammenfassend und abschließend soll Steiner zitiert werden:

„Jede Stadt hat ihre Reservate der Originalität, die Läden für örtliche Absonderlichkeiten: Kochgeschirr in Paris, Trödel in Berlin, Schuhe in London[...]. Angesichts dieser Situation kann sich, wer will, Gedanken darüber machen, in welchem Zusammenhang das überall gleiche Angebot der Weltwarenwirtschaft auch mit dem internationalen Ferntourismus steht.“²²⁷

6.6 WIENER TRADITIONSGESCHÄFTE

„Ein Geschäft darf nie für sich allein, losgelöst von seiner Umgebung betrachtet werden. Es ist ganz wesentlich von Art, Rang und Entwicklung der Straße, in der es liegt, abhängig.“²²⁸

Die Wiener City war und ist eine Einkaufswelt mit dem besonderen Merkmal der Überlagerung von Luxusgeschäften und Massentourismus und ist weiters politisches und wirtschaftliches Zentrum sowohl der Stadt Wien als auch Österreichs. Betrachtet man andere europäische Großstädte, stellt sich bald heraus, dass diese Situation in Wien nahezu einzigartig ist. Alle anderen europäischen Metropolen, die jedoch wesentlich größer sind als Wien, weisen keine vergleichbaren funktionalen Überschneidungen auf: *„In Rom, Paris oder London, überall sind die Areale der touristischen, der konsumistischen und der politischen Begehrlichkeit in klare städtische Quartiere getrennt.“²²⁹* In Wien möchten alle im Zentrum sein, seien es Nobelgeschäfte, Straßenkünstler_innen, der Massentourismus oder die Spitzen der Bürokratie und Unternehmungen. Der erste Bezirk ist und bleibt die beste Adresse der Stadt, des Staates und insgesamt.²³⁰

Die Wiener Traditionsgeschäfte haben unter dem sich kontinuierlich steigenden Konkurrenzdruck zu leiden, wobei die mit Abstand wichtigste Veränderung in der Handelsstruktur nach dem Zweiten Weltkrieg die Einführung der Selbstbedienung war, womit auch die Durchsetzung der Supermarktketten konnotiert werden kann. Dies hatte eine Beschleunigung zur Folge und eine Dezentralisierung in die peripheren Bereiche Wiens.

²²⁶ Vgl. Eigner, Handel und Konsum, 44.

²²⁷ Steiner, Wiener Einkaufswelten, 74.

²²⁸ Wiener Institut für Standortberatung: Rangordnung und Entwicklung von Wiener Geschäftsstraßen. Wien 1966. 1.

²²⁹ Vgl. Steiner, Wiener Einkaufswelten, 75.

²³⁰ Vgl. ebenda.

Inkludiert war hierbei auch ein Bedeutungsverlust beziehungsweise gar eine Deplatziierung der kleinen und mittelständischen Einzelhandelsbetriebe, davon waren wiederum vor allem Familien- und Traditionsunternehmen betroffen, die häufig mit Nachfolgeproblemen zu kämpfen hatten.²³¹

Gewiss hat zu den Entwicklungen, die eine negative Auswirkung für die Wiener Traditionsgeschäfte inkludierten, auch beigetragen, dass in fast jeder Branche ein Konzentrationsprozess stattfand, der einen Übergang von kleinen, service- und kund_en_innenorientierten Geschäften zu großen Selbstbedienungsgeschäften mit einem breiten Sortiment darstellte. Die flächenmäßige Ausdehnung der Verkaufsflächen hatte zur Folge, dass innerhalb der Einzel- und Kleinbetriebe sowohl zahlen- als auch umsatzmäßig eine Reduktion stattfand.²³²

„DiePresse“ berichtete 2008 über das „Sterben“ der Traditionsbetriebe in der Wiener City und wies darauf hin, dass nur noch drei von diesen übrig seien „[...] die alteingesessenen Geschäfte [kämpfen] ums Überleben.“²³³, so heißt es, „[...]drei Traditionsbetriebe haben ausgeharrt – allein zwischen den Auslagen der internationalen Luxusketten Chopard, Chanel, Tiffany, Tommy Hilfiger[...]“.²³⁴ Vor etwa zwanzig Jahren habe es noch mehr als ein Dutzend Traditionsbetriebe auf dem „Goldenen U“ (Kohlmarkt – Graben – Kärntner Straße) gegeben, im Jahr 2008 waren es dann nur noch drei. Die alten Händler_innen übergaben ihre Geschäfte den Nachfolger_n_innen und diese wiederum konnten sich die erheblich teureren Mieten nicht mehr leisten. Neben dem k&k Hofvergolder Bühlmayer, dem Juwelier Rozet und Fischmeister, der bereits 1770 gegründet wurde, und Loden Plankl, dem ältesten Geschäfts Wien für Loden- und Trachtenkleidung, vergaß „Die Presse“ in ihrem Zeitungsartikel auf die Firma Lobmeyr, die auch heute noch in der Kärntner Straße 26 zu finden ist.²³⁵

²³¹ Vgl. Eigner, Handel und Konsum, 43.

²³² Vgl. ebenda, 43f.

²³³ Lecher, Julia: k&k am Kohlmarkt: Nur drei Traditionsbetriebe sind noch übrig (13.6.2008), online unter: <http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/390827/kk-am-Kohlmarkt-Nur-drei-Traditionsbetriebe-sind-noch-uebrig> (10.8.2017)

²³⁴ Ebenda.

²³⁵ Vgl. ebenda.

6.6.1 Fallbeispiel Prachner

Im April 2004 wies die Wiener Zeitung darauf hin, dass die Buchhandlung Prachner noch vor dem Sommer ihre Geschäftslokalität in der Wiener Kärntner Straße verlassen werde. Dies wurde auch vom Geschäftsführer und Eigentümer Andreas Tarbuk, der 1997 die Buchhandlung von seinem Onkel Georg Prachner geerbt hatte, bestätigt. Die Georg Prachner Buchhandelsgruppe trennte sich mit diesem Schritt von ihrem traditionsreichsten Standort, der 1931 bezogen worden war. Als Grund für den Verkauf der Geschäftslokalität meinte Tarbuk, dass nicht eine schlechte Ertragslage, sondern vielmehr die Entwicklung, die die Kärntner Straße in den letzten Jahren durchgemacht hätte, für diesen Schritt verantwortlich wäre. Das Publikum habe sich, laut Tarbuk, vor allem dadurch verändert, dass viele Altwiener Geschäfte billigen Modeketten wichen.²³⁶

Der Standard schrieb dazu, dass Prachner sein altes Publikum vermisste. Der Ursprungsstandort der sich später entwickelnden Buchhandelsgruppe hatte zu Gründungszeiten und auch noch Jahrzehnte danach einen Namen unter Künstler_innen, Schauspieler_innen und Architekt_innen und hätte, wie auch viele andere Wiener Traditionsgeschäfte, vom Stammkund_innen_anteil gelebt. Die Veränderungen des Einkaufspublikums hatten einen sich nach unten entwickelnden Umsatz zur Folge. Die erste Maßnahme, die gesetzt worden war, war, sich dem neuen Publikum anzupassen und das Sortiment zu verändern. Die Fachbücher für das „alte“, traditionelle Publikum wurden in die Filiale im Museumsquartier verlegt. Zwar war diese Entscheidung für die Buchhandlung im Museumsquartier eine gute, die auch zu Ertragssteigerungen führte, die Ertragslage in der Filiale in der Kärntner Straße änderte sich jedoch wenig bis gar nicht.²³⁷

Schließlich wurde im Juni 2004 im Standard kundgegeben, dass die Buchhandlung Prachner vom Branchenkollegen Wilhelm Sotsas, Eigentümer der Buchhandlung „Frick am Graben“, gekauft wurde.²³⁸

²³⁶Vgl. Wiener Zeitung: Buchhandlung Prachner verlässt Kärntner Straße (9.4.2004), online unter: http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/international/310904_Buchhandlung-Prachner-verlaesst-Kaerntner-Strasse.html (7.6.2017)

²³⁷ Vgl. Redaktion: Prachner verlässt Kärntner Straße (14.4.2004), online unter: <http://derstandard.at/1627213/Prachner-verlaesst-Kaerntner-Strasse> (7.6.2017)

²³⁸ Vgl. Redaktion: Frick kauft Prachner-Traditionsfiliale (9.6.2004), online unter: <http://derstandard.at/1678770/Frick-kauft-Prachner-Traditionsfiliale> (7.6.2017)

Es macht fast den Anschein, dass ein Fluch auf dem Standort dieser Buchhandlung liegen würde, denn 12 Jahre später, im Dezember 2016, schloss auch der Buchhändler Frick seine Filiale auf der Kärntner Straße. Speziell im Buchhandel ist allerdings der Internet-handel ein übermächtiger Konkurrent geworden.

6.6.2 Rudolf Waniek

*„166 Jahre, nachdem Waniek ein Etablissement für Kücheneinrichtungen und Hauskomfort gegründet hat, ist Schluss.“*²³⁹ Rudolf Waniek war spezialisiert auf Haus- und Küchengeräte und ein ehemaliger k&k Hoflieferant in der Inneren Stadt, am Hohen Markt, nicht unweit der Kärntner Straße gelegen. Nach über 100 Jahren stirbt wiederum ein Stück des alten Wien. Rudolf Wanieks Geschäft gehörte definitiv zu den Wiener Traditionsbetrieben und stellte einen Laden dar, den man in der Zeit der globalen Industrialisierung nur noch selten findet. Der Inhaber Heinrich Sommer war im Jahr 2015 verstorben, seine Mutter arbeitete bei Waniek als Verkäuferin. Die Witwe und die Tochter Sommers wollten das Geschäft weiterführen, jedoch wurde aufgrund des Todes Sommers die Miete auf 40.000€ erhöht und vervielfachte sich somit. Eine dementsprechende Miete konnten sich die Hinterbliebenen jedoch nicht leisten. Diese Innenstadtmieten können sich im Generellen bloß Luxusläden und internationale Ketten leisten, die kleinen Einzelhändler bleiben zurück und werden in den Ruin getrieben. Immer mehr Traditions Händler sperren zu und müssen Platz machen für die Geschäfte, die man überall auf der Welt findet. Eine ehemalige Verkäuferin des Geschäftes meint, dass auf der Kärntner Straße so gut wie alle Familienbetriebe bereits schließen mussten und dass im ersten Bezirk irgendwann nur noch Bekleidungsketten zu finden sein werden.²⁴⁰

6.6.3 E. Braun und Co.

Das ehemalige Nobelkaufhaus Braun & Co musste am Jahresbeginn 2004 seine Pforten schließen. Das Verkaufslokal des Herrenschnaiders beziehungsweise Nobelkaufhauses

²³⁹ Imlinger, Christine: Ladenschluss nach über 100 Jahren (12.3.2016), online unter: <http://diepresse.com/home/panorama/wien/4944524/Ladenschluss-nach-ueber-100-Jahren> (9.8.2017)

²⁴⁰ Vgl. ebenda.

steht unter Denkmalschutz, die Holzvertäfelung und die Luster blieben erhalten und somit auch die noble Atmosphäre und das schicke Flair. Der Textilriese H&M, der für eine ganz andere Ausrichtung steht, übernahm noch im Jahr 2004 die Geschäftslokalität. Der historische Traditionsbetrieb wurde 1892 von den Brüdern Emanuel und Josef Braun gegründet und war zu Beginn ein Brautausstatter und eine Weißnäherei. 1904 wurde das Haus am Wiener Graben erbaut. Der Familienbetrieb wurde im Jahr 1911 von Kaiser Franz Joseph zum Hoflieferanten ernannt und gehörte in der Zeit der k&k Monarchie zu den renommiertesten Kleidungs- und Textilbetrieben. 2002 wurde das berühmte Nobelkaufhaus von der Firma Palmers übernommen, wobei diese unter einer neuen Leitung beschlossen, das Haus am Graben abzugeben.²⁴¹

6.6.4 Firma Lobmeyr

Dieses Kapitel abschließend soll ein Traditionsgeschäft vorgestellt werden, das die negativen Auswirkungen der Internationalisierung überlebte und bis heute auf der Kärntner Straße zu finden ist, der Glaserzeuger Lobmeyr. Die Fabrik wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts gegründet, der Begründer Josef Lobmeyr erhielt am 22. Februar 1822 die Befugnis zur Führung eines Glasgeschäfts und zunächst richtete er ein kleines Geschäft in der Weihburggasse ein. Nur kurze Zeit darauf, zwei Jahre später, wurde er Meister und erhielt somit das Wiener Bürgerrecht. Das Geschäft übersiedelte dann in das Eckhaus Kärntner Straße 11. Bis 1848 trug das Geschäft den Beinamen „Zum Fürsten Metternich“. 1855 starb der Begründer der Glasfabrik, Josef Lobmeyr, und seine Söhne, Ludwig und Josef, übernahmen das Geschäft. Ludwig war für die Produktion, Josef für die kaufmännische Leitung verantwortlich. Die Produktionspalette reichte von Tafelservice über Toilettengarnituren, Dosen, Schalen und Vasen bis hin zu Ziergefäßen in Kristall. Die Gläser wurden vielfach nach Entwürfen von Theophil Hansen erzeugt, der ein guter Freund von Ludwig Lobmeyr war. Etwas später produzierte die Firma auch Luster und 1895 erfolgte der Umzug in ein anderes Geschäftslokal.²⁴² Ludwig wird zu einem der bedeutendsten Protagonisten der österreichisch-böhmischen Glasherstellung, sein

²⁴¹ Vgl. Redaktion: H&M eröffnet Shop im ehemaligen Nobelkaufhaus Braun & Co (25.8.2004), online unter: <http://derstandard.at/1772014/HM-eroeffnet-Shop-im-ehemaligen-Nobelkaufhaus-Braun--Co> (9.8.2017)

²⁴² Vgl. Czeike, Kärntner Straße, 124.

Neffe Stefan Rath führt die Firma in die Moderne und Hans Harald Rath gelang es, die Glaserzeugung nach den beiden Weltkriegen wieder aufzubauen. Er revolutionierte den Kristallluster, als Beispiel sei der Mittelluster in der Wiener Staatsoper genannt. Die Leitung der Firma ist bis heute in Familienhand geblieben. Harald, Peter und Stefan Rath bauten das Unternehmen aus, unter anderem wurde der japanische und arabische Markt erschlossen. Heute wird das Unternehmen Lobmeyr von Andreas, Leonid und Johannes Rath geführt, sie erweitern den internationalen Vertrieb und arbeiten mit Designern der neuen Generation zusammen.²⁴³



Bild 4: © Laura Czurda, 18.8.2017

Wie wenig teilweise auf ein einheitliches Straßenbild gelegt wird, ist sehr gut an diesem Gegensatzpaar erkennbar.

Die Erhaltung der Wiener Traditionsgeschäfte im „Goldenen U“ wäre erstrebenswert. So könnten beispielsweise Fördergelder seitens der Stadt freigemacht werden, um die einzigartigen Relikte einer früheren Zeit am Leben erhalten zu können.

²⁴³ Vgl. Homepage Glaserzeuger Lobmeyr, online unter:
<http://www.lobmeyr.at/content/familie/familie2/> (23.10.2017)

7. Die 1970er Jahre: Der Höhepunkt der Planungsumsetzung

Die 1970er Jahre waren allen voran ein Jahrzehnt, in dem eine Wiederentdeckung des Alten zu entstehen begann. Für das heutige Stadtbild war jene Zeit äußerst prägend, denn hätten sich in Wien stets Demolierer_innen und Baulöwen durchsetzen können, würde die Stadt ganz anders aussehen und hätte nicht wertvolle und individuelle Merkmale behalten, wie Dorfensembles wie Grinzing, Stammersdorf und Erlaa oder Gebäude wie das Theater an der Wien, den Margaretenhof und die Secession. Klein behauptet, dass trotz des sich allgemein steigernden Kulturbewusstseins die Gefahr für die historische Bausubstanz noch lange nicht vorbei gewesen sei. Das Modernitätspathos ging in den 1970er Jahren jedoch allmählich seinem Ende entgegen.²⁴⁴

Im Jahr 1972 wurde im Wiener Landtag die Einhebung des „Kulturschilling“ und die Schaffung einer Denkmalschutzabteilung (Magistratsabteilung 7) beschlossen. Rund zehn Prozent der Fernseh- und Rundfunkgebühren sollten für den Stadterhaltungsfonds verwendet werden. Von den circa 96.000 Häusern in Wien galten 8.000 als schützenswert. Des Weiteren erwähnenswert ist, dass 1973 vierzehn Schutzzonen gebildet wurden, worunter auch das Gebiet der Inneren Stadt zu finden ist und außerdem noch beispielsweise der Ortskern von Altmannsdorf, der Spittelberg, die Ortskerne von Neuwaldegg, Grinzing, etc. Circa dreißig Jahre später sind es in etwa neunzig Schutzzonen. Obwohl die Altstadterhaltungsnovelle der Wiener Bauordnung für die Innere Stadt einige Verbesserungen mit sich brachte, wehrten sich beispielsweise die offiziellen Vertreter der Wiener Architekt_innen_en gegen eben diese, denn die neuen Bestimmungen (wird ein bestehendes Gebäude verändert beziehungsweise ein neues erbaut, muss hinsichtlich Baustil, Bauform, Gebäudehöhe, Dachform, technologischer Gestaltung und Farbgebung auf die Häuser in unmittelbarer Nähe Rücksicht genommen werden) machten den Anschein, nur schwer mit der modernen Architektur vereinbart werden zu können. Die Schutzzonenverordnung wirkte von Beginn an äußerst positiv für bestehende historische Bauten, so konnten Abbrüche und Neubauten in geschützten Arealen verhindert werden, jedoch wurde die neue Bauverordnung ebenso von Beginn an wütend bekämpft. Bereits im Jahr 1987 wurde der §85 (BO für Wien, Äußere Gestaltung von Bauwerken), der all jene Vorgaben im Baugewerbe regelte, entschärft. Es wird darüber

²⁴⁴ Vgl. Klein, Abriß ohne Reue, 45ff.

gemunkelt, dass diese Entschärfung bloß deshalb vorgenommen wurde, weil das Haas-Haus am Stock-im-Eisen-Platz sonst nicht gebaut hätte werden können. Eine andere Maßnahme gegen Entwicklungen hinsichtlich Veränderungen des Stadtbildes wurde im Jahr 1974 getroffen, indem die Baupolizei angewiesen wurde, gegen Hausbesitzer_innen, die ihre Bauten bewusst verfallen ließen, eine Höchststrafe von 30.000 Schilling zu verhängen. Klein weist jedoch darauf hin, dass die Höhe dieser Strafe kaum eine Wirkung gezeigt habe und dass ebenso keine Daten darüber vorhanden wären, wie oft diese Strafe erteilt wurde.²⁴⁵

Es kann mit Gewissheit behauptet werden, dass seit der Mitte der 1970er Jahre der Schwerpunkt der Wohnbautätigkeit von den Stadträndern in die inneren Bezirke verlagert wurde. Zur lange Zeit propagierten Stadterweiterung trat mit der Stadterneuerung ein weiterer Schwerpunkt, der vor allem auf eine Verbesserung der Wohnqualität abzielte. Trotz des Bevölkerungsschwundes (zwischen 1950 und 1976 halbierte sich die Bevölkerung der Innenbezirke) löste sich die Herausforderung im Sektor Wohnen nicht auf, da gleichzeitig die durchschnittliche Pro-Kopf-Wohnfläche von 10m² auf 25m² stieg. Paradox hierbei scheint auch, dass im ersten Bezirk der Abwanderung entgegengewirkt werden wollte, indem man den Ausbau der Dachböden unterstützte, jedoch in großem Maße der Umwidmung von Wohnungen in Büros zustimmte.²⁴⁶

Meißl weist darauf hin, dass Österreich und somit auch Wien nach dem Wiedererlangen der politischen Unabhängigkeit 1955 eine fast zwanzig Jahre andauernde Phase des Aufschwungs erlebte, die intensive sozioökonomische Folgen mit sich brachte. Es setzte sich eine fordistische Marktwirtschaft durch, Faktoren wie Massenkonsum und Massenproduktion wurden ausschlaggebend. Für Wien bedeuteten diese Entwicklungen eine Tendenz zur industriellen Massenproduktion und zur Steigerung des Einkommens- und Konsumstandards breiter Bevölkerungsschichten. Die Arbeitslosenrate betrug in den Jahren von 1960 bis 1981 nicht mehr als 3%, weswegen von einer Vollbeschäftigung gesprochen werden kann. Die anhaltende Steigerung der Masseneinkommen hinterließ ebenso hinsichtlich eines sich erhöhenden Lebensniveaus ihre Spuren. In den 1960er Jahren wurden über 105.000 Wohnungen erbaut, die ihrerseits immer größer und luxuriöser wurden und mit eigenem WC und Bad ausgestattet wurden. Der Fernseher sicher-

²⁴⁵ Vgl. ebenda, 45.

²⁴⁶ Vgl. ebenda, 48.

te sich einen Platz in den Wohnzimmern der Österreicher_innen und der Konsum stieg im Allgemeinen um ein Vielfaches.²⁴⁷

Auch im Sektor der Wirtschaft fanden seit den 1960er Jahren große Veränderungen statt. Besonders die Wiener wirtschaftssektorale Struktur zeigte immer deutlichere Züge einer Dienstleistungsgesellschaft. Die Industrie hatte trotz der Phase des Aufschwungs mit Problemen, wie beispielsweise der Unterentwicklung des österreichischen Kapitalmarktes, der fehlenden Innovationskraft, der geographischen Randlage und einer Zunahme der internationalen Konkurrenz zu kämpfen. Im Jahr 1971 konnten in Wien bereits 57,3% der Berufstätigen dem Tertiärsektor zugeordnet werden, wohingegen der Sekundärsektor nur noch 42% ausmachte.²⁴⁸

Ein weiterer wesentlicher Punkt in Belangen der wirtschaftlichen Entwicklung Wiens waren die Veränderungen der Arbeitszeiten. Es vollzog sich ein Strukturwandel der Stadtwirtschaft, der in Zusammenhang mit der Verkürzung der Arbeitszeit gebracht werden kann. Zunächst wurde 1959 die 45-Stunden-Woche eingeführt, 1965 die dritte Urlaubswoche und 1975 die 40-Stunden-Woche mit dem arbeitsfreien Wochenende, da der Samstag nicht mehr als Arbeitstag galt. Diese Veränderungen bedeuteten für die lohnabhängigen Beschäftigten eine Verlängerung ihrer Freizeit. Aufgrund der Zunahme der zahlungskräftigen Kundschaft mit mehr Freizeit ergaben sich neue Betätigungsfelder, beispielsweise wurde der Konsum gesteigert, was wiederum ausschlaggebend für die Entwicklung der Kärntner Straße war.²⁴⁹

Wien im Fordismus erfuhr Besserungen in einigen Bereichen, so etwa auch eine bedeutende Verbesserung der Arbeits- und Lebensverhältnisse für die breite Masse der Bevölkerung. Zweifelsohne kann diese Phase in den entsprechenden Belangen als Erfolg bezeichnet werden, wobei nicht außer Acht gelassen werden darf, dass sich ebenso neue Probleme und neue Herausforderungen entwickelten²⁵⁰:

„[...]so könnte man nun von der »ehernen Ära« der Wiener Wirtschaftsgeschichte sprechen, die zwar durch einen bislang nicht erlebten Aufschwungsprozess charakterisiert war, gegen das Ende zu aber die Stadt und ihre Bewohnerschaft mit immer mehr Komplexität und den dadurch

²⁴⁷ Vgl. Meißl, Gerhard: Ökonomie und Urbanität. Zur wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert und zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: Csendes, Peter; Opll, Ferdinand (Hg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien, Köln (u.a.) 2006. 675-679.

²⁴⁸ Vgl. Eigner; Resch, Wirtschaftliche Entwicklung Wiens, 14.

²⁴⁹ Vgl. Meißl, Ökonomie und Urbanität, 675-679.

²⁵⁰ Vgl. ebenda, 695-698.

*generierten unvorhergesehenen und oft negativen Folgen konfrontierte und die Grenzen von Planbarkeit schmerzlich offen legte.*²⁵¹

Eben diese Veränderungen der Situation der Stadt lassen sich in der Schwerpunktverlagerung der Stadtplanung beobachten, die in Kapitel 7.4 Gestaltung und Planung – Diskursanalyse noch näher erläutert werden soll.

Die fordistische Phase der Stadtwirtschaft muss alles in allem ambivalent beurteilt werden. Die städtischen Entwicklungen, die Schmälerung der sekundären Basis und der Ausbau des Dienstleistungssektors, entsprechen jedenfalls den allgemeinen Trends.²⁵²

*„Das folgenreichste, die Stadt am meisten prägende und für den Erfolg des Fordismus symbolträchtigste Phänomen war allerdings der in diesem Ausmaß völlig unerwartete Siegeszug der – ganz überwiegend privaten – Pkws.“*²⁵³ In der Mitte der 1970er Jahre war die Anzahl der Pkws in der Stadt Wien bereits auf 403.646 gestiegen. Das Auto diente nicht bloß dem Zweck der Fortbewegung, vielmehr galt es als Prestigeobjekt für einen persönlichen Aufstieg und für einen gewachsenen Mobilitäts- und Freiheitsspielraum.²⁵⁴

Die 1970er Jahre in Wien stellen sich widersprüchlich dar, neben der Pflege des alten Stadtbilds sind sie zugleich bekannt für ihre unästhetischen, neuen Bürotürme, erst in den darauffolgenden Dekaden erfuhren die alten Bauten eine Renaissance, wobei die Menschen bis heute gerne in Gründerzeitgebäuden wohnen und arbeiten, da diese wieder in Mode gekommen sind. In den inneren Stadtbezirken wohnen und arbeiten vor allem jüngere Menschen gerne in diesen alten Gebäuden. Die allgemein feststellbare *„[...] Rückbesinnung auf ältere, fast vergessene Lebensgewohnheiten führte zu einer wichtigen Errungenschaft der siebziger Jahre, zur Anlage von Fußgängerzonen und zur damit verbundenen Wiedergewinnung der Stadt als »Erlebnisraum«.*²⁵⁵ Auch Klein weist darauf hin, dass zunächst der Verlust der Eleganz der Kärntner Straße befürchtet wurde, indem behauptet wurde, dass die Kärntner Straße immer mehr zum Tummelplatz der Tourist_innen_en würde. Schumich meint, dass all jenen Ängsten und Sorgen aus heutiger Sicht nicht rechtgegeben werden kann, da sich die Fußgängerzone nahezu weltstädtisch entwickelte und es zu einer Herausbildung einer toleranten Atmosphäre kam, die die

²⁵¹ Ebenda, 698.

²⁵² Vgl. ebenda, 697.

²⁵³ Ebenda, 679.

²⁵⁴ Vgl. ebenda.

²⁵⁵ Schumich, Fußgängerzonen, 50.

Rucksacktourist_innen_en gleichberechtigt neben der erhaltenen Eleganz bestehen lasse. Obwohl Architekturkritiker_innen den unpassenden Baumbestand und den kitschigen Brunnen kritisierten, worauf in den folgenden Kapiteln noch näher eingegangen wird, bildet die Kärntner Straße heute, laut Schumich, ein innerstädtisches Zentrum, das gerade auch von Bewohner_n_innen anderer Stadtteile aufgesucht wird. Mit der Umwidmung zur Fußgängerzone 1974 konnte nicht bloß der Stadtbummel wieder genossen werden, auch Kaffeehäuser, Beisl'n, Theater und Kinos erfuhren einen erneuten Aufschwung. Der Trend ging seit den 1970er Jahren verstärkt in Richtung der Begünstigung für öffentliche Verkehrsmittel und zu verkehrsberuhigten Zonen (zum Beispiel die Umwandlung des Stadtkerns zur Kurzparkzone 1993).²⁵⁶

7.1 ERLÄUTERUNG DER AUSGEWÄHLTEN METHODE UND DER FORSCHUNGSLEITENDEN FRAGESTELLUNG

Ausgehend von der übergeordneten Forschungsfrage – Wie kann anhand von zeitgeschichtlichen Berichten in diversen Printmedien die Einstellung der Bevölkerung (Anrainer_innen, Geschäftsleute, Politik_er_innen etc.) gegenüber der radikalen Transformation der Kärntner Straße beschrieben werden? – soll eine kritische Diskursanalyse durchgeführt werden. Das Ziel der Analyse soll sein, sich nicht auf konkrete einzelne Aussagen zu fixieren, sondern vielmehr die größeren Einheiten und Strukturen zu untersuchen. Aus diesem Grunde wurde eine Unterteilung in folgende Kategorien vorgenommen: Bevölkerung, Politik und Gestaltung und Planung.

Die Diskurstheorie und der Diskursbegriff sind von ihren unterschiedlichsten Rezeptionen geprägt und die Debatte ist und wird noch lange nicht beendet sein.²⁵⁷ Im Zuge dieser Diskursanalyse mit dem Thema der Kärntner Straße soll der diskursanalytische Ansatz von Siegfried Jäger und seinem Buch, *Kritische Diskursanalyse – eine Einführung*, als Leitfaden dienen. Gerade auch deshalb, weil Jäger ebenso einen öffentlichen Diskurs bezüglich einer urbanen Thematik durchführte, wurde sein Werk als Vorlage gewählt. Ein Überblick der verschiedensten diskursanalytischen Ansätze soll an dieser Stelle

²⁵⁶ Vgl. Schumich, Fußgängerzonen, 49ff.

²⁵⁷ Vgl. Jäger, Diskursanalyse, 17.

nicht geboten werden, jedoch soll auf Jäger verwiesen werden, der eine gute Übersicht unterschiedlicher Herangehensweisen bietet.²⁵⁸

Als besonders essentielles Wissen über Diskurse ist die Tatsache einzustufen, dass Diskurse keinesfalls die Wirklichkeit widerspiegeln. Laut Jäger führen die Diskurse gegenüber der Wirklichkeit vielmehr eine Art Eigenleben. Diskurse determinieren durch die Vermittlung über die Subjekte in ihren gesellschaftlich-diskursiven Kontexten die Realität. Jedoch darf der Diskurs nicht auf eine verzerrte Wirklichkeitssicht reduziert werden, da er eine eigene Wirklichkeit darstellt²⁵⁹: *„Er stellt eine eigene Wirklichkeit dar, die gegenüber der »wirklichen Wirklichkeit« keineswegs nur Schall und Rauch, Verzerrung und Lüge darstellt, sondern eigene Materialität hat und sich aus den vergangenen und (anderen) aktuellen Diskursen »speist«.*²⁶⁰

Barbara Scheffl bietet eine äußerst gut verständliche Kurzfassung über den von Siegfried Jäger erstellten Analyseleitfaden:

1. Diskursiver Kontext: Vorerst wird der diskursive Kontext, genauer gesagt der politische und der historische Kontext, der das gewählte Diskursfeld betrifft, erläutert. Der erste Schritt erfolgte einerseits in einer allgemeineren Form bereits in den vorherigen Kapiteln und andererseits in einer spezialisierten Art und Weise in den einführenden Unterkapiteln der jeweiligen Kategorien.
2. Gewinnung des Materialkorpus: Anschließend erfolgt die Sammlung und die systematische Aufbereitung des recherchierten Materials zum behandelten Thema. Beim erstmaligen Lesen der Zeitungsartikel werden die Texte mit Stichworten versehen, um die wichtigsten Themen/Diskursfragmente der betreffenden Artikel zu bestimmen.

Korpuserstellung: Auf der Suche nach diskursiven Ereignissen rund um das Großprojekt Fußgängerzone Kärntner Straße habe ich damit begonnen, Zeitungen aus dem Eröffnungsmonat des Jahres 1974 durchzusehen. Da die Zeitungen aus diesem Jahr nur in Form von Mikrofilmen erhältlich sind, stellte sich die Recherche als äußerst zeitintensiv dar.

²⁵⁸ Vgl. ebenda.

²⁵⁹ Vgl. ebenda, 33ff.

²⁶⁰ Ebenda, 35.

Ein weiterer Korpus wurde in dem Zeitraum 15. Oktober 1971 bis 9. März 1972 erstellt, in dem einerseits die Umsetzung des Projektes „Weihnachtskorso“ diskutiert wurde und andererseits eine im Anschluss daran zu fixierende dauerhafte Lösung.

Die Korpuserstellung konzentrierte sich auf folgende Zeitungen: Kurier, Kronen Zeitung, Wiener Zeitung, DiePresse und die Arbeiter Zeitung. Dabei wurde der Versuch unternommen, möglichst alle relevanten Artikel dieser Zeitungen der genannten Zeiträume zu untersuchen.

Insgesamt wurden 20 Zeitungsartikel im Zeitraum vom 15. Oktober 1971 bis zum 9. August 1974 untersucht.

3. Strukturanalyse: Hierbei findet eine inhaltliche Erfassung des Diskursstranges statt, dabei soll herausgefunden werden, welche Themen und Unterthemen häufig vorkommen. Die Sichtbarmachung der ideologischen und inhaltlichen Schwerpunkte des Mediums ist das vorrangige Ziel.²⁶¹

Es wird zwischen belanglosen, eher oberflächlichen Aussagen und festen Aussagen unterschieden. Die Aussagen sind nicht als Sätze zu verstehen, sondern als der inhaltlich gemeinsame Nenner, der aus verschiedenen Sätzen und Texten gezogen werden kann. Es handelt sich demnach um eine Ermittlung von Aussagen in Diskursen. Hierbei versucht man, die Inhalte und Häufungen der Aussagen zu erfassen und zu analysieren. Die Nachforschung über die Häufung bestimmter Aussagen ergibt einen quantitativen Aspekt, der darauf verweist, welche Aussagen im Diskurs besonders wichtig sind und wo demnach die Schwerpunkte im jeweiligen Diskursstrang liegen. Ein weiterer wesentlicher Schritt liegt darin, herauszufinden, wann bestimmte Aussagen im Mediendiskurs erscheinen. Ebenso gilt es, auf die sprachlichen und nicht-sprachlichen Performanzen zu achten. So stellt man sich im Zuge der Strukturanalyse die Frage, ob Wirkungsmittel, wie beispielsweise Kollektivsymbolik oder Normalismus, Verwendung finden.²⁶²

4. Feinanalyse: Um eine verallgemeinernde Aussage über einen Diskursstrang treffen zu können, wird ein „typisches“ Diskursfragment ausgewählt.²⁶³

²⁶¹ Vgl. Scheffl, Barbara. Die mediale Darstellung des politischen Diskurses der Gedenkjahre 1988 und 2005. Diplomarbeit. Wien 2012. 17.

²⁶² Vgl. Jäger, Diskursanalyse, 95-98.

²⁶³ Vgl. Scheffl, Politischer Diskurs, 17f.

Im Anschluss an die Strukturanalyse erfolgt die Feinanalyse, der die jeweilige Untersuchungseinheit (beispielsweise die Politik) unterzogen wird. Es erfolgt eine exakte Ermittlung der Akteure, Probleme und Ziele, die im Fokus des jeweiligen Berichts stehen. Hierbei sollen die Aspekte der Argumentation untersucht werden, um auf die inhaltlich-ideologische Einstellung (zum Beispiel Menschenbild, Gesellschaftsverständnis, Technikverständnis, Zukunftsvorstellungen²⁶⁴) der Untersuchungseinheiten rückschließen zu können.

Alle wichtigen Fakten, die sprachlichen und sozialen Besonderheiten müssen im Zusammenhang betrachtet werden. Es geht nicht nur um das vom Autor, von der Autorin Gemeinte, sondern vor allem auch darum, was bei den Leser_n_innen ankommt, also um die Wirkung. Das einzelne Diskursfragment muss stets als Teil des gesamten Diskurses betrachtet werden und steht somit für ein Exemplar einer Gattung. Das Exemplar soll nicht als Repräsentant der gesamten Gattung betrachtet werden, sondern vielmehr als Fragment. Es gilt zu bedenken, dass nicht der einzelne Text und nicht die einzelnen Diskursfragmente wirken, sondern stets der gesamte Diskurs, der eine kontinuierliche Einwirkung auf Subjekte und Gesellschaften hat, „[...]wodurch sich die Aussagen eines Diskurses in massenhaften Verkleidungen in diverse Äußerungen im kollektiven und individuellen Bewusstsein festsetzen.“²⁶⁵

5. Gesamtinterpretation des Diskursstranges: Im nächsten Schritt beschäftigt man sich mit der Zusammenfassung aller Ergebnisse der Struktur- und Feinanalyse. Die Ergebnisse werden reflektiert und abschließend wird eine Gesamtaussage getroffen.²⁶⁶

Untersuchungsgegenstand: Analysiert wird im Zuge meiner Untersuchungen der Diskursstrang mit dem Thema der Transformation der Kärntner Straße zur ersten Fußgängerzone Wiens. Enthalten sind konkrete Aspekte (Anrainer_innen, Politiker_innen etc.). Die dargebotene Diskursebene ist die Ebene der Medien und exakter betrachtet der Sektor der Printmedien in Österreich aus dem Jahr 1974. Dieser analysierte Diskursstrang ist dem nicht-wissenschaftlichen Interdiskurs zugehörig. Der Untersuchungszeitraum

²⁶⁴ Vgl. Jäger, Diskursanalyse, 98.

²⁶⁵ Jäger, Diskursanalyse, 108.

²⁶⁶ Vgl. Scheffl, Politischer Diskurs, 17f.

beträgt drei Tage rund um die Eröffnung der Kärntner Straße. Es wird versucht, eine möglichst umfangreiche „inhaltliche Bandbreite“ zu erreichen.

7.2 WIENER BEVÖLKERUNG - DISKURSANALYSE

7.2.1 Einführung

In den 1960er und 1970er Jahren kam es zu einem massiven Bevölkerungsrückgang in der Innenstadt, der einerseits mit der Abwanderung der Wohnbevölkerung in die neu errichteten Wohnquartiere an der Peripherie in Zusammenhang stand und andererseits mit einem wirtschaftlichen Strukturwandel: *„Die dynamische Entwicklung des tertiären Sektors erhöhte die Nachfrage nach Geschäfts- und Büroflächen und führte zur weiteren Umwandlung von Wohnraum in Büros des tertiären und quartären Sektors.“*²⁶⁷ Die Stadtplanung ergriff Maßnahmen, die die Wiener Altstadt auch als Wohnstandort stärken sollten, wie beispielsweise die Beschränkung der Umwidmung von Wohnungen in Büros und die Ausweisung sogenannter Wohnzonen.²⁶⁸

Um einem weiteren Bevölkerungsverlust entgegenzuwirken, wurde am 6. August 1974 die erste Fußgängerzone Wiens in der Kärntner Straße eröffnet. Zu Beginn der 1970er Jahre verbreitete sich das Konzept der Fußgängerzone unter europäischen Stadtplaner_innen rasend schnell. Die explosionsartige Zunahme des Individualverkehrs und die damit verbundene „Unwirtlichkeit der Städte“ erbrachte Veränderungen dieser Art. Die Neugestaltung der Kärntner Straße war untrennbar mit der anfänglichen Skepsis der Anrainer_innen verbunden. Die Architekten Holzbauer und Windbrechtinger erhielten gar anonyme Briefe, in denen ihnen nahegelegt wurde, sich auf den „verhungerten Bäumchen“ im zubetonierten Fußgängerparadies aufzuhängen. Befürchtungen kursierten unter der Bevölkerung, dass die Straße ohne Autos veröden werde, die Beleuchtungskörper wurden ebenso aufs Heftigste kritisiert, der gemusterte Bodenbelag und vor allem auch der von Holzbauer kreierte Brunnen erfreute sich keinesfalls guter Rückmeldungen. So bekam der Brunnen von den Anrainer_innen den Beinamen „Grabmal des unbekannten Fußgängers“. Der aufkeimende Unmut sollte sich jedoch bald

²⁶⁷ Fassmann; Hatz, Altstadt, 43.

²⁶⁸ Vgl. ebenda, 42.

verflüchtigen, denn die Kärntner Straße präsentierte sich im Zuge der Umwidmung als farbenfroher und belebter als nie zuvor. Bald darauf wurde die Fußgängerzone in der Kärntner Straße um Gebiete am Graben, Kohlmarkt und am Stephansplatz erweitert und bis in die heutige Zeit ist der wahre Kern des Inneren Bezirkes nahezu zur Gänze vom Individualverkehr befreit.²⁶⁹



Bild 5:

Bildquelle:

<http://derstandard.at/1375626312022/Als-die-Kaerntner-Strasse-zur-Fussgaengerzone-wurde?slide=11>

Der Brunnen:

„Grabmal des unbekannten Fußgängers“

Die seitens der Bevölkerung an den Tag gelegte Skepsis soll im folgenden Schritt mittels einer Diskursanalyse verdeutlicht werden. Im Zeitungsbericht eröffnet sich eine kontroverse Perspektive, die eines Kritikers gegenüber der negativ eingestellten Bevölkerung, wobei der Bericht gesellschafts- und politikkritisch wirkt.

7.2.2 Strukturanalyse

Dieses Teilkapitel beschäftigt sich mit einem Zeitungsartikel aus der Wiener Zeitung *Auf dem Kärntner Pfad*, der am 8. August 1974 veröffentlicht wurde und im Anhang zu finden ist. Innerhalb des Diskursstranges der Eröffnung der Fußgängerzone in der Kärntner Straße geht dieser Artikel näher auf die gesellschaftlichen Hintergründe ein, wobei der Artikel eine Perspektive einnimmt, die die negative Haltung der Bevölkerung kritisiert, was als äußerst ergiebig einzustufen ist.

²⁶⁹ Vgl. Brandstätter, Christian: Stadtchronik Wien. 2000 Jahre in Daten, Dokumenten und Bildern. Wien 1986. 486.

Die inhaltlichen Schwerpunkte des Beitrags können als politik- und gesellschaftskritisch zusammengefasst werden. Zwei Tage nach der Eröffnung der Fußgängerzone berichtet die Wiener Zeitung im Artikel *Auf dem Kärntner Pfad*, dass die Wiener_innen die Straße noch nicht richtig in Besitz genommen hätten. Die Gäste aus dem Ausland wissen die schöne Straße eher zu schätzen, da diese bezüglich der abfälligen Kritik als unwissend eingestuft werden können. Die „Fremden“ fänden Gefallen an der Umgestaltung und seien noch dazu in der Lage, Vergleiche mit anderen europäischen Städten anzustellen, wobei sich Wien (im Vergleich zu Kopenhagen, Stockholm etc.) nicht zu verstecken brauche. Der Verfasser des Textes weist außerdem darauf hin, dass die Wiener_innen ihre Stadt viel zu oft als zu bescheiden verkaufen.

Die Meinungen gehen oft auseinander, vor allem aber in der Politik teilen sich diese nach Fraktionen auf und diese Spaltung wird von der Parteidisziplin getragen. Selbst in Bezug auf gestalterische Elemente entscheidet sich die Politik nicht nach individuellen Geschmäckern, sondern nach der Parteifarbe.

Betrachtet man hingegen die positiven Seiten, beispielsweise der Beleuchtung, lässt sich auch Gutes entdecken. Die Lichterketten schützten, so der Artikel, vor der „Jeunesse criminelle“. Ein weiterer Aspekt, der thematisiert wird, ist die Bemängelung des Brunnsens aufgrund seines Standorts in der Mitte der Straße und aufgrund seiner Form, da die Schalen, laut kritischer Stimmen, eher als Abfallbehälter Verwendung finden würden, denn als Ort der Entspannung. Der Verfasser des Textes meint hierzu, dass das ungelöste Problem der Müllbeseitigung bereits jahrelang in der Regierung und bei internationalen Kongressen diskutiert werden würde und es sich dabei vielmehr um ein Edukations-, als um ein Architekturproblem handle. Die Einzelmenschen seien es, die den einfachen Weg der Müllbeseitigung wählen und die nächstbeste Gelegenheit wahrnehmen würden, um den Zigarettenstummel wegzuerwerfen.

Die Wiener_innen würden, laut dem Artikel, ein baueindliches Milieu produzieren, bereits viele Bauleute kehrten Wien verärgert den Rücken zu, denn in Wien ein bauliches Vorhaben zu verwirklichen, bedeutete stets eine immense Herausforderung. Die Ablehnung für Neues, für innovative Projekte und revolutionäre Bautechniken, habe häufig überwogen.

Die Strukturanalyse zusammenfassend wurden demnach folgende Unterthemen selektiert:

- Wiener_innen_n schätzen die Fußgängerzone nicht
- Gäste aus dem Ausland überwiegen, da ihnen die abfällige Kritik nicht bekannt ist
- den „Nicht-Wiener_n_innen“ gefällt die neugestaltete Fußgängerzone
- Kritik an der Politik: Meinungen scheiden sich (wie üblich) nach Fraktionen
- Beleuchtungskörper schützen vor Kriminellen
- Problem der Müllbeseitigung: Edukationsproblem
- bauliche Vorhaben in Wien waren und sind noch nie leicht durchzuführen gewesen und immer mit großer Ablehnung verbunden

7.2.3 Feinanalyse

Der Zeitungsartikel *Auf dem Kärntner Pfad* erschien am 8. August 1974 in der Wiener Zeitung. Anlass hierfür war, wie auch in den anderen Beispielen, die Eröffnung der Fußgängerzone in der Kärntner Straße am 6. August 1974.

Hinsichtlich sprachlich-rhetorischer Mittel bedient sich der Text einer gesellschaftskritischen Argumentationsstrategie und bis zu einem gewissen Grad wird die Kollektivsymbolik de_r_s „grantigen“ Wiener_s_in vermittelt. Der Stil ist im Vergleich zum Kronen Zeitungsartikel *Freud und Leid der Kärntner Straße* sachlich und objektiver. Zudem ist die Perspektive, die der Text einnimmt, eine komplett konträre im Vergleich zur Kronen Zeitung. Der Wortschatz und das Weltwissen für das Verständnis dieses Textes sind größer. Es werden Wörter verwendet, die möglicherweise nicht jede_m_r bekannt sind, wie beispielsweise Edukation. Französisch wird ebenso nicht von allen beherrscht, in Folge dessen wird auch nicht von allen der Ausdruck „Jeunesse criminelle“ verstanden (kriminelle Jugendliche).

Wie bereits kurz erwähnt, wird das Menschenbild de_r_s „grantigen“, unzufriedenen Wiener_in_s vermittelt. Der Text äußert gegenüber der Bevölkerung Kritik und es wird versucht, die positiven Aspekte der Umgestaltung hervorzuheben.

Das Geschriebene erzeugt die Wirkung auf den_die Leser_in, dass die Gesellschaft mit allem unzufrieden ist und im Grunde genommen viel zu kleinlich ist, weil es eben um wichtigere Dinge gehen sollte. Der Text kann als konträres Exemplar innerhalb des Diskurses bezüglich der Eröffnung der Fußgängerzone angesehen werden, weil keine additive Hetze betrieben wird. Interessant herauszufinden wäre, ob dieser Artikel als exemplarisch betrachtet werden kann und auch andere Beispiele zu finden wären. Innerhalb meiner Recherche und der Erstellung des Untersuchungskorpus sind keine vergleichenden Berichterstattungen in Printmedien gefunden worden. An dieser Stelle soll auf Jäger verwiesen werden, der behauptet, dass es nicht der einzelne Text beziehungsweise „[...]das einzelne Diskursfragment ist, das wirkt, sondern der Diskurs als ganzer in seinem Fluss durch Zeit und Raum und seiner kontinuierlichen Einwirkung auf Subjekte und Gesellschaften [Einfluss hat]“²⁷⁰. Berücksichtigt man diese Aussage, kommt man zu dem Entschluss, dass der Artikel wohl eher eine Ausnahme darstellt und keine große Wirkung auf die Einstellung der Bevölkerung beziehungsweise auf die Anrainer_innen hatte.

7.3 POLITIK - DISKURSANALYSE

7.3.1 Einführung

Felix Slavik soll hinsichtlich des Politik-Aspekts an erster Stelle genannt sein, da er mit Gewissheit eine zentrale Figur innerhalb des Prozesses der Umwidmung der Kärntner Straße zur Fußgängerzone einnahm, da er vor und während des U-Bahn-Baus ein bedeutender Politiker in Wien war. Er lebte von 1912 bis 1980 und trug Wesentliches zu verschiedenen Veränderungen im kommunalen Leben Wiens bei. Unter anderem gehörte er zu den ersten, die im Jahr 1945 im Rathaus die Neugründung der SPÖ einleiteten, danach erhielt er das öffentliche Amt als amtsführender Stadtrat für Wohn- und Siedlungswesen, wobei er dieses Amt nicht lange innehatte, da er bald zurücktrat. 1957 wurde Slavik zum Finanzstadtrat und somit zum zweitwichtigsten Mann nach dem Bürgermeister. 1959 wurde er zum Vizebürgermeister ernannt und 1970 wurde er schließlich Bürgermeister der Stadt Wien. Slavik wurde ein Ruf als Finanzfachmann zuteil und

²⁷⁰ Jäger, Diskursanalyse, 108.

er war in den 1950er und 1960er Jahren beinahe bei allen wirtschaftlichen und politischen Entscheidungen mitwirkend.²⁷¹ Kritische Stimmen werden dann laut, wenn es um den U-Bahn-Bau geht, da er, so heißt es, mit seiner übertrieben ängstlichen Einstellung deren Bau verzögert habe. Erst am Ende der 1960er Jahre konnte Slavik von der Dringlichkeit der Expansion der öffentlichen Verkehrsmittel mittels eines Baus einer U-Bahn überzeugt werden und legte somit den Grundstein für die Umwidmung der Kärntner Straße zur Fußgängerzone.²⁷²

Es soll jedoch nicht der Eindruck entstehen, Slavik hätte nur Gutes vollbracht. Ihm sind ebenso einige Misserfolge zuzuschreiben, auch Korruptionsskandale²⁷³ und finanzielle Desaster können seiner Ära zugeordnet werden. 1973 trat Slavik als Bürgermeister zurück.²⁷⁴

Slavik sollte deshalb zum Thema gemacht werden, da er die Grundsteine für die weiteren Entwicklungen bezüglich der Transformation der Kärntner Straße legte. Sein Nachfolger, Leopold Gratz, trat sein Amt in einer kritischen Phase an, jedoch konnte er durch seine Popularität punkten, da er das liberale Image der Wiener SPÖ bereits Jahre zuvor entscheidend geprägt hatte. Die Landtags- beziehungsweise Gemeinderatswahlen im Oktober 1973 fielen äußerst positiv für den jungen Politiker Gratz und seine Partei aus. Die SPÖ konnte mit 60,1% 66 Mandate erzielen, die ÖVP kam im Vergleich dazu auf 29,3% und 31 Mandatare. Veranlasst durch zahlreiche Konfrontationen während des Wahlkampfes zwischen den zwei Großparteien, wurde eine weitere Zusammenarbeit in Form einer Regierungskoalition nicht mehr fortgeführt und somit trug die SPÖ die Alleinverantwortung und stellte alle amtsführenden Stadträte.²⁷⁵

²⁷¹ Beispielsweise war Slavik Urheber der neuen Wiener Wohnbauaktion, des Prinzips der kostendeckenden Mieten bei Gemeindewohnungen, der Miteinberechnung der Baukosten in die Mieten, der Kreditaktion für gewerbliche Betriebe. Seine erste zukunftsweisende Entscheidung war die Zustimmung zum Großprojekt des Baus des Allgemeinen Krankenhauses im Jahr 1958.

Quelle: Bihl, Gustav; Meißl, Gerhard; Musner, Lutz: Vom Kriegsende 1945 bis zur Gegenwart. In: Csendes, Peter; Opll, Ferdinand (Hg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien, Köln (u.a.) 2006. 613.

²⁷² Vgl. Bihl, Gustav; Meißl, Gerhard; Musner, Lutz: Vom Kriegsende 1945 bis zur Gegenwart. In: Csendes, Peter; Opll, Ferdinand (Hg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien, Köln (u.a.) 2006. 613f.

²⁷³ Beispielsweise wurde Slavik vom Rechnungshof für Grundstückstransaktionen kritisiert. Der Ehemann seiner Cousine, Josef Machek, schien bestens informiert gewesen zu sein, wo die Gemeinde in naher Zukunft bauen werde, da Machek die Grundstücke zuvor erwarb und später der Gemeinde um ein Vielfaches weiterverkaufte. Quelle: Biehl, Meißl, Musner. Bis zur Gegenwart, 615.

²⁷⁴ Vgl. ebenda, 616.

²⁷⁵ Vgl. ebenda, 617f.

Jene Großprojekte, die unter Slavik begonnen wurden, wurden in der Amtszeit von Gratz (1973-1984) fertiggestellt. Beispielsweise die Schaffung des U-Bahn-Grundnetzes mit den Linien U1, U2 und U4 im Jahr 1982 und 1978 die Fertigstellung der Südost- Tangente und somit der größten und wichtigsten Autobahnstrecke Wiens.²⁷⁶

Die Anfänge der Stadterneuerung und demgemäß auch die Umwidmung der Kärntner Straße zur Fußgängerzone fallen ebenso in die Amtszeit von Gratz. Der Politik der 1970er Jahre gelang eine Revitalisierung der Innenstadt, die zuvor im Verkehr zu ersticken drohte. Trotz großer Widerstände wurde die Fußgängerzone in der Kärntner Straße im August 1974 eröffnet.²⁷⁷

Trotz der Durchführung der genannten Großprojekte und diverser Erneuerungen und vor dem Hintergrund der sozialdemokratischen Hochblüte unter Kreisky wurde das politische System Wiens der 1970er Jahre als bürger_innenfern und wenig effizient charakterisiert, was zu einer vermehrten Stimmenthaltung bei den Wähler_innen_n führte.²⁷⁸

7.3.2 Strukturanalyse

Analysiert wurde der Zeitungsartikel 1 aus der Wiener Zeitung: *Fußgängerzonen – keine toten Zonen. Neugestaltete Kärntner Straße wurde gestern offiziell eröffnet*, der sich innerhalb des Diskursstranges Kärntner Straße inhaltlich vorrangig mit der Politik auseinandersetzt. Die ideologischen und inhaltlichen Schwerpunkte bilden die politischen Maßnahmen, die für die Umgestaltung der Inneren Stadt getroffen wurden beziehungsweise weiterhin noch getroffen werden sollten. Als das Ereignis, das diesen Artikel initiierte, kann die Eröffnung der Fußgängerzone in der Kärntner Straße am 6. August 1974 betrachtet werden. Der Artikel erschien am Tag darauf, dem 7. August 1974.

Die Schwerpunkte dieses Diskursstranges liegen in der Betonung der großen Herausforderung der Planungsdurchführung und -umsetzung. Vor der offiziellen Eröffnung habe es noch eine grundsätzliche Fußgängerzonendebatte gegeben, in der unter anderem die Frage gestellt wurde, ob die Kärntner Straße überhaupt mit urbanem Leben erfüllt werden könnte. Die sprachliche Performanz wirkt eher negativ, da von toten Zonen

²⁷⁶ Vgl. ebenda, 620.

²⁷⁷ Vgl. ebenda, 620ff.

²⁷⁸ Vgl. ebenda, 622.

in der kalten Jahreszeit berichtet wird, vor deren Entstehung Bürgermeister Gratz warnte. Im Diskursstrang der Politik ist gut ersichtlich, dass die Hauptakteure nach Argumenten und Ausreden suchen, die ihre Position und ihre Verantwortung schmälern. Unter anderem behauptete Stadtrat Fritz Hofmann, dass Politiker keine Architekten spielen sollten und dass bloß alle Wünsche und Forderungen der Architekten (zum Beispiel die Beleuchtungskörper) berücksichtigt wurden. Ebenso wurde im Diskurs darauf geachtet, die Parteidisziplin aufrecht zu erhalten, indem ÖVP-Stadtrat Günther Goller die konkurrierende Partei kritisierte, dass kein Gesamtkonzept vorlag und für weitere Fußgängerzonen Wettbewerbe stattfinden müssten. Die Entscheidung über die Gestaltung solle eine Jury übernehmen, könne jedoch auch von der Bevölkerung übernommen werden.

Die eingesetzten Wirkungsmittel setzen vor allem auf Verständnis und Einsicht gegenüber der Bevölkerung seitens der Politik, so beispielsweise auch der Vorschlag für eine Entscheidungsbeteiligung der Bevölkerung.

7.3.3 Feinanalyse

Der institutionelle Kontext des analysierten Zeitungsartikels ist in der Wiener Zeitung zu verorten. Der betreffende Artikel wurde aufgrund des Anlasses der Eröffnung der Fußgängerzone in der Kärntner Straße verfasst.

Betrachtet man die sprachlich-rhetorischen Mittel genauer, so lässt sich bereits in der Überschrift eine Metapher finden: „Fußgängerzonen – keine toten Zonen“. Die Kärntner Straße soll in der kalten Jahreszeit nicht zur toten Zone mutieren, das erwünscht sich Bürgermeister Gratz. Ebenso lässt sich eine Anadiplose erkennen, die jedoch in ihrer Form kaum simpler sein könnte (*„Der Wiener Bürgermeister stellte dabei fest, daß die neue Fußgängerzone Kärntner Straße eine große Herausforderung darstelle: eine Herausforderung nicht nur an die Stadt Wien[...]“*²⁷⁹).

Der Text funktioniert vor allem mittels seiner Einfachheit, der Wortschatz ist nicht komplex und der Stil ist leicht verständlich. Die gewählten Argumentationsstrategien sind ähnlich, es werden stets die Argumente der politischen Hauptakteure niederge-

²⁷⁹ Anhang: Fußgängerzonen – keine toten Zonen. Neugestaltete Kärntner Straße wurde gestern offiziell eröffnet. Wiener Zeitung am 7.8.1974

schrieben. In Bezug auf Implikate und Anspielungen lässt sich eine minimale Kritik an den Architekten beziehungsweise ein Abschieben der Verantwortung auf diese erkennen, da den Architekten der nötige Spielraum gegeben wurde, ihnen alle Wünsche und Forderungen bezüglich Pflasterung, Beleuchtung und so weiter gewährt wurden und die Politiker keine Architekten spielen sollten. Als die Akteure dieses Zeitungsartikels fungieren eindeutig die Politiker (Bürgermeister Gratz, Stadtrat Hofmann, Stadtrat Goller).

In Bezug auf inhaltlich-ideologische Aussagen kann auf die Zukunftsvorstellung eingegangen werden, die im Text vermittelt wird. Die Wirkung, die dieser Text auf die Leser_innen hat, ist jene, dass man in Zukunft mehr mitentscheiden wird dürfen/müssen/können. Ebenso macht es den Anschein, als ob seitens der betreffenden Politiker Schuldzuweisungen stattfinden, die sich auf die Architekten und die Planung beziehen. Die Politik hält sich sozusagen aus dem Spiel, stellt sich auf die Seite der Mehrheit der Bevölkerung und wirft ebenfalls Steine auf die Hauptakteure der Planung (Holzbauer und Windbrechtlinger). Die Debatte verlangt keine nähere Betrachtung, um Gründe für eine dahingehende Verhaltensweise zu finden. Die Politik und ihre Parteidisziplin verlangt geradezu nach solchen Performanzen, die eigene Schuld beziehungsweise die Teilhabe an Ergebnissen, die Unzufriedenheit auslösen, darf nicht zugegeben werden, denn die Politik hat mit Sicherheit auch einen großen Teil zur Transformation der Kärntner Straße beigetragen, was keinesfalls als negativ anzusehen gilt. Das kollektive Bewusstsein, das in der Debatte rund um die Eröffnung der Fußgängerzone in der Kärntner Straße produziert wurde, war jenes, dass die Planung und die Gestaltung versagten und diese an der Unzufriedenheit in der Bevölkerung und unter den Anrainern_innen die Hauptschuld trugen.

7.4 GESTALTUNG UND PLANUNG - DISKURSANALYSE

7.4.1 Einführung

Seit den 1960er Jahren wurden die Probleme in der Stadtentwicklung, die durch den wirtschaftlichen Umbruch ausgelöst wurden, immer deutlicher sichtbar und in Folge dessen wurde die Frage der Planbarkeit urbaner Entwicklungen stets brisanter. Die Reaktion der Wiener Stadtplanung darauf waren Schwerpunktsetzungen. Unter dem Pla-

nungsstadtrat Fritz Hofmann wurde 1970 die Erarbeitung eines neuen räumlichen Leitbildes bekannt gegeben. Inhalt dieses Programms waren die Stadterneuerung in den Wiener Innenbezirken und die Entlastung vom Autoverkehr durch die Schaffung von Fußgängerzonen. Das Konzept der funktionell durchmischten Stadt und das bereits erwähnte neue Prinzip der Stadterneuerung wurden in der Mitte der 1970er Jahre aufgrund von sozialen und wirtschaftlichen Prozessen erneut beschleunigt. Die 1970er Jahre waren, in wirtschaftlicher Hinsicht, dominiert von der fortschreitenden Tertiärisierung, der zunehmenden internationalen Konkurrenz, der verstärkten Spezialisierung und der Umpolung hin zu einer Freizeit- und Konsumgesellschaft. All diese Gegebenheiten stellten die Stadtplanung vor große Herausforderungen.²⁸⁰

Die Citybildung hatte laut Lichtenberger bereits im 18. Jahrhundert begonnen und hat sich seit etwa der Mitte des 19. Jahrhunderts auf die Ringstraßenzone und auf die angrenzenden Bezirke ausgeweitet. Die Altstadt kann als ein überwiegender Teil der City betrachtet werden und den „wahren“ Kern bildet das Areal um den Graben und das Areal um die Oper, die durch die Kärntner Straße miteinander verbunden sind. Lichtenberger betont die sehr schwierigen Herausforderungen für die modernen Stadtplaner_innen, die in einem äußerst komplexen, baulich und sozioökonomisch vielfältigen Gebilde ihre Dienste leisten müssen. Bis in die 1970er Jahre existierte kein Citykonzept, da der wirtschaftsorientierte Dienstleistungsbereich stets ausgeklammert wurde. Die konsumorientierte Planungsmaßnahme der Umwidmung der Kärntner Straße zur Fußgängerzone kann als eine der wichtigsten, wenn nicht als die wichtigste, angesehen werden. Der Individualverkehr wurde somit vom Stadtzentrum verbannt und stattdessen wurde eine Hauptumsteigestation der U-Bahn auf dem Stephansplatz errichtet.²⁸¹

Die Planung der U-Bahn wurde generell an die Innenstadt angepasst und ist eindeutig auf die alles beherrschende City ausgerichtet:

- U1: Nord-Süd-Durchmesser (über die City von Favoriten nach Kagran)
- U2: ehemalige 2er Straßenbahnlinie, die als ringförmiger Verteiler um die City fungiert
- U3: Ost-West-Durchmesser, verbindet den Bereich Landstraße über die City mit Mariahilf und Ottakring

²⁸⁰ Vgl. Mautner, Victor Gruen, 42f.

²⁸¹ Vgl. Lichtenberger, Wiener Altstadt, 16.

- U4: ehemalige Stadtbahnlinie Wiental-Donaukanal; aus dem Westen und Norden als Radiallinie in die Innenstadt führend²⁸²

Die Errichtung der Fußgängerzone war, wie bereits erwähnt, eng mit dem Bau der U1 verbunden, wobei Gruen die parallele Einrichtung einer Fußgängerzone forderte. Die Umsetzung der Fußgängerzone benötigte in den 1970er Jahren einen Anlass, diesen bildete die notwendige Sperrung aufgrund des U-Bahn Baus. Die damalige Verkehrsader musste mit dem Bau der U-Bahn auf dem Stephansplatz gesperrt werden. Für das Gelingen und den Erfolg dieses großen Projektes betrachtete Gruen folgende Aspekte als die wichtigsten Maßnahmen, die ergriffen werden mussten²⁸³:

- *„die Information der Öffentlichkeit über die Planungsschritte beim U-Bahn-Bau*
- *die Schaffung von Attraktionen als zusätzliche Anziehungspunkte*
- *die künstlerisch ansprechende Ausgestaltung der Fußgängerbereiche*
- *die Einführung eines sogenannten „Fußgängerhilfsverkehrs“ mit Elektrobussen*
- *die Beauftragung eines Gremiums für die Durchführung von Konzerten, Ausstellungen, Festen und ähnlichen Veranstaltungen in der neuen Fußgängerzone“²⁸⁴*

Gruen folgte in seinen Planungen stets seinen städtebaulichen Grundkonzepten:

1. Urbanität: Der Terminus bedeutet für Gruen die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Angeboten wählen zu können.
2. Nutzungsmischung: Aufgrund der immer größer werdenden flächenmäßigen Ausdehnung der urbanen Bereiche²⁸⁵ entwickeln sich anstatt der ursprünglich kleinen funktionellen Einheiten riesige monofunktionelle Stadtteile.
3. Kompaktheit: Der Gefahr der Überdehnung städtischer Strukturen soll entgegengewirkt werden, sodass das optimale Maß von Verdichtung der Nutzung des städtischen Bodens angestrebt werden kann.
4. Polyzentrische Stadtstruktur: Darunter wird der polyzentrische Aufbau größerer Städte, die aus einem multifunktionalen Kern und mehreren Nebenzonen bestehen sollen, verstanden. Gruen erkannte somit als einer der Ersten den Zusammenhang zwischen Raum- und Stadtplanung.

²⁸² Banik-Schweitzer, Renate; Redl, Leopold; Wünschmann, Peter: Das lange Warten auf die kurze Reise. Der öffentliche Verkehr. In: Banik-Schweitzer, Renate; Hovorka, Hans; Köpl, Regina; Lachnit, Peter; Matznetter, Walter; Meißl, Gerhard; Pirhofer, Gottfried; Silveri-Woda, Brigitte (Hg.): Wien wirklich. Der Stadtführer. Wien 1992. 66.

²⁸³ Vgl. Mautner, Victor Gruen, 80.

²⁸⁴ Ebenda, 80.

²⁸⁵ Fachbegriff „urban sprawl“

5. Vorrang für den öffentlichen Verkehr: Gruen kritisierte die Orientierung der Stadtplanung an den Erfordernissen des Verkehrs, sein vorrangiges Ziel dahingehend war eine Verminderung des Individualverkehrs. Der Kollektivverkehr soll ermutigt und der Individualverkehr entmutigt werden. Auch in seinem Wiener Innenstadtkonzept setzte er diesen Punkt durch.
6. Schaffung von Umweltoasen: Dieses Konzept ist wesentlich für die Wiederbelebung von Stadtkernen, hierbei ist der öffentliche Raum den menschlichen Aktivitäten gewidmet.

Gruen kann gemeinsam mit seinen ausgearbeiteten Grundkonzepten eine Vorreiterrolle zugeschrieben werden, da die in seinen Arbeiten vertretenen Ideen in der Zeit der 1960er Jahre nicht unbedingt auf Zuspruch stießen und eine Neuorientierung innerhalb der Stadtplanung erst ab der Mitte der 1970er Jahre festzustellen ist.²⁸⁶

Obwohl Gruen hinsichtlich der planerischen Tätigkeiten die Rolle des Protagonisten zuzuschreiben ist, kommt er im diskursiven Feld nicht vor. Vor allem die Architekten des Großprojekts (Holzbauer und Windbrechtlinger) bestimmen den Diskurs in den Printmedien. Erst Jahrzehnte nach der Gestaltung der Fußgängerzone in der Kärntner Straße erkannte man die frühen Talente, die sich erst später in den 1990er Jahren dursetzten:

„Holzbauer wirkte hingegen in Wien als Gravitationszentrum einer Modernität, welche die kontextualistischen Elemente der Postmoderne mit dem formalen Standarddenken der orthodoxen Moderne virtuos, wirkungsvoll und auf selbstbewusste Weise kombinieren konnte. Mit der Gestaltung der Fußgängerzone Kärntner Straße (1972-1976) und der U-Bahn (mit anderen, 1971-1981) griff er als Vorkündiger der großen Projekte der neunziger Jahre erstmals deutlich wahrnehmbar in das Stadtbild ein.“²⁸⁷

In der anschließenden Diskursanalyse soll unter anderem vorgeführt werden, unter welchem medialem Druck die Architekten zu leiden hatten und welche teilweise sehr schroffe und inadäquate Ausdrucksweise gewählt wurde.

²⁸⁶ Vgl. Mautner, Victor Gruen, 118-123.

²⁸⁷ Vgl. Böckl, Matthias: Lifestyle und Seelenleben. Urbane Schwerpunkte der Architektur der „schnellen Jahre“ 1978-1985. In: Drexler, Martin; Eiblmayr, Markus; Maderthaner, Franziska (Hg.): Idealzone Wien. Die schnellen Jahre (1978-1985). Wien 1998. 52.

7.4.2 Strukturanalyse

Genauer analysiert wurde der Zeitungsartikel 2 aus der Kronen Zeitung: *Freud und Leid der Kärntner Straße*, der sich innerhalb des Diskursstranges rund um die Kärntner Straße hauptsächlich mit der Debatte bezüglich der Gestaltung der Fußgängerzone beschäftigt. Die Gestaltung wird hauptsächlich aus einem negativen Blickwinkel betrachtet und als problematisch bezeichnet. Der Architekt Wilhelm Holzbauer selber eröffnete das Wortgefecht rund um die „Steinigung“: *„Egal, wie wir es machen, von den Wienern werden wir auf jeden Fall gesteinigt!“*, prophezeite er bereits im Vorhinein. Den Inhalt der kritischen Äußerungen bezüglich der gestalterischen Maßnahmen dominieren vor allem die Beleuchtungskörper, die laut aufgebrachter Geschäftsleute besser auf den Schlachthof St. Marx passen würden. Des Weiteren werden seitens der Kronen Zeitung Alternativvorschläge geboten, die in einem sarkastischen Tonfall präsentiert werden. Quantitativ beobachtet lässt sich feststellen, dass unzählige Male darauf hingewiesen wird, dass die Leuchter nicht schön sind. Die strenge und harte Gestaltung der Stadtmöblierung hat auf Liebenswürdigkeit und Sentimentalität verzichtet und der Niedergang der Kärntner Straße sei vorprogrammiert. Aufgrund von „Outdoor-Girls“, unbrauchbaren Ansichtskartenständen und hässlichen Speisekartentafeln werde die Kärntner Straße zu einem Souvenirbasar. Ein weiterer wichtiger Aspekt sind die Bäume, über die sich die Zeitung negativ äußert. Der Brunnen findet ebenso keinen Gefallen, wird hinsichtlich Form und Standort kritisiert und bekommt einen lieblosen Spitznamen. Der Autor weist wiederum darauf hin, dass der Architekt mit Steinen beworfen werden sollte und beschwert sich über die Gliederung und die Struktur des Straßenzuges. Außerdem gibt der Verfasser des Textes Hinweise auf die Zufahrtserlaubnis der Lieferfahrzeuge (*„Leider kommt noch ein viel stärkeres »Ornament« aufs Pflaster: die Ölflecken von den Lieferfahrzeugen“*²⁸⁸).

Eine weitere feste Aussage bezieht sich auf die Tatsache, dass es nicht die Gestaltung ist, sondern das Leben, das eine Fußgängerzone ausmacht. Aber auch gerade dieses scheint laut dem Zeitungsbericht gefährdet zu sein, da verschiedene Aktivitäten (Blaskapellen, Sektenprediger, Kaffeehaustische) den Umsatz der Geschäfte bloß stören und nicht steigern würden.

²⁸⁸ Anhang: Freud und Leid der Kärntner Straße. Kronen Zeitung am 7.8.1974

Ferner wird angemerkt, dass sich die Form der Kärntner Straße grundsätzlich nicht für eine Fußgängerzone eigne, vielmehr sei es die Platzform, die sich für dahingehende Vorhaben eignet, wie sie beispielsweise auf dem Stephansplatz und am Graben vorzufinden ist. All diese Zweifel sieht der Autor bestätigt und meint, dass ein leerer Platz angenehm sei, aber eine leere Straße ausgestorben wirke. Die Kärntner Straße sei eben kein Platz zum Verweilen, die kleinen, geschlossenen Plätze seien hierfür weit mehr geeignet. Die Straße avanciere zum gigantischen Freiluftkaufhaus und biete keine Möglichkeit zum Verweilen und Begegnen.

Zusammengefasst ergeben sich im Zuge der Strukturanalyse folgende Kritikpunkte, die ich als feste Aussagen bezeichnen möchte:

Überthema: Gestaltung/ Architekt Holzbauer; Unterthemen: Beleuchtungskörper, Bäume, Straßenmöblierung, Brunnen, Lieferfahrzeuge, ungeeignete Straßenform

7.4.3 Feinanalyse

Der Zeitungsartikel wurde am 7. August 1974 in der Kronen Zeitung veröffentlicht, einen Tag nach der Eröffnung der Fußgängerzone in der Kärntner Straße. Der Bericht ist der Rubrik der aufhetzenden Reden zuzuordnen und wirkt in einer polarisierenden Art und Weise.

Der Autor bediente sich sprachlich-rhetorischen Mittel, die äußerst sarkastisch wirken. In der Überschrift lässt sich eine Antithese beziehungsweise Polarität finden: „Freud und Leid“. Selbst bei detaillierter Auseinandersetzung mit dem Text stößt man nicht auf das Freud, sondern nur auf das Leid. Die Überschrift wird somit trivial. Ein weiteres rhetorisches Mittel, welches der Verfasser häufig verwendet, bezieht sich auf die Steinigung der Ehebrecherin aus dem Johannesevangelium: *„Wer will da den ersten Stein auf den Architekten werfen?“*²⁸⁹

Der Text wirkt insgesamt äußerst abwertend und hetzend. Es wird ein Gesellschaftsverständnis vermittelt, das auf ein Verhältnis „alle gegen einen“ plädiert. Das kommunizierte Menschenbild wirkt wertlos, unbrauchbar und unnütz. Wären die propagierten Zu-

²⁸⁹ Anhang: Freud und Leid der Kärntner Straße. Kronen Zeitung am 7.8.1974

kunftsvorstellungen auf den Architekten angewendet worden, hätte das ein böses Ende genommen.

Das vorliegende Fragment des gesamten Diskurses mit dem Inhalt der Gestaltung der Fußgängerzone in der Kärntner Straße wirkt kontinuierlich auf Subjekte und Gesellschaften ein. Als dieses setzen sich die diversen Äußerungen, die ich hiermit als inhaltliche Hetze bezeichnen möchte, im kollektiven und individuellen Bewusstsein der Menschen fest. Eine möglichst neutrale und objektive Darstellung der Diskursfragmente scheint somit nicht immer zur Gänze möglich zu sein.

Die Häufung der negativen Aussagen des analysierten Diskursfragments ergibt einen überspitzt formulierten Zeitungsbericht, der an seiner eigenen Aufgabe, nämlich möglichst neutral zu bleiben, scheitert. *Freud und Leid der Kärntner Straße* bildet einen Teil der insgesamt äußerst negativen Berichterstattung rund um die Vorhaben der Transformation der Kärntner Straße zur Fußgängerzone ab und kann somit als beispielhafter Prototyp betrachtet werden.

7.5 GESAMTINTERPRETATION DES DISKURSSTRANGES

Die Gesamtinterpretation des Diskursstranges beinhaltet eine abschließende Interpretation und die Darstellung der Ergebnisse, wobei unter anderem sprachliche und soziale Besonderheiten der verschiedenen Diskursfragmente zusammengetragen werden. Außerdem sollen die Texte hinsichtlich ihrer Wirkungen miteinander verglichen werden. Fragen, wie beispielsweise: Welche Botschaft vermittelt das Diskursfragment? Wie ist die Wirkung des Diskurses einzuschätzen? An welche Zielgruppe richtet sich der Text? (Wie) Wird Bezug auf politische ökonomische, historische und kulturelle Gegebenheiten genommen?²⁹⁰ All jene Ergebnisse werden im Anschluss reflektiert und letztlich möchte ich eine Gesamtaussage formulieren.

Die untersuchten Diskursfragmente gehen in ihrem Stil, ihrer Ausdrucksweise und ihren Argumentationsstrategien sehr weit auseinander. Die Bandbreite reicht von einer relativ vernünftigen und nachvollziehbaren Berichterstattung bis hin zu polarisierenden Hetzaufrufen. Die vermittelten Botschaften erweisen sich somit eher als sehr unter-

²⁹⁰ Vgl. Jäger, Diskursanalyse, 109.

schiedlich. Zur Verdeutlichung ein kurzes Beispiel: In einem Zeitungsartikel aus der Kronen Zeitung (*Freud und Leid der Kärntner Straße*) wird die Botschaft vermittelt, dass jemand einen ersten Stein auf den Architekten werfen sollte. Eine andere Botschaft aus der Wiener Zeitung wiederum (*Fußgängerzonen – keine toten Zonen*) vermittelt den Leser_innen, ein gewisses Vertrauen in die Politik zu setzen, da diese die zukünftigen Entscheidungen besser und überlegter treffen werde, und insbesondere die Bevölkerung bei bestimmten Entscheidungen teilhaben zu lassen. Der Bericht *Gang zum Grabstein mit Wasserspülung* aus dem Kurier vermittelt die Botschaft, dass die Architekten Holzbauer und Windbrechtinger alles falsch gemacht hätten, was nur falsch gemacht hätte werden können und untermauert die Botschaft mit einer seitenlangen Aufzählung über die „eigenwilligen Akzente“, die die Innenstadtarchitekten setzten. Die allermeisten Berichte bleiben in ihren Botschaften äußerst negativ, kaum jemand erwähnt die guten Seiten der Neugestaltung. Nur bei einem Zeitungsartikel stellte sich heraus, dass nicht nur die Architekten an allem Schuld tragen könnten. In *Auf dem Kärntner Pfad* aus der Wiener Zeitung wird der Spieß umgedreht, wobei die Bevölkerung für ihre abfällige Kritik beanstandet wird und die Botschaft vermittelt wird, dass die Menschen, bevor sie lautstarke Kritik äußern, vor ihren eigenen Türen kehren sollten.

Die Adressat_en_innen/die Zielgruppen der verschiedenen Diskursstränge sind ebenso heterogen.

Die Adressat_en_innen des Zeitungsartikels aus der Wiener Zeitung *Keine toten Zonen* sind als eher neutrale, optimistisch, in die Zukunft blickende Menschen einzustufen. Eine Zielgruppe, die womöglich unbefangen und nicht involviert ist in die Angelegenheiten.

Die Zielgruppe des Zeitungsartikels aus der Kronen Zeitung *Freud und Leid der Kärntner Straße* kann als unsachlich, emotional aufgeladen und pessimistisch eingeschätzt werden. Außerdem wirkt der Text so, als ob er die Anrainer_innen zusätzlich aufputschen möchte, um diese zu Untaten zu animieren.

Der Artikel aus der Wiener Zeitung *Auf dem Kärntner Pfad* verfolgt das Ziel, all jene Wiener_innen anzusprechen, die lautstarke und ungerechtfertigte Kritik ausübten. Der Text dient dazu, dieser Zielgruppe den Spiegel vorzuhalten, um ihnen deutlich zu machen, dass die Argumentationen teilweise unbegründet und nicht nachvollziehbar waren.

Der Bezug auf politische ökonomische, historische und kulturelle Gegebenheiten hält sich bei allen Texten in Grenzen. Die Zeitungsartikel verfolgen nicht das Ziel, den Leser_innen sachliche Informationen zu vermitteln, sondern eher subjektive Empfindungen weiterzugeben.

Der ausgewählte Untersuchungskorpus erweist sich als ausdifferenziert. Auch Printmedien sollten ihre Aufgabe, ihre grundlegenden Funktionen, wie beispielsweise Informationszugang für die Bevölkerung zu ermöglichen und durch Kritik und Diskussion zur Meinungsbildung der Gesellschaft beizutragen, nicht aus dem Blick verlieren. Selbstverständlich ist die Berichterstattung des präsentierten Diskursstranges über 40 Jahre her, jedoch gibt es auch heute noch zu persönliche, zu subjektive Berichterstattungen. Unter anderem soll auch diese Arbeit eine Botschaft vermitteln, und zwar medienkritisch und reflektiert zu sein. Gleichzeitig gilt jedoch zu beachten, dass man es nie allen recht machen kann. Niemand ist in der Lage, rational und objektiv zu beurteilen, welcher Geschmack der richtige und beste ist.

Für die Gesamtaussage, die ich über die Diskursanalyse des Diskursstranges (Umwidmung der Kärntner Straße zur Fußgängerzone) treffen möchte, ziehe ich eine lateinische Redewendung aus der Antike zu Hilfe:

de gustibus non est disputandum

7.6 BERICHTERSTATTUNG 1971 – VOR DEM BESCHLUSS DER ENDGÜLTIGEN UMSETZUNG

In der Wiener Innenstadt wurde 1971 erstmals probeweise eine Fußgängerzone eingerichtet. Diese provisorische Fußgängerzone umfasste den Graben, den Stock-im-Eisen-Platz und die Kärntner Straße bis zur Donnergasse. Anschließend erfolgte nach den Ideen von Victor Gruen die Umsetzung einer verkehrsberuhigten Zone am Graben und 1973 beschloss man die definitive Installierung einer Fußgängerzone in der Kärntner Straße.²⁹¹

Der vorliegende Diskursstrang beinhaltet eben diese Zeitspanne, in der die Wiener Politik, die Wiener Handelskammer und die Wiener_innen selber die Vor- und Nachteile ei-

²⁹¹ Vgl. Czeike, Felix: Online Wien Lexikon, online unter: <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerzonen> (25.9.2017)

ner Fußgängerzone diskutierten und letzten Endes den Beschluss erfassten, eine Installation einer Fußgängerzone umzusetzen.

7.6.1 Strukturanalyse

Analysiert wurden die Zeitungsartikel 10 bis 20, die im Anhang zu finden sind. All jene Artikel beschäftigen sich mit dem Projekt „Weihnachtskorso 1971“, einem Experiment vor der Umsetzung der Fußgängerzone in der Wiener Innenstadt.

Wie kurzfristig die Beschlüsse zur Umsetzung des Experiments „Weihnachtskorso 1971“ waren, wird in Zeitungsartikel 19 (15.10.1971: *Wien. – Noch vor Weihnachten Fußgängerzonen in der Innenstadt: Was KURIER kürzlich als mögliche Lösung des Einkaufsproblems in der baugeschädigten City ankündigte, will die Stadtplanung nun realisieren.*) sichtbar. Die Geschäftsleute äußerten ihre Bedenken, wonach innerhalb dieser kurzen Zeitspanne die Zulieferung nicht umorganisiert werden könne. Die Entscheidung ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht gefallen, da sich Handelskammer und Rathaus nicht einig wurden. Die Geschäftsleute hatten unter den Umstrukturierungen zu leiden, denn aufgrund des U-Bahn-Baus beklagten diese Einbußen, die sie dem Baulärm und dem Schmutz der Aufgrabungen zuschrieben. Der Kurier deutet an, dass sich die Geschäftsleute nicht beschweren sollen, denn letzten Endes ging es eben darum, dass dieses Projekt den Unternehmen helfen und nicht schaden sollte. Die Geschäfte werden, laut Kurier, in der „echten“ Fußgängerzone besser laufen als je zuvor.

Am 30. Oktober 1971 berichtet die Wiener Zeitung von den Überlegungen der Wiener Handelskammer, der Polizeidirektion und des Magistrates, in einem Teil der Wiener Innenstadt über die Weihnachtszeit eine Fußgängerzone einzurichten. Obwohl die Verhandlungen, laut der Wiener Zeitung, in einer sehr guten Atmosphäre stattfanden, kam es noch zu keinen Ergebnissen. Auch die Arbeiterzeitung (Zeitungsartikel 18, 30. Oktober 1971: *Verhandlungen wieder ergebnislos abgebrochen*) berichtet über das weitere Tauziehen um die Fußgängerzone, wobei die Stadtverwaltung zwei Vorschläge bot und die Handelskammer ablehnte. Die Handelskammer wollte den Vorschlag der Fußgängerzone nur dann annehmen, wenn es auch Sondergenehmigungen für Personenautos gebe, was jedoch für eine Fußgängerzone wiederum sinnlos gewesen wäre. Weiters

wollte die Handelskammer eine weitere Ladezeit zwischen 13 und 15 Uhr, denn laut der Kammer hätte die Zeit von 7 bis 10 Uhr nicht gereicht. Die Arbeiterzeitung weist darauf hin, dass von den 723 Kammermitgliedern, die im betroffenen Bereich ihre Firmen haben, nicht einmal 10% Bedenken gegen die Fußgängerzone äußerten, da diese mit Gewissheit eine Umsatzsteigerung zur Folge haben wird. Der Ablehnung seitens der Wiener Handelskammer steht die Arbeiterzeitung verständnislos gegenüber. Wird am 30. Oktober 1971 noch über das *sich-nicht-einig-werden-wollen* berichtet, so kann am 3. November 1971 in der Wiener Zeitung verkündet werden, dass die verkehrsarme Zone tatsächlich umgesetzt wird (Zeitungsartikel 13, 30. Oktober 1971: *Bahn frei für Fußgängerzone! Einigung über verkehrsarme Zone in der Wiener City*). Kammerpräsident Mittlerer und Bürgermeister Slavik einigten sich schließlich doch noch bezüglich der Einzelheiten dieses erstmaligen Experiments. Die Wiener Zeitung bietet ausführliche Informationen der Zulieferungsmöglichkeiten.

Die Wiener Zeitung kündigte am 26. November 1971 nochmals das Projekt „Weihnachtskorso 1971“ an (Zeitungsartikel 14, 26. November 1971: *„Weihnachtskorso 1971“ Ab Samstag gibt es in der Wiener Innenstadt eine provisorische Fußgängerzone*). Das Projekt soll für die Bevölkerung eine Erleichterung beim Einkaufen darstellen, wobei ein Gewinn an Urbanität angestrebt wurde. Die Wiener Innenstadt und somit auch die Kärntner Straße sollte mit Hilfe dieser Maßnahme wieder stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt werden. Aufgrund des enormen Verkehrsaufkommens waren die Kommunikationsmöglichkeiten der Menschen äußerst eingeschränkt, die Stadt sollte somit wieder zu einem städtischen Lebensraum werden. Die provisorischen Gestaltungsmaßnahmen, die vom Architektenpaar Windbrechtinger vorgenommen wurden, sahen eine starke Scheinwerferbeleuchtung vor, die ab der Dämmerung ausgeleuchtet sein sollte, sodass die Konturen der Fassaden zum Stephansdom führen. Lautsprecheranlagen sorgen für eine Musikbeschallung in der Fußgängerzone, die unter anderem auch der Ankündigung von Aktivitäten dienten. Das Projekt „Weihnachtskorso 1971“ inkludierte auch zahlreiche Unterhaltungsmöglichkeiten. Außerdem wurden Messungen vorgenommen, es wurden die Luftverschmutzung und der Straßenlärm gemessen, um einen Unterschied zwischen verkehrsreicher und -armer Straße feststellen zu können.

Zeitungsartikel 10 (*Startschuß zum Weihnachtsjahrmarkt. Wien: Zahlreiche Attraktionen in der Fußgängerzone – Polizei auf hartem Kurs*) und 21 (*Ein Volksfest, von Autobussen*

durchkreuzt) beschäftigen sich mit der Eröffnung des „Weihnachtsjahrmarktes“, die von den verschiedensten Unterhaltungsmaßnahmen, wie beispielsweise Musik, Kaspertheater, Spielbällen und zahlreichen weiteren Attraktionen, begleitet wurde. Im Kurier, *Ein Volksfest, von Autobussen durchkreuzt*, wurde gar von einem Wiener Volksfest gesprochen, das von Zehntausenden Wiener_n_innen besucht wurde.

Das Experiment einer temporären Fußgängerzone in der Zeit um Weihnachten 1971 wurde laut Presse (Zeitungsartikel 10, 26.11.1971: *Startschuß zum Weihnachtsjahrmarkt. Wien: Zahlreiche Attraktionen in der Fußgängerzone – Polizei auf hartem Kurs*) einvernehmlich zwischen Handelskammer und Stadtverwaltung beschlossen. Der Lieferverkehr wurde auf die Zeit zwischen 7 und 10:30 Uhr beschränkt und für den gesamten Verkehr galt ein Fahr- und Halteverbot (mit Ausnahme der städtischen Autobusse, der Fahrzeuge der Straßenerhaltung, der Postautos und der Einsatzfahrzeuge). Slavik meinte laut Kurier (Zeitungsartikel 21), dass der Autobus wie ein Elefant auf einen Ameisenhaufen passt, und kritisierte mit dieser Aussage die Planungsmaßnahmen bezüglich des Verkehrs. Bürgermeister Slavik betonte, dass für einen Erfolg der Fußgängerzone die Wiener_innen selbst verantwortlich seien.

Der Gefahr eines Verkehrschaos war man sich bewusst, da es vor allem in den Seitengassen, die als „Ladebahnhöfe“ dienen sollten, zu großen Schwierigkeiten kommen könnte. Unter der Planungsleitung des Architektenpaares Traude und Wolfgang Windbrechtinger sollte eine Umgestaltung erfolgen, die dazu führt, dass die Wiener City wieder vorrangig der menschlichen Kommunikation diene und die City als Kontaktraum wiedergewonnen werde. Die Erschaffung ausreichender Parkplatzmöglichkeiten und ein geregelter Zu- und Ablieferverkehr waren für den Handelskammerpräsident Mitterer entscheidend.

Die Presse berichtete am 30. November 1971 von einem *Chaos durch Fußgängerzone*. Das zu erwartende Verkehrschaos trat am Montagabend nach Büroschluss in der Wiener Innenstadt ein. Die angrenzenden Straßen konnten die zusätzliche Belastung nicht verkraften und folglich entstand ein Verkehrschaos gigantischen Ausmaßes, wobei der Verkehr, laut der Presse, letzten Endes fast vollständig zum Erliegen kam. Straßenbahnbedienstete begannen in Eigenregie den Verkehr zu regeln, da die Gleise aufgrund stockengebliebener Fahrzeuge verstopft waren. Auch die Wiener Zeitung berichtet über das Verkehrschaos in der Innenstadt (Zeitungsartikel 15, 30. November 1971: *Verkehrs-*

chaos in Wiener Innenstadt) und betonte, dass ein Autobus vom Stadtpark bis zur Oper eine halbe Stunde brauchte.

Noch vor dem Ende des Experiments wurde am 22. Dezember 1971 in der Wiener Zeitung das Fortbestehen der Fußgängerzone angekündigt (Zeitungsartikel 16, 22. Dezember 1971: *Fußgängerzone bleibt! Entscheidung fiel bei Gespräch mit Bürgermeister Slavik am Dienstag nachmittag*). Die provisorische Fußgängerzone werde, laut der Wiener Zeitung, unbefristet weiterbestehen. Auch eine Erweiterung der Fußgängerzone innerhalb der Kärntner Straße wurde überlegt. Der überwiegende Teil der Geschäftsleute und der Besucher_innen der Fußgängerzone habe sich positiv über das Experiment geäußert. Eine telefonische Befragung von rund 200 Betrieben in der Fußgängerzone, das vom Institut für Standortberatung durchgeführt wurde, führte zu dem Ergebnis, dass 80% der Geschäftsleute der Fußgängerzone positiv gegenüberstehen, 13% äußerten sich negativ und 7% blieben neutral. Negative Aspekte seien, laut der befragten Geschäftsleute, vor allem Anlieferungsschwierigkeiten und zu wenig Parkmöglichkeiten. Als positiv betrachten die Befragten die Luftverbesserung, angenehmere Arbeitsbedingungen, weniger Lärm und neue Kund_en_innen. 36% der befragten Betriebe betrachten die Anlieferungsmöglichkeiten als besser und 10% bezeichneten die Anlieferungssituation als problematisch. Die Unternehmen in den Bereichen der Innenstadt, die an dem Projekt noch nicht teilhaben konnten, sind befragt worden, wobei sich 80% positiv äußerten, 5% negativ und 15% neutral, 45% der Befragten waren eindeutig für eine Miteinbeziehung in die Fußgängerzone. Parallel zu diesen Befragungen führte die Wiener Handelskammer auch eine Umfrage durch, wobei alle 704 Unternehmen des Zonenbereichs schriftlich um ihre Meinung gebeten wurden. 45% (315 Unternehmen) haben geantwortet, von diesen 45% erachten 65% die Fußgängerzone als positiv, 29% als negativ und 6% als neutral. Weiters wurden von der Wiener Handelskammer 271 Betriebe befragt, die in jenen Straßen lagen, die eine räumliche Ausdehnung der Fußgängerzone betroffen hat, 97 Firmen antworteten, 49 Firmen waren für und 48 Firmen gegen eine Einbeziehung. Die Wiener Zeitung betont die Auffälligkeit, dass von Seiten der Unternehmen der Kärntner Straße überwiegend Pro-Stimmen kamen.

Am 9. März 1972 berichtet die Wiener Zeitung (Zeitungsartikel 17: *Diskussion über die „Zone“*. 72% der Bewohner der Wiener Innenstadt sind für Erweiterung der Fußgängerzone) über die Erweiterung der Fußgängerzone, wobei 72% der befragten Bewoh-

ner_innen für eine Erweiterung waren, 16% wollen eine Beibehaltung des bisherigen Umfangs und 12% sprechen sich für eine Auflassung der gesamten Fußgängerzone aus. Bei einer Diskussion über den „Weihnachtskorso 1971“, die von der Gesellschaft für Architektur und der Aktion modernes Wien veranstaltet wurde, konnte eine grundsätzliche Bejahung des Projektes festgestellt werden, wobei Kritik an einzelnen Details geäußert wurde. Es wurden Verbesserungsmöglichkeiten zur Wiederbelebung, zur Revitalisierung festgestellt, wobei die Wohnbevölkerung künftig stärker berücksichtigt werden sollte, ein generelles Leitbild der Innenstadt erarbeitet werden sollte und Maßnahmen gegen eine Entvölkerung der City getroffen werden sollten. Wiederum wird die ablehnende Stellungnahme seitens der Handelskammer geäußert, denn der Widerstand einiger Geschäftsleute und die großen Herausforderungen des Parkraums sprächen gegen eine Erweiterung der Fußgängerzone.

Die Strukturanalyse zusammenfassend können folgende Unterthemen definiert werden, die die inhaltlichen Schwerpunkte kennzeichnen: Eröffnungsfeier, Einigung Rathaus und Handelskammer, Herausforderungen mit dem Verkehr, größtenteils Zustimmung der Bevölkerung und der Geschäftsleute, Fortbestehen/ Erweiterung der Fußgängerzone.

7.6.2 Feinanalyse

Der institutionelle Kontext der analysierten Zeitungsartikel ist in der Wiener Zeitung, dem Kurier, der Presse und der Arbeiterzeitung zu verorten. Die Zeitungsartikel wurden aufgrund des Experiments der Fußgängerzone in Bereichen der Wiener Innenstadt rund um die Weihnachtszeit 1971 („Weihnachtskorso 1971“) verfasst.

Eine genauere Betrachtung der sprachlichen Mittel bringt mich zu der Einschätzung, dass die Artikel objektiv wirken. Die Stellung der Verfasser_innen kann als die einer_s neutralen Beobachter_s_in beschrieben werden, wobei der untersuchte Korpus generell sachlich und informativ ist und auf einen unästhetischen Schreibstil verzichtet.

Die Texte funktionieren vor allem aufgrund ihrer Informationsübertragungen, da sie reich an informativen Inhalten sind. Keinesfalls ist ein meinungsbildender Aspekt zu verorten, da die analysierten Zeitungsartikel keine Stellung einnehmen und bloß aufgrund ihrer Informationen funktionieren. Insgesamt wird wenig Kritik laut, selbst Zei-

tungsartikel 11 und 15, in denen das enorme Verkehrschaos beschrieben wird, bleiben hinsichtlich ihrer Berichterstattung sachlich, dabei wird auf eine gröbere Ausdrucksweise verzichtet. In Artikel 20 (Kurier: *Ein Volksfest, von Autobussen durchkreuzt*) wird auf verkehrstechnische Aspekte hingewiesen und es wird Bürgermeister Slavik zitiert, der meinte, dass der Autobus „[...]wie ein Elefant auf einen Ameisenhaufen [passt]“²⁹².

Die zentralen Akteure der untersuchten Zeitungsartikel sind Bürgermeister Slavik, Handelskammerpräsident Mitterer und die Wiener_innen. Das vorrangige Ziel ist die Durchsetzung des Projektes „Weihnachtskorso 1971“, woraus verschiedene Probleme resultieren, unter anderem die Herausforderung der Errichtung neuer Parkplatzmöglichkeiten, weil 700 Parkplätze aufgrund der Fußgängerzone verloren gingen. Vor allem Handelskammerpräsident Mitterer weist auf dieses Problem hin, wobei er ein weiteres Problem in den Zulieferungsmöglichkeiten sieht und eine zusätzliche Zulieferung zwischen 13 und 15 Uhr als notwendig erachtet. Eine Zusammenarbeit der beiden Hauptakteure, Rathaus und Handelskammer, gelingt unter anderem aufgrund des gemeinsamen Ziels, das verfolgt wurde: eine Umsatzsteigerung für die Unternehmen und eine Verbesserung für die Wiener_innen und eine Revitalisierung der Wiener Innenstadt.

Die Berichterstattung zu dem Vorhaben des Projektes „Weihnachtskorso 1971“ ist im Vergleich zum Diskursstrang rund um die feierliche Eröffnung der umgestalteten Fußgängerzone in der Kärntner Straße im Jahr 1974 neutral, klar und sachlich formuliert. Der zuletzt analysierte Diskursstrang vermittelt ein völlig konträres Bild der Fußgängerzone in der City. Umfragen manifestieren die Einstellung der Bevölkerung und der Geschäftsleute und ermöglichen es, sich einen Eindruck über die Ansichten aller Beteiligten zu machen.

Das kollektive und individuelle Bewusstsein der Menschen wird bezüglich der Umwidmung von Bereichen der Innenstadt nicht negativ beeinflusst. Die Äußerungen, die innerhalb dieses Diskursstranges untersucht wurden, können als wertfrei und neutral deklariert werden. Die Zukunftsvorstellungen, die vermittelt werden, sind positiv, so wird mehrmals erwähnt, dass die Umwidmung im Sinne der Unternehmen, im Sinne der Wiener_innen und im Sinne der Wiener Innenstadt sei. Der Diskursstrang wirkt somit zuversichtlich und zukunftsorientiert.

²⁹² Anhang: Ein Volksfest, von Autobussen durchkreuzt. Kurier am 28.11.1971

8. Konklusion

Dem Ziel der vorliegenden Arbeit, herauszufinden, wie sich die Kärntner Straße seit ihrem Bestehen veränderte und ob sich vor allem Veränderungen aufgrund der Umwidmung zur Fußgängerzone 1974 feststellen lassen, wurde nachgegangen. Eine Untersuchung zeitgeschichtlicher Zeitungsberichte in diversen Printmedien zur Fußgängerzone erfolgte ebenso wie eine Analyse der Einstellung der Bevölkerung gegenüber der radikalen Transformation.

Die Kärntner Straße galt in ihrer Blütezeit als Einkaufsboulevard, der insbesondere von der besseren Gesellschaft und der gehobenen Mittelschicht aufgesucht wurde. Besonders während des Zweiten Weltkrieges erlitt die Straße immense Zerstörungen. Sofort wurde mit dem Wiederaufbau begonnen, die Sanierung des Zentrums wurde zum vorrangigen Ziel. Die Innenstadt erhielt im Zuge dessen eine gewisse Symbolkraft für die regionale Identität der Wiener_innen, und somit auch die Kärntner Straße. Nach einer lang andauernden Phase des Aufschwungs setzte in den 1970er Jahren eine Desurbanisierung ein, der mit Hilfe verschiedener Maßnahmen entgegenzusteuern versucht wurde. Der Bau der U-Bahn spielte dabei eine wesentliche Rolle, die Kärntner Straße konnte erst aufgrund des Baubeginns und der Sperrung des Stephansplatzes zur Fußgängerzone werden. Die Umwidmung zur Fußgängerzone wertete die Kärntner Straße auf, die Umsätze stiegen wieder (um etwa 20%) und die nun autofreie Straße wurde nach anfänglicher Skepsis mit großer Freude angenommen. Die Leute fuhren nun wieder „in die Stadt“, manche nicht nur, um einzukaufen, sondern vielmehr, um auf den neuen Sitzgelegenheiten Platz zu nehmen und den anderen Leuten zuzusehen, zum Flanieren und Schlendern. Auch die Tourist_en_innen kamen, um das einzigartige Flair zu erkunden und zu bestaunen, in noch vielen Traditionsgeschäften wurden all jene Dinge eingekauft, die als wienerisch galten.

Die Symbolkraft der Kärntner Straße wird auch aufgrund des Diskurses der 1970er Jahre gut ersichtlich. Die Wiener_innen waren/sind stolz auf „ihre“ Stadt, vor allem auf die historische Altstadt, damals wurde von der Bevölkerung eben ihre Verschandelung befürchtet und man wollte sich dagegen zur Wehr setzen. Auch wenn sich die Befürchtungen und das Schüren der Ängste nicht bewahrheitet haben, zeigt uns eine genauere Betrachtung des Diskurses den hohen Stellenwert, den die Kärntner Straße in der Bevölke-

ung einnahm. Die Einstellung der Bevölkerung gegenüber der radikalen Transformation kann durchwegs als negativ beschrieben werden, wobei die Printmedien bestimmt einen großen Einfluss auf die Menschen hatten. Die Berichterstattung mit dem Anlass der Neueröffnung nach der Umgestaltung zur Fußgängerzone in der Kärntner Straße kann im Großen und Ganzen als subjektiv und unsachlich beschrieben werden, wohingegen die Zeitungsartikel rund um das Projekt „Weihnachtskorso 1971“ positiv und objektiv wirken.

Die Methode der kritischen Diskursanalyse nach Siegfried Jäger stellte sich als äußerst ergiebig heraus, mit Hilfe genauer Vorgaben bezüglich der Durchführung der Diskursanalyse wird man nicht dazu verleitet, die persönliche Meinung und den persönlichen Eindruck in den Vordergrund zu stellen. Die Strukturanalyse schafft einen inhaltlichen Überblick, auf welche Themen mehr und auf welche weniger Wert gelegt wird, die im Anschluss daran durchgeführte Feinanalyse garantiert eine detaillierte Betrachtung der unterschiedlichen Texte. Der anschließende Vergleich mehrerer Texte erachtet sich erst dann als sinnvoll, wenn die Vorarbeiten gründlich durchgeführt wurden. Im Fall des Diskursstranges der Umwidmung der Kärntner Straße zur Fußgängerzone kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Berichterstattung größtenteils negativ war. Die Bevölkerung wurde dazu aufgerufen, sich dagegen zu wehren und die neu gestaltete Straße nicht zu akzeptieren.

Die Bevölkerung nahm ihr Recht auf Meinungsfreiheit wahr und äußerte ihre Bedenken und ihre Kritik. In der heutigen Zeit gibt es kaum noch Projekte, die dementsprechend polarisieren. Das Hochhaus am Heumarkt hat zwar für eine Spaltung und zu Kleinkriegen innerhalb der Parteien geführt, jedoch nicht die Bevölkerung miteinbezogen. Ob ein weiteres Hochhaus am Rande der Innenstadt gut oder schlecht ist, soll an dieser Stelle nicht beurteilt werden, jedoch lässt sich unschwer erahnen, wer sich die Luxussuites zu eigen macht und wer davon profitiert. Als ein weiteres „grünes“ Prestigeprojekt kann die Umgestaltung der Mariahilferstraße zu einer verkehrsberuhigten Zone genannt werden. Die Stadt und ihre Politik_er_innen haben im Laufe der Jahrzehnte dazugelernt und hierbei die Bevölkerung entscheiden lassen, ob diese Veränderung gewollt wird

oder nicht. 53,2% der Bewohner_innen der angrenzenden Bezirke Mariahilf und Neubau entschieden sich für die Verkehrsberuhigung.²⁹³

Die Kärntner Straße sollte sich wieder auf die von Flade formulierten Schlüsselfunktionen Arbeiten und Erholung rückbesinnen, um den Menschen zumindest eine ungestörte Erholung zu garantieren, wenn die Schlüsselfunktion Wohnen bereits ihr Ende nahm. Die Straße sollte eine „Multifunktionsstraße“ bleiben, die von mehreren Personen und Gruppen zu unterschiedlichen Absichten und Zwecken gerecht geteilt wird.

Vor 20 Jahren gab es noch mehr als ein Dutzend traditionelle Familienbetriebe auf dem „Goldenen U“ (Kärntner Straße – Graben – Kohlmarkt), viel ist der Kärntner Straße von ihrem k&k- beziehungsweise Wiener Flair nicht mehr geblieben, um genau zu sein, findet man noch drei Traditionsbetriebe in der Kärntner Straße. Die Entwicklung hin zur Vereinheitlichung, zur Homogenisierung der Städte, ist auch in der Kärntner Straße feststellbar. Neben dem Traditionsbetrieb Lobmeyr ist ein Souvenirshop zu finden, der ein komplett konträres Abbild darstellt, was zu einer grotesken Diskrepanz führt. Es scheint, als ob sich die Kärntner Straße nicht entscheiden will beziehungsweise kann. Dieser paradoxe Widerspruch bleibt kein Einzelfall. Die Dynamik der kapitalistischen Boden- und Wohnpolitik hat auch in der Kärntner Straße ihren Platz gefunden, aufgrund enormer Mieterhöhungen können sich einzelne Geschäfte ohne andere Filialen die Mieten nicht mehr leisten und müssen schließen (Prachner, Braun, Theyer und Hardtmuth etc.).

Es soll nicht der Eindruck entstehen, dass die Uhren in der Wiener Innenstadt in der Zeit der Monarchie stehen bleiben sollen, Weiterentwicklungen, Fortschritte und Veränderungen sind allenfalls erwünscht, wenn sie gut durchdacht und wohl überlegt wurden und nicht nur aufgrund von Geldscheinen beurteilt wurden. Die Innenstadt soll sich über ihren Weg, den sie jetzt zu gehen pflegt, bewusst werden, diesen folglich willentlich gehen und sich in der Retrospektive nicht darüber wundern, wenn die City immer mehr einem charakterlosen Großkaufhaus gleicht.

Die Kärntner Straße als Fußgängerzone weist sowohl positive als auch negative Eigenschaften auf. Der erhöhte Lärmpegel, der durch den Verkehr vor 1970 entstand, konnte

²⁹³ Vgl. Gebhard, Josef: Mariahilfer Straße: Ja für umstrittene Fußgängerzone (8.3.2014), online unter: <https://kurier.at/chronik/wien/mariahilfer-strasse-ja-fuer-umstrittene-fussgaengerzone/54.913.277> (23.8.2017)

beseitigt werden, im Wien von heute sind es jedoch ganz andere Faktoren, die einen enormen Lärm im Fußgängerparadies erzeugen. Früher waren es die Schanigärten, in denen die Menschen gerne bis spät in die Nacht verweilten, heute sind es vielmehr die vielen Baustellen, die eine unangenehme Lautstärke verursachen. Die Schanigärten in der Kärntner Straße selbst sind es wohl kaum, in denen die Wiener_innen ein Glas Wein nach der Arbeit genießen. In den Kaffeehäusern der Kärntner Straße trifft man wohl eher auf Angebote wie „Wiener Melange + Apfelstrudel um 8,90€“. Die Wiener_innen sind eher in den Seitengassen und in den umliegenden Gegenden des ersten Bezirkes zu finden, im Café Korb, im Kleinen Café oder auch im Kaffee Alt Wien. Auch diese Tatsache bestätigt wiederum die Annahmen, dass die Kärntner Straße sich nicht auf das Geschäft mit den Wiener_n_innen spezialisiert, sondern vielmehr auf jenes mit den Tourist_en_innen, sie avancierte zur Straße der Tourist_en_innen. Wann auf dem Weg zu einer dahingehenden Entwicklung die Exklusivität verloren ging, kann nicht exakt festgestellt werden. Dieses Verlorengelassen eines „teuren“ Images muss mit verschiedenen Aspekten in Verbindung gebracht werden, mit Gewissheit hängt einerseits das Aussterben der Wiener Traditionsgeschäfte damit zusammen, andererseits der Einzug der Billiggeschäfte, der Filialgeschäfte, die in jeder größeren europäischen Stadt zu finden sind. Hierbei muss wiederum Angebot und Nachfrage ins Spiel gebracht werden, die kaufwillige Kundschaft aus dem Ausland, die in Massen nach Wien strömt, ist nicht nur die millionenschwere Hautevolee aus Saudi Arabien und Russland, die sich die Luxusmarken (Chanel, Burberry, Dolce&Gabbana, Gucci, Prada, Louis Vuitton) leisten kann. Der Andrang, der auf der Kärntner Straße festzustellen ist, findet vor Filialen, wie H&M, Zara und Peek&Cloppenburg, statt. Die große Masse will billige Geschäfte und nicht teure, exklusive Traditionsgeschäfte. Die Shoppinggewohnheiten haben sich seit den 1970er Jahren enorm verändert, so ging ein Wandel hin zur quantitativen Massenproduktion voran, wohingegen in der Zeit der 1970er Jahre die Qualität noch einen höheren Stellenwert innehatte. Einkaufen findet in der heutigen Zeit zu einem großen Teil bereits im Internet statt, Amazon und Zalando boomen und die Geschäfte haben darunter zu leiden. Die beratende Funktion der Verkäufer_innen hatte ebenso eine ausschlaggebende Wirkung auf die Einkaufsgewohnheiten der Menschen, so gingen die Leute in ein ganz bestimmtes Geschäft auch aufgrund der Beratung. Da die Beratung immer weniger wird und so auch der Kund_en_innenkontakt, kauft man im Internet, da dies für viele unkompliziert und zeitsparend ist.

Stellt man einen Vergleich mit Gruens formulierten Punkten an, so lässt sich feststellen, dass der Großteil seiner revolutionären Forderungen innerhalb der letzten Jahrzehnte durchgesetzt wurde. Gruens Ziel, eine Transformation der Wiener Innenstadt in ökonomischen, soziologischen und ästhetischen Belangen, ist nachhaltig gelungen. Einer Entwicklung jedoch, konnte nicht entgegengewirkt werden. Bis heute kann die Wiener Innenstadt und mit ihr auch die Kärntner Straße die Wohnfunktion nicht erfüllen. Die Abnahme der Wohnbevölkerung begründete bereits Gruen am Ende der 1960er Jahre mit der Tatsache, dass diese aus dem Kerngebiet zugunsten von Verwaltung und Handel verdrängt wurde. Gerade der internationale Handel wiederum ist es, der die Mietpreise ins Unendliche treibt und sich in Folge dessen Privatpersonen das Wohnen in der Innenstadt nicht leisten können. Gruen entwickelte andererseits diverse Maßnahmen, denen Folge geleistet wurde. Noch heute zeigt die moderne U-Bahn-Planung ihre Wirkung, die Frage des öffentlichen Verkehrs wurde zufriedenstellend beantwortet. Der erste Wiener Gemeindebezirk ist äußerst gut an die öffentliche Infrastruktur angebunden und der Individualverkehr wurde geregelt, indem unter anderem auch genügend Parkraum geschaffen wurde. Die Errichtung der Fußgängergebiete im ersten Bezirk sorgte dafür, dass eine Atmosphäre geschaffen wurde, die ein gemütliches Flanieren durch die Innenstadt ermöglicht, um das historische Stadtbild wahrnehmen und bestaunen zu können. Gruen kann somit mit gutem Grund als revolutionärer Stadtplaner bezeichnet werden, verwunderlich bleibt bloß die Tatsache, dass er trotz seiner erstaunlichen Leistungen kaum jemandem bekannt ist.

All die Aspekte zusammenfassend und reflektierend lässt sich nur schwer ein Urteil fällen. Die Wiener Innenstadt ist sicherlich aufgrund des Fernhaltens des Individualverkehrs in einer gewissen Hinsicht gerettet worden. Die Umsätze stiegen nach der Errichtung der Fußgängerzone, die Menschen fuhren wieder gern „in die Stadt“. Die Anrainer_innen jedoch waren nicht immer glücklich mit dahingehenden Maßnahmen, vor allem die Schanigärten machten der Wohnbevölkerung zu schaffen, da der Lärmpegel auch in der Nacht sehr hoch war. Die Fußgängerzone in ihrem Erscheinungsbild insgesamt erzeugt heute, im Jahr 2017, einen billigen Eindruck. Die Exklusivität und der teure Charakter blieben auf der Strecke und auch die Schanigärten der heutigen Zeit laden nicht zum Verweilen ein, da die Preise hochklassig und die Angebote touristisch sind.

Die Erhaltung des Erbes der Kärntner Straße als wichtiger, vielleicht wichtigster Einkaufsstraße Wiens, scheint zur Zeit nicht zu gelingen, eine Intervention seitens der Stadt Wien ist aufgrund verschiedener kapitalistischer Einflussfaktoren nicht möglich. Zum jetzigen Zeitpunkt scheint der Weg der Kärntner Straße vom Einkaufsboulevard zur „Konsumentenrennbahn“²⁹⁴ geebnet zu sein.

²⁹⁴ Anhang: Freud und Leid der Kärntner Straße. Kronen Zeitung am 7.8.1974

Literaturverzeichnis

8.1 SEKUNDÄRLITERATUR

Banik-Schweitzer, Renate; Redl, Leopold; Wünschmann, Peter: Das lange Warten auf die kurze Reise. Der öffentliche Verkehr. In: Banik-Schweitzer, Renate; Hovorka, Hans; Köpl, Regina; Lachnit, Peter; Matznetter, Walter; Meißl, Gerhard; Pirhofer, Gottfried; Silveri-Woda, Brigitte (Hg.): Wien wirklich. Der Stadtführer. Wien 1992. 57-69.

Banik-Schweitzer, Renate: In „der Stadt“. Die City als Disney-Land?. In: Banik-Schweitzer, Renate; Hovorka, Hans; Köpl, Regina; Lachnit, Peter; Matznetter, Walter; Meißl, Gerhard; Pirhofer, Gottfried; Silveri-Woda, Brigitte (Hg.): Wien wirklich. Der Stadtführer. Wien 1992. 128-130.

Bihl, Gustav; Meißl, Gerhard; Musner, Lutz: Vom Kriegsende 1945 bis zur Gegenwart. In: Csendes, Peter; Opll, Ferdinand (Hg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien, Köln (u.a.) 2006. 545-643.

Böckl, Matthias: Lifestyle und Seelenleben. Urbane Schwerpunkte der Architektur der „schnellen Jahre“ 1978-1985. In: Drexler, Martin; Eiblmayr, Markus; Maderthaner, Franziska (Hg.): Idealzone Wien. Die schnellen Jahre (1978-1985). Wien 1998. 49-57.

Brandstätter, Christian: Stadtchronik Wien. 2000 Jahre in Daten, Dokumenten und Bildern. Wien 1986.

Buchmann, Betrand Michael: Dynamik des Städtebaus. In: Csendes, Peter; Opll, Ferdinand (Hg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien, Köln (u.a.) 2006. 47-80.

Csendes, Peter: Welterbe Wien – Stadtporträt. Stadtgeschichte. In: Wehdorn, Manfred (Hg.). Wien. Das historische Zentrum. Weltkulturerbe der UNESCO. Eine Dokumentation. Wien 2004. 29-45.

Czeike, Felix: Die Kärntner Straße. Wien 1975.

Eigner, Peter; Resch, Andreas: Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert. In: Eder, Franz; Eigner, Peter; Resch, Andreas; Weigl, Andreas (Hg.): Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Innsbruck, Wien (u.a.) 2003. 8-141.

Eigner, Peter: (Detail)Handel und Konsum in Österreich im 20. Jahrhundert. Die Geschichte einer Wechselbeziehung. In: Breuss, Susanne; Eder, Franz: Konsumieren in Österreich. 19. und 20. Jahrhundert. Innsbruck, Wien, Bozen 2006. 42-70.

Eigner, Peter: Wie(n) neu!. Die urbane Renaissance Wiens 1975 – 2010. In: Berger, Peter; Eigner, Peter; Resch, Andreas (Hg.): Die vielen Gesichter des wirtschaftlichen Wandels. Beiträge zur Innovationsgeschichte. Wien 2011. 181-201.

Fassmann, Heinz; Hatz, Gerhard: Die historische Altstadt und die moderne City. In: Fassmann, Heinz; Hatz, Gerhard; Matznetter, Walter (Hg.): Wien. Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen. Wien, Köln, Weimar 2009. 39-90.

Flade, Antje: Lebensraum Straße?. Die Schlüsselfunktionen Wohnen und Verkehr. In: Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Hg.): Kuratorium für Verkehrssicherheit in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Enquete: Mobilität pro-kontra Sicherheit. Wien 1994. 47-58.

Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Basel 1963.

Jäger, Siegfried: Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung. Münster 2012.

Kintisch, Mark: Der Beginn des U-Bahn-Baus im Spiegel der Presse. In: Wiener Linien (Hg.): Die Linie U1. Geschichte – Technik – Zukunft. Wien 2006. 54-62.

Klein, Dieter: Vom Abriß ohne Reue zur Altstadtneugier. In: Klein, Dieter, Kupf, Martin; Schediwy, Robert (Hg.): Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte. Wien 2001. 25-53.

Klotz, Arnold; Lehmann, Oliver, Lipp, Wilfried; Steiner, Dietmar: Entbehrlich oder erhebend?. Ein Streitgespräch über den Weltkulturerbe-Status für Wiens Innenstadt. In: Kos, Wolfgang; Rapp, Christian (Hg.): Alt-Wien. Die Stadt die niemals war. Wien 2004. 324-329.

Knoll, Barbara: Die Funktion der Straße damals und heute (unter besonderer Berücksichtigung der Wiener Landstraßer Hauptstraße und der Kärntner Straße. Diplomarbeit Wien 2003.

Lefèbvre, Henri: Die Revolution der Städte. München 1972.

Lichtenberger, Elisabeth: Die Wiener Altstadt. Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City. Wien 1977.

Mattl, Siegfried: Die lauen Jahre. Wien 1978-1985. In: Drexler, Martin; Eiblmayr, Markus; Maderthaner, Franziska (Hg.): Idealzone Wien. Die schnellen Jahre (1978-1985). Wien 1998. 85.97.

Mattl, Siegfried: Wien im 20. Jahrhundert. Wien 2000.

Mattl, Siegfried: Konsumtionsorte, Stadtstruktur und Konsumpraktiken. Die drei „Orte“ der Strukturierung des Konsums in Wien. In: *dérive*. Zeitschrift für Stadtforschung. Wien Heft 3/2001.

Mattl, Siegfried: Wiener Straßen. In: Heide, Angela; Krasny Elke (Hg.): Aufbruch in die Nähe. Wien Lerchenfelder Straße. Wien 2010. 55-65.

Mautner, Barbara: „Dem Wiener seine Stadt zurückgeben“: Victor Gruen (1903-1980) und die Wiener Stadtplanung: Städtebauliche Planungspraxis im ausgehenden 20. Jahrhundert. Diplomarbeit Wien 2012.

Meißl, Gerhard: Ökonomie und Urbanität. Zur wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert und zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: Csendes, Peter; Oppl, Ferdinand (Hg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien, Köln (u.a.) 2006. 651-737.

Ossberger, Markus; Steinbauer, Günter; Winter, Eduard: Von der Kärntner Straße zur Mahü – Verkehrsplanung für den Menschen. In: Der Lehrer Knoflacher und die nächste Generation. Festschrift Wien 2015.

Sachslehner, Johannes: Wien. Eine Geschichte der Stadt. Wien, Graz, Klagenfurt 2012.

Scheffl, Barbara. Die mediale Darstellung des politischen Diskurses der Gedenkjahre 1988 und 2005. Diplomarbeit. Wien 2012.

Schumich, Michael: Inventarisierung der österreichischen Fußgängerzonen. Diplomarbeit. Wien 2008.

Steiner, Dietmar: Wiener Einkaufswelten. Innerstädtische und periphere Orte des Warenkonsums. In: Banik-Schweitzer, Renate; Hovorka, Hans; Köpl, Regina; Lachnit, Peter; Matznetter, Walter; Meißl, Gerhard; Pirhofer, Gottfried; Silveri-Woda, Brigitte (Hg.): Wien wirklich. Der Stadtführer. Wien 1992. 72-77.

Wiener Institut für Standortberatung: Rangordnung und Entwicklung von Wiener Geschäftsstraßen. Wien 1966.

Zeitungsartikel aus dem Kurier am 2.2.1968.

8.2 INTERNETQUELLEN

Czeike, Felix: Online Wien Lexikon, online unter:

<https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerzonen> (21.4.2017)

Czeike, Felix: Online Wien Lexikon, online unter:

<https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Bev%C3%B6lkerungsgeschichte>
(23.10.2017)

Gebhard, Josef: Mariahilfer Straße: Ja für umstrittene Fußgängerzone (8.3.2014), online unter: <https://kurier.at/chronik/wien/mariahilfer-strasse-ja-fuer-umstrittene-fussgaengerzone/54.913.277> (23.8.2017)

Homepage Glaserzeuger Lobmeyr, online unter:

<http://www.lobmeyr.at/content/familie/familie2/> (23.10.2017)

Homepage der Wiener Linien, online unter:

<https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/programView.do/pageTypeId/66528/programId/67199/channelId/-47395> (4.4.2017)

Lecher, Julia: k&k am Kohlmarkt: Nur drei Traditionsbetriebe sind noch übrig (13.6.2008), online unter:

<http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/390827/kk-am-Kohlmarkt-Nur-drei-Traditionsbetriebe-sind-noch-uebrig> (10.8.2017)

Imlinger, Christine: Ladenschluss nach über 100 Jahren (12.3.2016), online unter:
<http://diepresse.com/home/panorama/wien/4944524/Ladenschluss-nach-ueber-100-Jahren> (9.8.2017)

Redaktion: Prachner verlässt Kärntner Straße (14.4.2004), online unter:
<http://derstandard.at/1627213/Prachner-verlaesst-Kaerntner-Strasse> (7.6.2017)

Redaktion: Frick kauft Prachner-Traditionsfiliale (9.6.2004), online unter:
<http://derstandard.at/1678770/Frick-kauft-Prachner-Traditionsfiliale> (7.6.2017)

Redaktion: H&M eröffnet Shop im ehemaligen Nobelkaufhaus Braun & Co (25.8.2004),
online unter: <http://derstandard.at/1772014/HM-eroeffnet-Shop-im-ehemaligen-Nobelkaufhaus-Braun--Co> (9.8.2017)

Wiener Zeitung: Buchhandlung Prachner verlässt Kärntner Straße (9.4.2004), online
unter:
http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/international/310904_Buchhandlung-Prachner-verlaesst-Kaerntner-Strasse.html (7.6.2017)

Anhang

BILDVERZEICHNIS

Bild 1 auf Seite 1: © Laura Czurda, 18.8.2017



Bild 2 auf Seite 33: Bildquelle: <http://derstandard.at/1375626312022/Als-die-Kaerntner-Strasse-zur-Fussgaengerzone-wurde?slide=4> (24.8.2017)



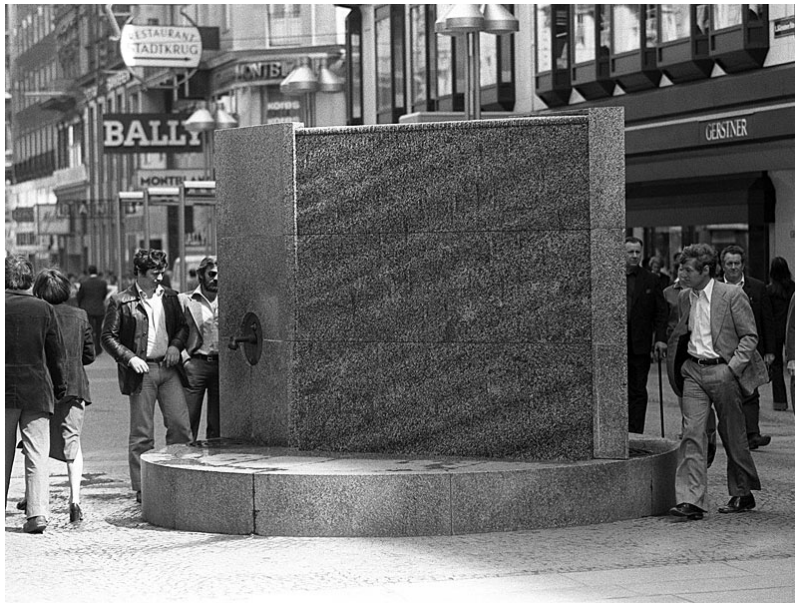
Bild 3 auf Seite 56: © Laura Czurda, 18.8.2017



Bild 4 auf Seite 83: © Laura Czurda, 18.8.2017



Bild 5 auf Seite 93: Bildquelle: http://derstandard.at/1375626312022/Als-die-Kaerntner-Strasse-zur-Fussgaengerzone-wurde?_slide=11 (24.8.2017)



ZEITUNGSARTIKEL

Zeitungsartikel 1: 7. 8. 1974 Wiener Zeitung

Fußgängerzonen – keine toten Zonen.

Neugestaltete Kärntner Straße wurde gestern offiziell eröffnet.

Dienstag nachmittag wurden die schon seit einigen Tagen fertigen Anlagen der Fußgängerzone Kärntner Straße vom Wiener Bürgermeister Gratz offiziell eröffnet. Wenige Stunden vor der Eröffnung der ersten neugestalteten Wiener Fußgängerzone in der Kärntner Straße hatte es Dienstag im Wiener Stadtsenat eine grundsätzliche Fußgängerzonendebatte gegeben. Der Wiener Bürgermeister stellte dabei fest, daß die neue Fußgängerzone Kärntner Straße eine große Herausforderung darstelle: eine Herausforderung nicht nur an die Stadt Wien, sondern vor allem an die Menschen dieser Stadt. Wird es gelingen, aus der Kärntner Straße etwas zu machen was sich mit urbanem Leben erfüllt? Wir müssen uns jedenfalls davor hüten in der kalten Jahreszeit tote Zonen entstehen zu lassen, betonte Gratz.

Zu der Kritik an der Gestaltung der Kärntner Straße stellte Stadtrat Hofmann nach-

drücklich fest, daß die Stadt Wien alle Wünsche und Forderungen der Architekten, was z.B. die Beleuchtungskörper und die Pflasterung betrifft, erfüllt habe. Wir müssen den Architekten Spielraum gewähren, Politiker sollen keine Architekten spielen, sagte Stadtrat Hofmann.

ÖVP-Stadtrat Dr. Günther Goller, der eingangs kritisiert hatte, daß man für die Kärntner Straße kein Gesamtkonzept zu sehen bekommen habe, schlug vor, für weitere Fußgängerzonen Wettbewerbe durchzuführen. Die Entscheidung über die Gestaltung solle dann durch eine Jury, aber auch durch die Bevölkerung selbst fallen.

Abschließend gab Stadtrat Hofmann weitere Pläne über Fußgängerzonen bekannt. An der Favoritenstraße wird bekanntlich bereits gearbeitet. Noch vor der Beendigung des U-Bahn-Baues könne man mit der endgültigen Gestaltung der Fußgängerzonen in der Inneren Stadt am Kohlmarkt und in der Naglergasse rechnen. Die Zonen Graben, Stock-im-Eisen-Platz und Stephansplatz werden erst später aktuell, doch werde man für den Stephansplatz jene Bildhauergruppe einschalten, die sich Gedanken um die Fußbodengestaltung gemacht hat. Eine Entscheidung ist auch bereits darüber gefallen, den Jodok-Fink-Platz vor der Piaristenkirche zu einer Fußgängerzone auszugestalten.

Zeitungsartikel 2: 7. 8. 1974 Kronen Zeitung

Freud und Leid der Kärntner Straße

„Eröffnung“ der Fußgängerzone: die Gestaltung ist problematisch. „Egal, wie wir es machen, von den Wienern werden wir auf jeden Fall gesteinigt!“ So prophezeite schon vor fast zwei Jahren Architekt Wilhelm Holzbauer den Erfolg der Kärntner-Straßengestaltung, für die er, gemeinsam mit dem Architektenpaar Windbrechtinger, verantwortlich zeichnet.

Beinahe gesteinigt wurde Holzbauer tatsächlich von aufgebrachten Geschäftsleuten der Kärntner Straße: „Diese scheußlichen Leuchten gehören auf den Schlachthof Sankt Marx, nicht in die Kärntner Straße!“

Tatsächlich sind es vor allem die Beleuchtungskörper, an denen sich die verschiedenen „Geschmäcker“ entzünden. Wie wäre das Problem sonst zu lösen gewesen?

- Imitationen von alten Laternen (wie z.B. in der Annagasse an den Häusern), um etwas „Wienerisches“ zu schaffen? Die Nostalgiewelle hat ihren Höhepunkt schon überschritten.
- Einfache Kugelleuchten wie etwa in München? Die gibt es schon in jeder Fußgängerzone.
- Fertige Industrieleuchten? Die sehen noch dürftiger aus.

So entschlossen sich die Gestalter für eine sachliche und zweckmäßige Leuchte, die vorwiegend nach unten strahlt. Nein, schön sind sie nicht geworden – und dazu kommt noch, daß sie durch ihre beachtliche Höhe an vielen Stellen einen unbittlichen Kampf mit den Steckschildern der Lichtreklame führen.

Nur kein Gschnas

Die Angst vor zuviel „Gemüt“, die Angst vor Nachahmung der nun schon konventionellen Gestaltungen von Fußgängerzonen in der ganzen Welt ließ eine sehr strenge, harte Gestaltung der „Stadtmöblierung“ entstehen: auch die Rundbänke um die Bäume aus gebogenen Kunststoffprofilen, die Abdeckgitter der Baumgruben, die Plakatsäulen, der Blumenstand zeigen ein straffes „Design“, auf Liebenswürdigkeit und Sentimentalität wird verzichtet. Eine charaktervolle Einstellung: die Wiener werden sie nicht zu schätzen wissen.

Es fehlen die üblichen Pflanzengefäße, es fehlen Vitrinen – um beides muß man nicht traurig sein, die „angeräumten“ Fußgängerzonen in anderen Städten sind keineswegs immer ideal und die Ausstrahlungen der Geschäfte werde noch genug „Möbel“ in den Straßenraum bringen.

Läßt die Erregung über die Kandelaber auf ein subtiles ästhetisches Empfinden schließen? Hoffen wir es! Denn nur dann kann es gelingen, die Kärntner Straße zu einem zwar lebendigen, aber nicht „angeramschten“ Bereich zu gestalten. Die ersten Ansätze sprechen freilich dagegen: „Outdoor-Girls“ mit ihren Pulten, unbrauchbare Ansichtskartenständer, häßliche Speisenkartentafeln – das sind größere Gefahren für die „Verschandelung“ der Kärntner Straße, für ihre Degradierung zur Konsumentenrennbahn, zum Souvenirbasar. Für die Sonnenplachen und Schanigarten haben die Architekten Vorschläge gemacht – aber letztlich wird das Bild dieser einmaligen Straße von der Disziplin und dem Geschmack der Geschäftsleute abhängen.

Seit 200 Jahren ist das Versetzen großer Bäume bekannt – zumindest aber seit der Olympiade in München – eine ganze Allee wurde ins Olympiagelände transferiert. Billig

ist das freilich nicht – aber es ging auch gar nicht um die Kosten: die großen, verfügbaren Bäume mussten auf die WIGI. So freuen wir uns, daß die Enkelkinder im Schatten der Linden sitzen werden.

Die Bäume stehen weder in der Achse noch bewußt zur Seite gerückt: sie schaffen undefinierbare Räume, sind hintereinander aufgefädelt. Aber sie können nicht anders stehen: die Straße überall sonst ist vollgestopft mit unterirdischen Leitungen.

Die Baumreihe beginnt und endet unvermittelt, unvermutet. „Wir wollten den langen Zug der Kärntner Straße unterbrechen, gliedern, darum läuft die Baumreihe nicht durch“, meinen dazu die Architekten.

Zu dieser Gliederung dient auch ein Brunnen – ein granitener Riegel mitten auf der Straße, von Wasser umspielt. Er steht dort – und könnte genausogut woanders stehen. Oder auch gar nicht dort stehen. Oder es könnte zwei Brunnen geben wie ursprünglich vorgesehen. Der zweite, vor der Malteserkirche, wurde vom Magistrat gestrichen: „Das war zuviel an Gestaltung, wir wollten den Platz freihalten“, meint dazu Senatsrat Kollwath von der Stadtgestaltung.

Das ist tatsächlich unser Dilemma: solchen Gestaltungsaufgaben fehlt die innere Logik und es fehlt der geistige Hintergrund. Ein wenig rational, ein wenig romantisch, ein wenig barock – die Kultur unserer Gegenwart gibt uns kein Vokabular, wie etwa der Renaissance oder Barockzeit, um solche Räume wirklich zu beherrschen. Und unsere Gesellschaft hat die echte Beziehung zum öffentlichen Raum verloren. Wer will da den ersten Stein auf den Architekten werfen?

Die „dritte Fassade“

Der Verlust des Ornaments – davon hat schon Loos gewußt – ist ebenso ein Zeichen unserer Gegenwart. Wozu also nur die verschiedenen Pflasterungen, sind es nicht nur Spielereien?

„Die Straße ist gleichsam die dritte Fassade“, meint dazu Arch. Holzbauer, „und daher ist eine Gliederung, eine Struktur durchaus wünschenswert.“ Aber sogar im Wiener Magistrat ist man der Meinung, daß des Guten etwas zuviel getan wurde.

Leider kommt noch ein viel stärkeres „Ornament“ aufs Pflaster: die Ölflecken von den Lieferfahrzeugen! Die „Pflasterfassade“ hat noch eine Eigenart: sie bildet fast einen Hügel in der Straßenmitte, einen Grat, der die beiden Straßenseiten psychologisch trennt. Warum? „Zum Wasserablauf hat der Magistrat ein sehr starkes Gefälle verlangt und die Einläufe sind am Rande“, erläutert Holzbauer. Fließt in Wien das Wasser langsamer als

anderswo?

Letztlich ist es aber nicht die „Gestaltung“, sondern das Leben, das eine Fußgängerzone ausmacht.

Welche Möglichkeiten sonst gibt es, eine erwünschte „Aktivität“ zu erzeugen, die den Umsatz der Geschäfte nicht stört? Blaskapellen, Sektenprediger und Kaffeehaustische – das ist schon immerhin etwas. Und dann: die Scharen an Touristen, die sich jetzt, im Sommer, drink-, foto- und souvenirlüstern durch die Straßen wälzen.

Wie wird es im Winter ausschauen?

Daß Fußgänger grundsätzlich eine wunderbare Einrichtung sind, steht außer Frage. Daß Stephansplatz und Graben dafür sehr geeignet sind – dank ihrer guten Platzform – ist ebenfalls unbestritten.

Die Zweifel an der Fußgängerzone Kärntner Straße sind nun eher bestätigt: der lange, architektonisch und städtebaulich langweilige Straßenzug ist kaum zu bewältigen. Ein leerer Platz ist angenehm, eine leere Straße (wenn die Touristen erst weg sind) wirkt ausgestorben.

Auf die Dauer – das ganze Jahr über – wird es nicht genügend Aktivitäten geben, die diesen Raum erfüllen können. Und vor allem, es ist kein Raum zum Verweilen.

Dafür wären die kleinen, geschlossenen Plätze geeignet: Franziskanerplatz und Schulhof, Judenplatz und Seipelplatz und manche andere.

Dort würde noch die Hoffnung bestehen für einen echten Bereich städtischen Lebens: nicht nur ein gigantisches Freiluftkaufhaus, sondern Möglichkeit zum Verweilen und Begegnen. Vielleicht sogar zum Träumen.

Bildbeschreibung einer Lampe: Besonders an den Leuchten erhitzten sich die Gemüter. Es gibt viel Ablehnung, aber auch viel Zustimmung. Da die Lampen relativ hoch sind, machen sie den Lichtreklamen Konkurrenz, und dagegen protestieren die Geschäftsleute. Es allen recht zu machen, ist eben nicht möglich.

Zeitungsartikel 3: 8. 8. 1974 Wiener Zeitung

Auf dem Kärntner Pfad

Die Wiener haben ihre Fußgängerzone trotz Eröffnung durch den Bürgermeister noch nicht so richtig in Besitz genommen. Vorläufig überwiegen die Gäste aus dem Ausland, die allerdings kaum Kenntnis von der abfälligen Kritik haben dürften, die über Wiens

Renommierpfad laut geworden ist. Den Fremden, verschont von politischen Seitenhieben und architektonischem Geplänkel, gefällt der Weg zwischen bummfest verschlossener Oper und nur schwierig erreichbarbarem Stephansdom, flankiert von Mode und Modeschmuck, Kitschsouvenirs und Brillanten – Seide und Halbseide. Viele der ausländischen Besucher sind zum Unterschied von manchen Kritikern auch in der Lage, Vergleiche anzustellen, wie es denn in anderen Städten mit den Fußgängerzonen bestellt ist. Wien hat sich ja nicht gerade beeilt mit dem allerhöchsten Bannfluch gegen die Autos. Die Kärntner Straße braucht sich nicht zu verstecken, weder vor der Kopenhagener Fußgängerzone noch vor Stockholms Flaniervierteln, und auch der Vergleich zu München läßt sich gut an, wenn auch dort der Umfang der autolosen Oasen größer ist. Alle diese Städte stellen ihr Licht nicht unter den Scheffel. Wir aber – so scheint es – stellen den Scheffel unter das Licht und nähern uns also beängstigend Betrachtungsweisen, wie sie seinerzeit in Schilda im Schwange waren.

Gerade beim Licht und beim Wasser (beim Brunnen) schieden sich die beurteilenden Geister – wie es hierzulande üblich ist – vornehmlich nach Fraktionen. Dem einen war das Licht zu viel, dem anderen zu wenig, die einen wollten Kugellampen, die anderen gußeiserne Kandelaber, und so plätschert, weniger vom Sachverstand getragen als von der Parteidisziplin, das Wortgefecht um die Leuchten dahin. Manche wollen die schlanken Leichtmetalllaternen auf einem Fabrikshof verbrannt wissen. Außerdem, so hieß es, seien sie zu regelmäßig aufgestellt. Die Befürworter dieser Art von Beleuchtung loben hingegen den Umstand, daß die Lichtspender das großstädtische Merkmal Nr. 1, nämlich die farbigen Neonbeleuchtungen der Reklame, nicht in den Hintergrund drängen. Überdies schützt die Lichterkette nicht unerheblich vor der Jeunesse criminelle.

Am Brunnen wird bemängelt, er stünde zu weit in der Mitte. Seine Schalen dienten gar nicht widmungsgemäß als Abfallbehälter usw.

Hier aber beginnt zu zögern, wer ein wenig den Lauf dieser Welt kennengelernt hat. Zigarettenstummel, Stanniolpapier und gebrauchte Fahrscheine haben sich schon in kostbaren Vasen aus der Ming-Dynastie gefunden. Das ungelöste Problem der Müllbeseitigung beschäftigt Regierungen und internationale Kongresse, während sich der Einzelmensch oft leicht macht und die nächstbeste Gelegenheit wahrnimmt, um seinen Tschick und sein klebriges Papierl los zu werden. Dafür können die Architekten, die hier durchaus nicht in Schutz genommen werden sollen, gewiß nichts.

Auch in Rom, auf der Piazza Esedra im springbrunnenverzierten Wasserbasin sah man

schon Unrat schwimmen, und in London gibt es manchmal, wenn es das Wetter erlaubt, erfrischende Fußbäder.

Der Brunnen scheint also funktionell und architektonisch in Ordnung zu sein. Wenn es die Leute nicht immer sind, dann ist dies mehr ein Edukations- als ein Architekturproblem.

Profis und Amateuren der feinen Debattierkunst dient aber in dieser Stadt alles zum Stoffe, was neu ist. Die Geschichte birgt dafür zahllose Beweise, und Bauleute, die Wien verärgert den Rücken kehrten, gab es schon genug. In der Bundeshauptstadt ein bauliches Vorhaben zu verwirklichen, ist wahrlich ein Himmelfahrtskommando, dessen Ausgang mehr als ungewiß erscheint. Gab es doch seit 1945 nur ein einziges Gebäude, das öffentlich und rückhaltlos gelobt wurde: die Betonkonstruktion der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland im dritten Bezirk. Bei allen anderen Anlässen überwog bei weitem die Ablehnung. So wird es vermutlich auch in Zukunft bleiben, so viele Fußgängerzonen und Bauten es noch geben wird.

Zeitungsartikel 4: 7. 8. 1974 Kurier

Leserbriefe

Umstrittene Leuchten in der Fußgängerzone

Dr. Elena Hift und drei Unterschriften:

Ich würde anregen, daß hier als Verantwortlicher nicht anonym die Gemeinde Wien aufscheint, sondern namentlich und öffentlich festgehalten wird, wer für diese „Leistung“ verantwortlich ist.

Es kann einen wirklich nur traurig stimmen, mitansehen zu müssen, wie selbst gute Ansätze – nämlich die ansonsten sehr hübsch gestaltete Fußgängerzone in der Wiener Innenstadt – durch Fehlentscheidungen zunichte gemacht werden.

Rudolfine Eckert und vier Unterschriften:

Die Beleuchtungskörper in der Fußgängerzone Kärntner Straße müssen abmontiert werden, selbst wenn dadurch wieder einmal Unsummen hinausgeworfen worden sind.

Gehard Staltner:

Ich bin mit meinen Kollegen – wir sind in der Fußgängerzone beschäftigt – der einhelli-

gen Meinung, daß man mit der Aufstellung dieser Kandelaber in der Wiener Kärntner Straße wieder die Möglichkeit vergeben hat, unsere Innenstadt zu verschönern.

Dabei war der bisher begangene Weg in der Gestaltung von Bepflanzung und Pflasterung so hoffnungsvoll für uns alle. Warum vermeidet es man auch hier, die Beleuchtung den Stilelementen der Mehrzahl der Häuser anzupassen?

Wäre es so schlimm, würde man mit den Leuchten ein wenig luxuriöse Atmosphäre in diese unsere erste Geschäftsstraße bringen? Es kann doch nicht so teuer sein, eventuell aus Gußeisen hergestellte passende Kandelaber aufzustellen.

Die jetzigen wirken doch viel zu industriell und sollten auf einem modernen Fabriksgelände ihren Zweck erfüllen.

Arch. Dipl.-Ing. Herbert Prader:

Veranlaßt durch das Kesseltreiben, das in einigen Presseorganen in den letzten Tagen gegen die Gestaltung und die Gestalter der Wiener Fußgängerzone Kärntner Straße herrscht, möchte ich mir erlauben, einige Hinweise zu dem in Ihrem geschätzten Blatt erschienenen Artikel über die angeblich so umstrittenen Leuchten zu machen.

1. Man muß diese Leuchten – zumindest als Nichtfachmann – in Betrieb gesehen haben, um ihre besonderen lichttechnischen, aber auch gestalterischen Qualitäten würdigen zu können: Hier wird erstmals erreicht, daß nicht die Fassaden angestrahlt werden und das für das Herz einer Großstadt so wichtige Spiel der Leuchtreklamen überblendet wird, sondern das Licht in einer sehr schönen und angenehmen Weise nach unten, auf die Fußgängerebene gelenkt wird. Kugelleuchten wie in München sind nur in wesentlich breiteren Straßenzügen als es die Kärntner Straße ist vertretbar.
2. Warum soll man immer fremde Vorbilder übernehmen? Hier wurden einmal durch einen neuen und eigenständigen Entwurf lichttechnisch überzeugende Argumente auch in der Formgebung beispielhaft durchgeführt. Zeitgemäße Leuchten, die sich dennoch den Proportionen der Kärntner Straße sinnvoll anpassen, bringen in die Fußgängerzone Kärntner Straße einen sehr angenehmen Rhythmus.

Zwischen der Skylla einer pseudohistorischen „Disneyland-Gestaltung“ und der Charybdis ebenso unechter „Modernität“ halten gerade diese Leuchten meiner

Meinung nach die für diese Stelle Wiens wünschenswerte noble Mitte.

Zeitungsartikel 5: 1. 8. 1974 Wiener Zeitung

Wien feiert die neue Fußgängerzone

Mit kulturellen Veranstaltungen in der Wiener Fußgängerzone Kärntner Straße will man nicht erst bis zur offiziellen Eröffnung warten. Schon heute, Donnerstag, gibt die Deutschermeisterkapelle ein Platzkonzert, am 2. August spielt der „Bunte Wagen im Simpl“, und für den 9. August ist Norbert Pawlicki angesagt. Die Veranstaltungen beginnen jeweils um 17:30.

Zeitungsartikel 6: 7. 8. 1974 Kurier

Fußgängerzone eröffnet

Gestern war es soweit: die vielgerühmte und andererseits schon früh kritisierte Fußgängerzone in der Wiener Kärntner Straße wurde vom Wiener Bürgermeister feierlich eröffnet. Leopold Gratz erwähnte in seiner Ansprache, daß der Boden aus zwei Millionen Steinchen und Platten besteht, und anschließend erfolgte ein Platzkonzert. Platz gab's übrigens zu wenig, so viele Wiener waren gekommen, um dabei zu sein. Bürgermeister Gratz ging (oder besser: wurde geschoben) vom aufgebauten Rednerpult zum neuen Brunnen, verweilte dort kurz und verschwand dann in einer Seitengasse. Der Brunnen wurde am schärfsten kritisiert. Er führt bereits den Spitznamen „Grabstein“. Zwei Männer demonstrierten während der Feierlichkeiten auch gegen den Wasserspender, indem sie einen Kranz niederlegten. Da diese Kundgebung nicht angemeldet war, wurde der Kranz prompt von der Polizei konfisziert.

Zeitungsartikel 7: 5. 8. 1974 Kurier

Gang zum Grabstein mit Wasserspülung

Die Fußgängerzone Kärntner Straße ist mit den letzten Akzenten eröffnungsreif geworden

Vielen Wiener haben die alten Mistkübel nicht zu dem restlichen Design der neuen Fußgängerzone in der Kärntner Straße gepaßt. Nun hat man die Mistkübel entfernt und der übrigen Formgebung entsprechendere Abfalleimer aufgestellt. Mistverständnis oder Mißverständnis: Es wäre der Fußgängerzone vermutlich besser bekommen, wenn man die alten Abfalltonnen an ihrem Platz belassen und dafür die andere Ausgestaltung des Fußgeherparadieses ausgetauscht hätte.

Statt Geschmacksanleihen bei den Fußgängerzonen der bundesdeutschen Nachbarstädte zu nehmen, wären ein paar alte Laternen (ein paar müssten doch noch im Gemeindefundus aufzutreiben sein), ein paar schnörkelige Parkbänke und dergleichen harmonisch zum Fassadenensemble der Kärntner-Straßen-Häuser anzusehen gewesen.

Über die neckischen Pflastermosaike und den Pflanz mit den Pflanzen – Bäume wäre wohl eine euphemistische Bezeichnung dafür – ist an dieser Stelle schon früher berichtet worden.

Mittlerweile ist aber die Fußgängerzone schon bis zur inoffiziellen Eröffnung vergangenen Donnerstag (offizielle: 6. August 1974) gediehen, wurde dort allerlei modernistisches Beiwerk arrangiert.

Während die bunten Schanigärten der Restaurants, Konditoreien und Kaufhäuser noch einigermaßen passend über den straßenbreiten Gehsteig wucherten, setzten die beauftragen Innenstadtarchitekten ihre eigenwilligen Akzente:

- Eine metallene Allee von Beleuchtungskörpern, deren hochrangiges Gestänge zum Operationslampenlook recht preußisch gradlinig in den Zierat der umliegenden Bürgerhausarchitektur schneidet. Erbarmungslos beleuchten sie bis in die letzten Winkel das modisch gestaltete Terrain, trotziger Beweis der Gemeinde Wien, daß die Zeiten jener Straßenbeleuchtung längst vorbei sind, bei deren Schein früher die Wiener „die Finsternis besser sehen“ konnten.
Sie sind an sich so häßlich, nicht, die neuen Lampen, aber abgesehen von ihrem enervierend massiven Auftreten in der Fußgängerzone, fühlten sie sich in gleichaltrigen Siedlungen am Stadtrand heimischer.
- Rundbänke aus weißen Kunststoffrippen, die das magere Grün umkränzen – solcherart wohl die äußerln wollenden Hunde der flanierenden Wiener fernhalten

sollend.

Ihre Funktion als Rentnerausguck und Rastplatz erfüllen sie sicher; und wer auf ihnen sitzt, hat den Vorteil, nicht ansehen zu müssen, wie deplatziert sie in der Kärntner Straße wirken.

- Ein Brunnen, der freilich den spottlustigen Wienern als dankbares Objekt für Spitznamen dienen wird. An seinem Platz so notwendig wie ein Eisschrank auf dem Nordpol, sieht er eher aus wie eine wienerische Klagemauer, die vom Wasserrohrbruch betroffen ist; oder wie ein Grabstein mit Wasserkühlung – vielleicht gar das Grabmahl des unbekannten Fußgängers?

Irgendwer wird sich jedenfalls schon irgendwas gedacht haben, als er mit dem polierten Steinwall dieses Brunnenmonuments Spaziergängern wie Touristen den Weg durch die Zone verstellte.

- Da ist eine überdimensionierte Informationstafel noch geschmack- (und sinn-)voller, die neben allerlei Wissenswertem und Angaben über Ausmaß und Frequenz der Wiener Verkehrsbetriebe die Höhe ihres jährlichen Defizits schamhaft verschweigt.
- Über die Litfaßsäulen ist nichts zu sagen: Sie wechseln mit den Plakaten ihr Aussehen.

In den zuständigen Abteilungen der Gemeinde Wien ist man der optimistischen Auffassung, daß sich mit der Zeit die Wiener an das Gesicht ihrer Fußgängerzone Kärntner Straße wohl gewöhnen werden. Das dürfte stimmen; man gewöhnt sich auch an schlechte Lösungen.

Und vielleicht stimmt sogar, daß Stadtbewohner die Fußgängerzone bekommen, die sie verdienen. Eines aber ist sicher: Die geliebte, gute alte Straße, die Kärntner Straße, hat sich diese Art Fußgängerzone nicht verdient.

Zeitungsartikel 8: 2. 8. 1974 Kurier

Die Fußgängerzone mit Marschmusik in Besitz genommen

In Scharen, aber doch still und leise, nahmen die Wiener und die Gäste aus dem Ausland am Donnerstag Besitz von der neugestalteten Fußgängerzone in der Wiener Kärntner Straße. Die offizielle Eröffnung mit Pomp und Getöse findet nämlich erst am 6. August

statt.

Am Nachmittag boten die Deutschmeister die erste jener Veranstaltungen, die in gewissen Abständen in der Fußgängerzone ablaufen und die vom Verkehr gesäuberte Geschäftsstraße beleben sollen.

Das Konzert lockte zahlreiche Schaulustige an.

Bei der inoffiziellen Eröffnung zeigte es sich auch, daß man Kritik an der Gestaltung der Fußgängerzone zur Kenntnis nimmt. Die häßlichen Coloniakübeln wurden durch Behälter ersetzt, die besser zur gesamten Einrichtung des Straßenabschnitts passen. Der Brunnen mitten in der Zone präsentierte zartem Wasserspiel ebenfalls akzeptabler.

Zeitungsartikel 9: 14. 10. 1971 Presse

Wien erhält Fußgeherzone auf Zeit. Zu Weihnachten Graben, Stephansplatz und Teil der Kärntner Straße autofrei.

Aus der Not, die durch den U-Bahn-Bau und die damit verbundenen schweren Verkehrsbehinderungen in der Wiener Innenstadt entstanden ist, wollen die Stadtväter nun eine Tugend machen. Der Wiener Stadtsenat hat am Mittwoch grundsätzlich Verhandlungen mit der Wiener Handelskammer und Geschäftsleuten über die Umwandlung eines Teiles der City in eine Fußgeherzone während der Weihnachtszeit gutgeheißen. Prinzipiell wäre vom Standpunkt des Magistrats eine derartige Regelung möglich, wenn garantiert ist, daß der städtische Autobusverkehr erhalten bleiben kann, außerdem müsste der reine Zulieferungsverkehr in der Fußgeherzone um 10 Uhr abgeschlossen sein.

Soweit bisher bekannt ist, soll die Fußgeherzone den Bereich Kärntner Straße von der Donnergasse bis zum Stephansplatz, den Stephansplatz selbst und den Graben umfassen. Außerdem dürften noch einige Seitengassen des Graben, in denen Autos nicht reversieren können, in die Fußgeherzone einbezogen werden. Der Bericht von Planungsstadtrat Hofmann wurde im Stadtsenat zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Gespräche mit der Handelskammer und den betroffenen Geschäftsleuten sollen in den nächsten Tagen beginnen. Wie am Mittwoch erklärt wurde, würde der Versuchsballon mit einer temporären Fußgeherzone nicht gestartet werden, sollte der Versuch von der Handelskammer oder der Geschäftswelt selbst als zu riskant abgelehnt werden.

Wie der „Presse“ dazu seitens der Handelskammer erklärt wurde, begrüße man grundsätzlich die vorgesehene Fußgeherzone, „denn schlechter kann es nicht werden“. Allerdings meldet die Handelskammer eine Reihe von Bedenken an, die noch in Gesprächen mit der Stadtverwaltung beseitigt werden müßten. Als zentrales Problem wird dabei die Frage der Zulieferung bezeichnet, wobei befürchtet wird, daß gerade im Weihnachtsgeschäft es einigen Geschäftsleuten nicht möglich sei, sich rechtzeitig auf beschränkte Zulieferungszeiten einzustellen. In der Praxis zeige sich nämlich, daß um die Weihnachtszeit während des Tages Nachlieferungen erforderlich seien.

An weiteren Bedenken wird ins Treffen geführt, daß bei der Realisierung der geplanten Fußgeherzone rund 400 bis 800 Parkplätze wegfallen würden. Da zusätzlicher Parkraum in der Innenstadt nicht vorhanden sei, seien beträchtliche Schwierigkeiten für die Kunden zu erwarten.

Zeitungsartikel 10: 26. 11. 1971 Presse

Startschuß zum Weihnachtsjahrmarkt. Wien: Zahlreiche Attraktionen in der Fußgängerzone – Polizei auf hartem Kurs

Starke Scheinwerferbeleuchtung, Musikberieselung, eine „Gehschule“, ein Kasperltheater und riesige Plastikbälle mit einem Durchmesser von vier Metern als „Spielzeug“ – mit diesen und noch zahlreichen anderen Attraktionen, von Stadtverwaltung und Wirtschaft ausgeheckt, will man Wiens erste Fußgängerzone in einen regelrechten Jahrmarkt „umfunktionieren“. Der Startschuß für den „Weihnachtskorso 71“ in der Innenstadt wird morgen, Samstag, um elf Uhr auf dem Stock-im-Eisen-Platz gegeben. Bereits gestern, Donnerstag, hatten Planungsstadtrat Hofmann, Handelskammerpräsident Mitterer und Polizeipräsident Holaubek auf einer Monsterpressekonferenz gewissermaßen den Countdown eingeleitet.

Kurz zusammengefaßt: Die temporäre Fußgängerzone erstreckt sich über den größten Teil des Grabens (das Stück zwischen der Habsburgergasse und dem Kohlmarkt wird in einen sogenannten Ladebahnhof verwandelt), über den Stephansplatz, die Kärntner Straße zwischen dem Stock-im-Eisen-Platz und der Donnergasse sowie über den größten Teil der Bräunerstraße. Das Experiment, das einvernehmlich zwischen Handelskammer und Stadtverwaltung abgesprochen worden ist, soll bis zum 2. Jänner nächsten

Jahres dauern. Prinzipiell ist vorgesehen, daß dieser Bereich der Innenstadt mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen täglich zwischen 10:30 und 19 Uhr den Fußgängern vorbehalten ist. „Störmanöver“ sind lediglich von den städtischen Autobussen, den Fahrzeugen der Straßenerhaltung und von den Postautos zu erwarten. Einsatzfahrzeuge können selbstverständlich auch in das Fußgängerparadies einfahren.

Seitens Polizei kündigte der Polizeipräsident Holaubek eine rigorose Überwachung des Fahrverbots beziehungsweise der Park- und Halteverbote im Bereich der Fußgängerzone an. „Wenn wir einen rücksichtslosen Fahrer erwischen, kommt er nicht mit einem Organmandat weg, sondern hat eine Strafanzeige zu gewärtigen“, stellte Holaubek klar. Die Autofahrer müssen in der Innenstadt von ihren alten Gewohnheiten abgehen, und die Polizei müsse von Haus aus konsequent sein. Es würden auf jeden Fall zusätzliche Sicherheitswache- und Kriminalbeamte eingesetzt werden.

In erster Linie Kontaktraum

Der Lieferverkehr für die Geschäfte soll zwischen 7 und 10:30 abgewickelt werden; das bedeutet, daß bereits ab 7 Uhr früh für den gesamten übrigen Verkehr ein Fahr- und Halteverbot gilt. Die zur Fußgängerzone führenden Stichstraßen können zwischen 7 und 19 Uhr von Lieferfahrzeugen befahren werden und stellen zugleich „Ladebahnhöfe“ dar. Freilich ist man sich bewußt, daß gerade in diesen Seitengassen mit großen Schwierigkeiten zu rechnen ist. Die Gestaltung der Fußgängerzone wurde – allerdings unter eminentem Zeitdruck – vom Wiener Architektenehepaar Traude und Wolfgang Windbrechtinger vorgenommen. Es soll erreicht werden, daß der innerste Bereich der Wiener City wieder primär der menschlichen Kommunikation dient und der ursprüngliche Charakter dieses „Kontaktraums“ wiedergewonnen wird. Die Geschäftswelt hat ihrerseits durch zahlreiche Initiativen – „Gehschule“ – Paketaufbewahrungsstelle im Groh-Haus, Parkservice, Modeschauen im Freien – vorgesorgt.

In der Pressekonferenz erläuterte Planungsstadtrat Hofmann das Verhalten der Stadtverwaltung, das er unter die Devise „Nichts erzwingen, aber keine Initiative unterbinden“ stellte. Handelskammerpräsident Mitterer betonte, es sei für die Kammer entscheidend gewesen, daß der Zu- und Ablieferverkehr sowie der Parkraum für die Kunden gesichert werden konnte. Bekanntlich soll etwa die Hälfte des Heldenplatzes sowie der Innenhof der Hofburg in eine blaue Zone umgewandelt werden. Mitterer bezeichnete die Fußgängerzone als „Provisorium mit allen Vor- und Nachteilen“. Nach etwa zehn bis zwölf Tagen werde man sich mit der Gemeinde zusammensetzen und über den weiteren

Verlauf des Experiments beraten.

Offene Türen vor Rummel

Auch Berufstätige sollen Zeit finden, zu Weihnachten die Geschäftsregale zu plündern: Sowohl die Kleinhändler als auch die Großkaufhäuser werden an allen Samstagen im Advent ihre Geschäfte ganztägig offenhalten. Um dem Hauptrummel kurz vor dem Fest zu entgehen und noch ein reichliches Sortiment zum Gustieren zu finden, empfiehlt es sich, schon am 27. November mit dem Aufstöbern der einzelnen Posten der Wunschliste zu beginnen. Wer jedoch ganz säumig ist, dem wurde für den Weihnachtsabend noch eine Gnadenfrist zum Geschenkekaufen eingeräumt: Confiserien werden bis 17 Uhr offenhalten, ebenso die Blumenläden. Auf der Straße jedoch wird man bis 19 Uhr einen Strauß erstehen können. Mit lukullischen Köstlichkeiten für die Feiertage kann man sich am Heiligen Abend bis 14:30 Uhr eindecken.

Für jenen Teil der Familie, der beim Christbaumputzen als „störend“ empfunden wird, bleibt am 24. Dezember die Möglichkeit offen, bis 19 Uhr ein Kaffeehaus aufzusuchen. Um 20 Uhr können auch die Angestellten in Restaurants und Gasthäusern an ihr Weihnachtsfest zu denken beginnen. Wer sich am Heiligen Abend noch verschönern lassen will, muß Eile an den Tag legen, denn die Friseure schließen schon um 12 Uhr ihre Pforten.

Auch am Silvestertag werden die Geschäfte länger Kundendienst machen. Blumen und Süßwaren bietet man bis 20 Uhr an, während für die Lebensmittelhändler schon um 17 Uhr Feierabend ist. Keine Sperrstunde gibt es am letzten Tag des Jahres für Espresso, Bars und Restaurants. Die Banken bleiben am 24. Dezember geschlossen, am 31. endet der Betrieb zu Mittag.

Zeitungsartikel 11: 30. 11. 1971 Presse

Chaos durch Fußgängerzone.

Wien: Angrenzende Straßen konnten Belastung nicht verkraften.

Zu einem Verkehrschaos gigantischen Ausmaßes kam es am Montagabend nach Büroschluß in der Wiener Innenstadt. In jenen Straßen, die an die kürzlich geschaffene Fußgängerzone angrenzen, kam der Verkehr fast vollständig zum Erliegen. In einem Wirrwarr, das es in diesem Ausmaß bisher nicht gegeben hat, standen Straßenbahnen, Auto-

busse und Autos quer über zahlreiche Kreuzungen, wobei die Wartezeiten oft bis zu einer halben Stunde betrugen. Nach Ansicht des ÖAMTC wurde diese Situation durch die zusätzliche Belastung des Rings und des sogenannten Innerrings als Folge der Verkehrsmaßnahmen in der Fußgängerzone hervorgerufen.

Das Chaos begann zunächst mit Kolonnenbildung im Bereich Ring- Schwarzenbergplatz. Zahlreiche Autos konnten vom „inneren Ring“ nicht zum Schwarzenbergplatz fahren, weil auf dem Ring selbst der Verkehr durch kilometerlange Fahrzeugschlangen blockiert war. Die „Fahrzeit“ eines Autobusses vom Stadtpark bis zur Oper betrug eine halbe Stunde. An der Kreuzung Ring-Johannesgasse begannen sogar Straßenbahnbedienstete den Verkehr in Eigenregie zu regeln, als die Geleise durch steckengebliebene Fahrzeuge verstopft waren. Hilfloze Polizisten, ein minutenlanges Hupkonzert und fluchende Kraftfahrer komplettierten die Szenerie.

Dem Schlamassel entkamen nur jene Kraftfahrer, die von vorherein den Bereich der Innenstadt mieden und über die Lastenstraße beziehungsweise andere periphere Straßenzüge auswichen. Die Problematik der geringen Aufnahmefähigkeit jener Straßen, die außerhalb der Fußgängerzone „normal“ zu befahren sind, hatte sich bereits am Montagmorgen abgezeichnet, als es während der Frühspitze ebenfalls zu erheblichen Stauungen im Citybereich kam. Eine Befürchtung allerdings erwies sich als unbegründet: der Belieferungsverkehr in den Stichstraßen zur Fußgängerzone klappte während des Tages ausgezeichnet, da sich die Autofahrer diszipliniert verhielten und die Fahr- und Parkverbote respektierten.

Zeitungsartikel 12: 30. 10. 1971 Wiener Zeitung

Noch keine Einigung über Fußgängerzone

Stundenlang berieten Freitag Vertreter der Wiener Handelskammer, der Polizeidirektion und des Magistrates über die Möglichkeit, zur heurigen Weihnachtszeit einen Teil der Wiener Innenstadt in eine Art Fußgängerzone umzuwandeln. Die Verhandlungen, die laut RK „in einer sehr guten Atmosphäre“ vonstatten gingen, brachte noch keine Ergebnisse. Vielmehr wurden nach sehr ins Detail gehenden Diskussionen zwei Lösungsvarianten herausgearbeitet, die nun sowohl innerhalb der Kammerorganisation wie auch innerhalb des Magistrates zunächst intern weiterarbeiten werden.

Zeitungsartikel 13: 3. 11. 1971 Wiener Zeitung

Bahn frei für Fußgängerzone! Einigung über verkehrsarme Zone in der Wiener City

Zwischen dem 27. November und dem 2. Jänner wird ein Teil der Wiener City in eine Fußgängerzone umgewandelt: Kammerpräsident Mitterer und Bürgermeister Slavik einigten sich Dienstag bei einer Besprechung im Rathaus über die Einzelheiten dieses für Wien erstmaligen Experiments.

Die Regelung sieht unter anderem folgende Einzelmaßnahmen vor: Der Graben ab der Habsburgergasse, der Stephansplatz und die Kärntner Straße zwischen Stock-im-Eisen-Platz und der Donnergasse werden zu einer vornehmlich dem Fußgänger vorbehaltenen Zone, in der die Ladetätigkeit in der Zeit bis 10:30 Uhr und ab 19 Uhr möglich sein wird. Außerdem werden der schmale Teil der Bräunerstraße und der Dorotheergasse ebenfalls in diese Fußgängerzone einbezogen. Während der restlichen Zeit des Tages darf diese provisorische Fußgängerzone nur von Linienautobussen sowie Einsatzfahrzeugen des Straßendienstes und der Post befahren werden.

Jene Straßenzüge, die direkt in die Fußgängerzone führen, werden zwischen 10:30 und 19 Uhr zu Sackgassen und sind ausschließlich dem Lieferverkehr vorbehalten. Für diese Zeit werden die Einbahnregelungen dieser Straßen aufgehoben.

Zeitungsartikel 14: 26. 11. 1971 Wiener Zeitung

„Weihnachtskorso 1971“ Ab Samstag gibt es in der Wiener Innenstadt eine provisorische Fußgängerzone

Teile des Grabens, des Stephansplatzes, der Kärntner Straße und der Bräunerstraße werden, wie angekündigt, heuer erstmals versuchsweise in eine Fußgängerzone „Weihnachtskorso 1971“ umgewandelt. Dieses Experiment, das einvernehmlich zwischen Wiener Handelskammer und Stadtverwaltung fixiert worden ist, wird vom 27. November bis zum 2. Jänner durchgeführt. Die Regelung sieht vor, daß die Zone – außer an Sonn- und Feiertagen – täglich zwischen 10:30 und 19 Uhr den Fußgängern vorbehalten ist. Donnerstag gaben Planungsstadtrat Ing. Hofmann und Präsident Kommerzialrat Mitterer die Einzelheiten bekannt.

Grundsätzlich ist also der Fahrzeugverkehr aus der Fußgängerzone verbannt. Ausgenommen davon sind lediglich Autobusse im Liniendienst, Fahrzeuge der Straßenerhaltung und Postautos. Der Lieferverkehr für die Fußgängerzone kann zwischen 7 und 10:30 Uhr abgewickelt werden, das heißt, daß bereits ab 7 Uhr früh für den gesamten übrigen Verkehr ein Fahr- und Halteverbot gilt. Die zur Fußgängerzone führenden Stichstraßen können zwischen 7 und 19 Uhr nur von Lieferfahrzeugen benützt werden.

Ausgeleuchtete Zone

Vom „Weihnachtskorso 1971“ verspricht man sich nicht nur eine Erleichterung für die Bevölkerung beim traditionellen Weihnachtseinkauf, man rechnet vor allem auch mit einem Gewinn an Urbanität. Der innerste Bereich des Stadtkerns soll also primär wieder dem Menschen und seinen Bedürfnissen dienen, denn die Kommunikationsmöglichkeiten der Bürger sind durch den heutigen Verkehr fast zur Gänze unterbunden. Das Experiment „Weihnachtskorso 1971“ soll nun dazu beitragen, den Graben, den Stephansplatz und einen Teil der Kärntner Straße wieder stärker ins Bewußtsein der Bevölkerung zu rücken und wieder mehr zu einem städtischen Lebensraum werden.

Die Gestaltung der Fußgängerzone, die vom Architektenehepaar Traude und Wolfgang Windbrechtinger vorgenommen wird, ist daher vornehmlich auf diese Zielsetzung ausgerichtet: Mit Hilfe starker Scheinwerfer, die auf Rohrtürmen montiert sind, wird die Architektur der Fußgängerzone ab der Dämmerung ausgeleuchtet, und zwar etwa so, daß vom Graben und von der Kärntner Straße die Konturen der Fassaden zu St. Stephan, dem spirituellen Mittelpunkt Wiens, führen werden. Der Dom selbst ist selbstverständlich ebenfalls angestrahlt. Auf den Rohrtürmen sind überdies Lautsprecheranlagen montiert, mit deren Hilfe im gesamten Zonenbereich zeitweilig Musik übertragen wird. Diese Anlage dient auch der Ankündigung von Aktivitäten in der Fußgängerzone. Jedoch nicht der kommerziellen Werbung.

Für Aktivitäten steht der Teil des Grabens zur Verfügung, der etwa zwei Drittel der jetzigen Nebenfahrbahn umfaßt. Hier können Modeschauen und andere Veranstaltungen abgehalten werden. In diesem Bereich wird zudem eine „Schule des Gehens“ (Haus Rücker und Co.) installiert, die freilich erst eine Woche nach Beginn des „Weihnachtskorsos 1971“ zur Verfügung stehen wird. Diese „Gehschule“ wird ebenso wie ein Zelt auf der Fahrbahn zwischen der Verkehrsinsel am Stock-im-Eisen-Platz und dem Singer-Haus von der Stadtverwaltung aufgestellt. (Für die Gestaltung der Fußgängerzone wendet die Gemeinde Wien rund zwei Millionen Schilling auf) In diesem Zelt wird täglich

nachmittag etwa eine Stunde lang ein Kasperltheater spielen. Ansonsten wird es den Wiener mit zahlreichen Sitzgelegenheiten völlig frei zur Verfügung stehen und damit die Kommunikationsmöglichkeiten erleichtern.

Erleichterung für den Käufer

Aber nicht nur ein Kasperltheater wird es für die Kinder in der Fußgängerzone geben: Die Zentralsparkasse wird in der Baukanzlei neben St. Stephan bis zum 23. Dezember einen Kindergarten führen, damit die Eltern ungestört ihre Weihnachtseinkäufe erledigen können. Die Baukanzlei selbst wird „verfremdet“ und in ein riesiges Weihnachtspackerl verwandelt. In der Fußgängerzone werden zudem einige „Stadeln“ (Maroni, Christbäume usw.) situiert sein. Drei riesige Plastikbälle (Durchmesser 4m) stehen als „Spielzeug“ zur Verfügung.

Eine weitere Erleichterung für jene Wiener, die ihre Weihnachtseinkäufe in der Fußgängerzone erledigen, verspricht man sich von einer Art Gepäcksaufbewahrung, die die Erste österreichische Spar-Casse im Lokal des ehemaligen Groh-Kaufhauses in der Kärntner Straße einrichten wird. Auch für die Autofahrer wurden für die Zeit des „Weihnachtskorsos 1971“ Vorkehrungen getroffen: Kurzparkzonen auf dem Heldenplatz und im Inneren Burghof werden die Zufahrt mit dem Auto ermöglichen. Rigoros wird deshalb darauf geachtet werden, daß in der Zone selbst das Fahr- und Parkverbot strengstens eingehalten wird, stellte Polizeipräsident Holaubek fest.

Zum Experiment der Fußgängerzone gehört es überdies, daß am Graben, in der Spiegelgasse und auf dem Stock-im-Eisen-Platz Messungen der Luftverschmutzung bzw. des Straßenlärms vorgenommen werden, um den Unterschied zwischen der verkehrsreichen und der verkehrsarmen Inanspruchnahme dieser Plätze und Straßen festzustellen. Die Pressekonferenz über die Fußgängerzone fand in den Räumen der Ersten österreichischen Spar-Casse am Graben statt. Generalsekretär Dr. Adamek hieß die Gäste willkommen. Es wurde erklärt, daß die „Erste“ ihre Tiefgarage auf dem Petersplatz an den vier Samstagen vor den Weihnachtsfeiertagen zwischen 10 und 19 Uhr für die Benützer der Fußgängerzone offenhalte.

Zeitungsartikel 15: 30. 11. 1971 Wiener Zeitung

Verkehrschaos in Wiener Innenstadt

Wien erlebte Montag abend das größte Verkehrschaos seit langen Jahren. Kurz nach 17 Uhr brach der Verkehr in den an die Fußgängerzone der Innenstadt anschließenden Straßen fast völlig zusammen. Verzweifelte Polizisten, Kraftfahrer, die hilflos in Stauungen steckten, Straßenbahnen, die quer über Kreuzungen standen, prägten das Bild des ersten Werktages, an dem die Fußgängerzone in der Inneren Stadt in Wien ihre Bewährungsprobe ablegen sollte.

Ein Autobus brauchte vom Stadtpark bis zur Oper eine halbe Stunde. An der Kreuzung Johannesgasse begannen Straßenbahner den Verkehr zu regeln, als die Gleise durch stockengebliebene Fahrzeuge verstopft waren.

Zeitungsartikel 16: 22. 12. 1971 Wiener Zeitung

Fußgängerzone bleibt! Entscheidung fiel bei Gespräch mit Bürgermeister Slavik am Dienstag nachmittag.

Die provisorische Fußgängerzone in der Inneren Stadt wird unbefristet weiterbestehen. Ferner werden Untersuchungen angestellt, ob auch die Kärntner Straße bis zur Philharmonikerstraße und die Naglergasse in die Zone einbezogen werden können. Dies ist das Ergebnis eines Gesprächs, das Dienstag nachmittag unter dem Vorsitz von Bürgermeister Slavik stattfand. An dem Gespräch nahmen von seiten der Stadt Wien die Stadträte Heller, Ing. Hofmann, Nekula und Dr. Maria Schaumayer sowie für die Wiener Kammer Präsident Mitterer teil.

Der überwiegende Teil der Geschäftsleute und der Besucher der Fußgängerzone in der Inneren Stadt hat sich positiv über dieses Experiment ausgesprochen. Sowohl von Stadtverwaltung wie auch von der Wiener Handelskammer waren eine Reihe von Erhebungen durchgeführt worden, um die Meinung über den „Weihnachtskorso 71“ zu eruiieren. Bei einer telephonischen Befragung von rund 200 Betrieben in der Fußgängerzone, die im Auftrag der Stadtverwaltung vom Institut für Standortberatung vorgenommen worden ist, haben sich 80% der Geschäftsleute positiv über die Fußgängerzone ausgesprochen. 13% der Antworten waren negativ und 7% neutral. Die Gründe für die negativen Antworten waren hauptsächlich Anlieferungsschwierigkeiten mit Personenwagen, zu wenig Parkmöglichkeiten und eine „ungünstige Passantenstruktur“. Besonders positiv wurden von den Geschäftsleuten folgende Auswirkungen der Fußgängerzone her-

vorgehoben: Die Luftverbesserung, angenehmere Arbeitsbedingungen, weniger Lärm und neue Kundenschichten. Die Anlieferung wurde von 36% der Betriebe als gut bzw. besser als vorher bezeichnet, 10% der Unternehmen bezeichneten die Situation als problematisch, die anderen Geschäftsleute äußerten sich dazu neutral. Von den außerhalb der Fußgängerzone liegenden Unternehmen, die ebenfalls vom WIST befragt worden sind, äußerten sich 80% positiv, 5% negativ und 15% neutral. 45% dieser befragten Betriebe sprachen sich ausdrücklich für eine Einbeziehung in die Fußgängerzone aus. Das Ergebnis dieser Erhebung differiert mit dem einer Befragung, die parallel von der Wiener Handelskammer, und zwar mit der ausgesprochenen Fragestellung nach einer zeitlichen Verlängerung der Zonenregelung, durchgeführt worden ist: Die Kammer hatte alle 704 Unternehmen im Zonenbereich schriftlich um ihre Meinung befragt. Bis zum 20. Dezember hatten 315 Unternehmen (45%) geantwortet: die bisherigen Erfahrungen mit der Fußgängerzone haben 65% positiv, 29% negativ und 6% neutral bewertet.

Weniger Lärm

Für die zeitliche Verlängerung der Zonenregelung über den 2. Jänner hinaus sprachen sich 66% der Unternehmen aus. 25% von ihnen lehnten eine solche Maßnahme ab, meldeten jedoch keinerlei ernstliche geschäftliche Schwierigkeiten, wenn es dazu kommen sollte. 9% der Antworten waren zu diesem Punkt neutral.

Die Wiener Handelskammer hat überdies 271 Betriebe, die in Straßenzügen liegen, die für eine räumliche Ausdehnung der Fußgängerzone in Frage kommen bzw. von einer solchen Maßnahme betroffen wären, um ihre Meinung zur Einbeziehung in die Zonenregelung befragt. Bis zum 20. Dezember haben 97 Firmen (36%) geantwortet. Davon haben sich 49 Firmen für und 48 Betriebe gegen eine Einbeziehung ausgesprochen. Auffallend daran ist das starke Überwiegen der Pro-Stimmen von Unternehmen der Kärntner Straße.

Das Institut für Standortberatung hat überdies eine spezielle Untersuchung durchgeführt, um die Meinung der Benützer des „Weihnachtskorso 71“ feststellen zu können. Rund 250 ausgewählte Personen, die in ihrer Zusammensetzung den Besuchern der Innenstadt entsprechen, wurden vor Einführung der Fußgängerzone und dann, nachdem die Erfahrungen mit dem „Weihnachtskorso 71“ gesammelt hatten, eingehend schriftlich befragt (eine dritte Befragung ist für Ende Dezember noch vorgesehen). Etwa 70% beantworteten die Frage, was sich durch die Zonenregelung gegenüber dem früheren Zustand verbessert habe, folgendermaßen: die Abnahme des Lärms, die Luftverbesserung,

die Tatsache, daß auf den Gehsteigen kein Gedränge mehr herrsche und man mühelos die Straßen überqueren könne sowie ganz generell die angenehme Atmosphäre.

Zeitungsartikel 17: 9. 3. 1972 Wiener Zeitung

Diskussion über die „Zone“. 72% der Bewohner der Wiener Innenstadt sind für Erweiterung der Fußgängerzone

72% der Bewohner der Wiener Innenstadt sind für eine Erweiterung der Fußgängerzone, 16% sprechen sich für eine Beibehaltung im bisherigen Umfang aus, nur 12% plädieren für eine Auflassung. Dies teilte Stadtrat Ing. Fritz Hofmann am Dienstagabend bei einer Diskussion über den „Weihnachtskorso 1971“ in der Hauptanstalt der Ersten österreichischen Spar-Casse am Graben mit.

Haupttenor der Diskussion, die von der Gesellschaft für Architektur und der „Aktion modernes Wien“ veranstaltet wurde: grundsätzliche Bejahung der Fußgängerzone, Kritik an einzelnen Details, insbesondere an der Art der Experimente. Gerade bei den „Experimentalstudien“ schieden sich die Geister. Während Stadtrat Hofmann die Verdammung der Experimente bedauerte – „Ich habe mich selbst überzeugt, die Experimente wurden von der Bevölkerung angenommen“ – und mehrere Architekten die Aktionen sehr wertvoll fanden, lehnten andere Architekten die Experimente rundweg ab: „Wenn man schon Experimentalstudien betreiben will, kann man dies auch im Wurstelprater tun. Man braucht dazu nicht unbedingt die Fußgängerzone.“

Die Diskussion – Teilnehmer waren überwiegend Architekten, Geschäftsleute, Freischaffende und Fachleute des Magistrats – hatte nach kurzer Dauer weniger das Thema als die Zukunft der Fußgängerzone und des gesamten 1. Bezirkes zum Inhalt. Oftmals geäußerte Wünsche waren: stärkere Berücksichtigung der Wohnbevölkerung bei der Befragung von Betroffenen, besonderes Augenmerk der Bodengestaltung der künftigen – endgültigen – Zone, Erarbeitung eines Leitbildes für die Innenstadt, Maßnahmen gegen eine Entvölkerung der City.

Planungsstadtrat Hofmann und die Fachleute der Stadtverwaltung versicherten, daß die Wohnbevölkerung nach ihren Wünschen gefragt werde. Die künftige Bodengestaltung können im Bereich der Kärntner Straße bereits in Kürze durchgeführt werden. Nach den Vorstellungen von Stadtrat Hofmann könnte die endgültige Gestaltung der Fußgänger-

zone im Bereich der Kärntner Straße bereits während des Baues der Tiefgarage am Albertinaplatz erfolgen. Untersuchungen über die Entwicklung der Innenstadt sind in den verschiedensten Bereichen im Gange.

Ziemlich am Schluß der Diskussion – Dauer drei Stunden – präzisierte ein Vertreter der Handelskammer die ablehnende Stellungnahme seiner Interessenvertretung zu der geplanten Ausweitung der Fußgängerzone: der Widerstand einiger Geschäftsleute und das Parkplatzproblem sprächen gegen eine Vergrößerung.

Zeitungsartikel 18: 30. 10. 1971 Arbeiterzeitung

Verhandlungen wieder ergebnislos abgebrochen:

Weiteres Tauziehen um Fußgängerzone. Stadtverwaltung unterbreitete zwei Vorschläge, die Handelskammer lehnte ab.

Wird's was? Wird's nix? Die Verhandlungen über die Einführung einer Fußgängerzone in der Wiener Innenstadt zwischen 27. November und 2. Jänner wurden am Freitag wieder ergebnislos abgebrochen. Die Gespräche von Stadtverwaltung mit Handelskammer sollen nächste Woche fortgesetzt werden, ein definitiver Termin ist nicht vereinbart. Die Magistratsabteilung 46 schlug vor, in der Fußgängerzone, die im wesentlichen den Graben und Stephansplatz mit den einmündenden Gassen umfaßt, zwischen 7 und 19 Uhr die Einfahrt für den städtischen Autobus, die Postautos und die Liefertätigkeit von Lastkraft- und Kombiwagen zu gestatten. Die Kammer lehnte ab, sie wollte auch Ausnahmegenehmigungen für Personautos, womit die Fußgängerzone ad absurdum geführt worden wäre.

Ein zweiter Vorschlag, von der Wiener Stadtplanung im Einvernehmen mit den Verkehrsbetrieben gemacht, sah vor, die städtischen Autobusse und einige Lieferfahrzeuge mit Sondergenehmigungen in den Fußgängerbereich einfahren zu lassen, die Liefertätigkeit in einer „engen Zone“ – Stephansplatz, Graben und Kärntner Straße bis zur Donnergasse – auf die Zeit von 7 bis 10 Uhr zu beschränken, in den Stichgassen aber die Lieferungen während des ganzen Tages zu ermöglichen. Dabei wäre auch eine Zufahrt zu den Hotels möglich gewesen.

Die Kammer sagte nein und verlangte eine weitere Ladezeit zwischen 13 und 15 Uhr.

Von den 723 Kammermitgliedern, die im betroffenen Bereich ihre Firmen haben, melde-

ten bei einer Umfrage nicht einmal 10 Prozent Bedenken gegen die Fußgängerzone an, die den Geschäften zweifellos eine Umsatzsteigerung bringen wird. Man sollte meinen, daß daher mit den bisher vorgeschlagenen Ausnahmen das Auslangen gefunden werden kann.

Es sei denn, man hat aus anderen Gründen kein Interesse an einer Fußgängerzone.

Zeitungsartikel 19: 15. 10. 1971 Kurier

**Wien. – Noch vor Weihnachten Fußgängerzonen in der Innenstadt:
Was KURIER kürzlich als mögliche Lösung des Einkaufsproblems in
der baugeschädigten City ankündigte, will die Stadtplanung nun reali-
sieren.**

Kaum hat im Rathaus aber das Pendel zugunsten der von so vielen Seiten verlangten Verkehrsfreimachung ausgeschlagen, rufen Geschäftsleute Bedenken wach: Innerhalb von wenigen Wochen könne die Zulieferung nicht umorganisiert werden. Mit anderen Worten: Lieber doch keine Fußgängerzone.

Nun hätte die Stadtplanung eine Verkehrsfreimachung wichtiger Innenstadtbereiche zwar tatsächlich früher ins Auge fassen, früher organisieren und früher beschlußreif machen können.

Andererseits versucht aber auch die Handelskammer mit jenem aus der Angst ums Weihnachtsgeschäft resultierenden Nachdruck erst seit kurzem, mit dem Rathaus eine Zwischenzeitlösung auszuhandeln. Und wie die Praxis zeigt, scheint die CityProminenz auch heute noch nicht darüber einig, ob sie vor Weihnachten Autos will oder Fußgänger. Die Entscheidung ist also noch nicht gefallen. Rathaus und Handelskammer verhandeln weiter, Planungsstadtrat Hofmann: „Wir hoffen in spätestens zwei Wochen einig zu sein.“ Theoretisch wäre bis 27. November Zeit, an diesem Tag muß an die zuständigen Dienststellen Generalorder gegeben werden – entweder „durchführen“ oder „abblasen“. Die Vorarbeiten in den Magistratsabteilungen werden – unabhängig von den Verhandlungen – „auf Verdacht“ schon jetzt beginnen. Als provisorische Fußgängerzone bis 2. Jänner ist folgender Bereich vorgesehen: Graben, Stephansplatz, Stock-im-Eisen-Platz bis exklusive Johannesgasse sowie die Nebengassen Kärntner Durchgang, Kupfer-

schmidtgasse und Donnergasse.

Laden nachts

Die Lade- und Liefertätigkeit in dieser Zone soll von 19 bis 10 Uhr gestattet sein. In dieser Zeit dürfen die Anrainer auch parken. Die Verkehrszeichen in der Fußgängerzone werden vorübergehend außer Kraft gesetzt, dafür wird im weiten Kreis um das Stadtzentrum eine „blaue Zone“, also eine Kurzparkzone geschaffen durch die wenigstens ein Teil der verlorengehenden rund 700 Parkplätze „refundiert“ werden soll.

Autobus fährt

Die vier Innenstadt-Autobuslinien würden vom Fahrverbot ausgenommen und demnach weiterhin über den Graben geführt: die Linien sollen sogar verstärkt werden. Hofmann: „Wir können auf sie nicht verzichten, weil die U-Bahn noch fehlt. Sonst würden viele Kauflustige den längeren Fußmarsch als unzumutbar empfinden und ausbleiben.“ Damit würde sich aber der Sinn dieser provisorischen Maßnahme ins Gegenteil verkehren. Wie berichtet werden nach Fertigstellung der U-Bahn einige City-Bereiche zu „echten“ Fußgängerzonen ausgebaut. Bis dahin aber werden die Geschäftsleute unter der Bautätigkeit zu leiden haben.

Viele von ihnen klagen heuer, noch vor Beginn des eigentlichen U-Bahn-Baus, schon verzweifelt über die Geschäftseinbußen, die sie ausschließlich dem Baulärm, dem Schmutz und den Aufgrabungen zuschreiben.

Firma Rasper: „Wir beschäftigen ein Heer von zusätzlichen Bedienerinnen, um unsere Geschäftsräume reinhalten zu können; für derartige unverschuldete Mehrausgaben hat das Finanzamt kein Verständnis.“

Lotte Förtsch, Besitzerin der Café-Konditorei Lehmann: „Die schlechten Liefermöglichkeiten gefährden unseren Betrieb. Wir können nur mit frischer Ware arbeiten.“

Und: „Wir beliefern Kongresse, Gesellschaften mit Büfets. Sollen wir 300 Mittagessen schon morgens zubereiten und um 10 Uhr liefern?“

Letztere Kritik bezieht sich also schon auf die vorgesehene Weihnachts-Fußgängerzone. Ob für derartige Fälle Ausnahmegestimmungen geschaffen werden können, weiß bisher keiner.

Modehaus Braun: „Fensterputzen? Wir müßten die Leitern in die Künetten stellen. Also unmöglich. Außerdem empfinden wir es als unnötig, die Baumaschinen während der arbeitsfreien Zeit direkt vor den Schaufenstern abzustellen.“

Ähnliche Klagen dürften übrigens schon einen bescheidenen Erfolg eingebracht haben:

Die Baufirmen wurden angewiesen, ihren Arbeiter mehr Verständnis für Geschäftsinteressen der Anrainer beizubringen.

Ein Provisorium

Fußgängerzone vor Weihnachten – ein Provisorium, das vor allem den Geschäftsleuten helfen soll, Daran sollten die Geschäftsleute beim Verhandeln denken. Und daran, daß ihre Geschäfte später, in der „echten“ Fußgängerzone, besser gehen werden als je zuvor.

Zeitungsartikel 20: 28. 11. 1971 Kurier

Ein Volksfest, von Autobussen durchkreuzt

Wien. Die Sonne und der Fritz Muliar lächelten Samstag vormittag mild auf Zehntausende Wiener herab, die mit vorweihnachtlichen Einkaufsgefühlen und nicht zu unterschätzender Neugierde in die Innere Stadt gepilgert kamen, um die Premiere der ersten Wiener Fußgängerzone auf dem Graben und dem Stephansplatz mitzuerleben. Es gab was zu sehen, es gab was zu hören, es gab was zu lachen, und es gab auch viel zu raunzen. So wurde das Ereignis zum echten Wiener Volksfest mit ein paar echt wienerischen Panzen.

Die Invasion setzte schon am frühen Vormittag ein. Alles strömte stadtwärts. Viele Autofahrer gaben sich ahnungslos. Sie wollten partout in den Graben einbiegen. Wie immer. Aber die rund 300 Polizisten der Schul- und Alarmmannschaften, verstärkt durch 42 Beamte aus den Nachbarbezirken, stellten ihren Mann und winkten energisch ab. Nur seine Majestät, der Fußgänger, durfte passieren, durfte in seiner Bedeutung und Wichtigkeit an diesem Premierentag sogar mit den städtischen Autobussen gleichziehen, denen ebenfalls freie Fahrt ins Menschengewühl gestattet worden war.

Die Autobusse, von denen Bürgermeister Felix Slavik meinte, sie hätten ja den vornehmen Sinn, auch Körperbehinderte in das neue Fußgängerparadies zu „befördern“, paßten in den Korso wie ein Elefant auf einen Ameisenhaufen. Prompt setzte sich das Fußvolk auch zur Wehr, jene drei riesigen Luftballons, die als vier Meter hohe Plastikfußbälle zum Ergötzen der kleinen und großen Kinder über den Stock-im-Eisen-Platz hin- und hergetreten wurden, erwiesen sich als ideale Autobusbarrikaden. Man rollte sie den machtlosen Autobuschauffeuren mit Nachdruck in den Weg.

Ein Experiment

Natürlich wurden Reden gehalten, Fritz Muliär als halbamtlicher Conférencier in die Kanzel der Verkehrspolizei berufen, unterstrich nicht ohne Augenzwinkern, daß der Graben schon immer ein Platz der Begegnungen gewesen sei. Slavik sprach von einem Experiment, dessen Erfolg oder Mißerfolg die Wiener selber bestimmen können. Untersucht soll auch die Abgas- und Lärmbelästigung werden. In der Zone hat man Meßgeräte aufgestellt. Was die Lärmplage anlangt, ist man offenbar vom Regen in die Traufe gekommen. Anrainer klagen heftig über die Lautsprecher, die Musik verbreiten und die lauter sind als der Verkehrslärm zuvor.

Kaum war das letzte offizielle Wort gesprochen, ergriffen die Wiener unter Marschklängen von der Fußgeherzone vollends Besitz. Kinder tummelten sich im Kindergarten, den die Zentralsparkasse neben dem Stephansdom eingerichtet hatte. Hundebesitzer führten ihre Lieblinge äußerln.

Wütend waren auch einige vermessene Autofahrer, die sich in die Zone auf den Parkplatz geschmuggelt hatten, in der Hoffnung, die fahrende Ausnahme von der Regel sein zu dürfen. Sie fanden zunächst auf den Windschutzscheiben ihrer Autos eine freundliche Aufforderung, sofort das Feld zu räumen. Und schon eine Viertelstunde später klebte ein zweiter Zettel am Fenster. Ein Strafzettel mit Anzeige. Wer nicht hören wollte, mußte es eben fühlen...

Abstract

Eine der bedeutendsten Straßen der Wiener Innenstadt, die Kärntner Straße, wurde bereits 1257 als „Strata Karinthianorum“ in einem urkundlichen Beitrag erwähnt. Die Straße galt als wichtiger Verkehrsweg, der seit jeher die unterschiedlichsten Funktionen innehatte. Eine wichtige Maßnahme, die das Gesicht der Straße wesentlich prägte, waren Veränderungen im 19. Jahrhundert. Ab den 1860er Jahren entstanden die ersten Warenhäuser, der Prozess der Citybildung kam auch in einer zunehmend ausdifferenzierten Geschäftswelt zum Ausdruck und die Kärntner Straße wurde zur Einkaufsstraße. Um mehr Platz zu schaffen, wurden in den 1880er Jahren viele Häuser abgerissen, die Straße wurde von 9 auf 17 Meter verbreitert. Diese Entwicklung der Kärntner Straße hinweg von einem engen, in die Stadterweiterungszone mündenden Schlauch hinzu einer breiteren, repräsentativen und somit ansehnlichen Geschäftsstraße ermöglichte ihr einen Aufschwung. Bis zum Zweiten Weltkrieg galt die Kärntner Straße als ein Magnet für die bessere Gesellschaft. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgt eine zwanzig Jahre andauernde Phase des Aufschwungs, die intensive sozioökonomische Folgen mit sich brachte, Massenkonsum und -produktion wurden bestimmend. Dies wiederum brachte eine Steigerung des Einkommens- und Konsumstandards breiter Bevölkerungsschichten mit sich. In den 1970er Jahren kann in Wien eine Phase der Desurbanisierung verortet werden, Wien verlor fast 90.000 Einwohner, eine Überalterung der Stadt ging vor sich, vor allem auch in der Innenstadt. Die drastischen Bevölkerungs- und Geschäftsverluste führten dazu, dass immer mehr Wohnungen von Büros verdrängt wurden und Gast- und Kaffeehäuser geschlossen wurden. Außerdem lässt sich feststellen, dass die Verkehrsbelastung besonders in der Innenstadt stets zunahm und der Individualverkehr Überhand gewann, während die öffentlichen Verkehrsmittel immer weniger genutzt wurden. In den 1960er Jahren mussten somit entscheidende Maßnahmen getroffen werden. Die U-Bahn steht in symbolischer Weise für Modernität der Metropolen und für Wien bedeutete die Errichtung der U-Bahn ein Prestigeprojekt. Der Bau der U-Bahn ermöglichte der Kärntner Straße erst ihre Transformation zur Fußgängerzone, die schließlich 1974 eröffnet werden konnte, wobei diese von der Bevölkerung äußerst kritisch aufgenommen wurde. Seit den 1970er Jahren befindet sich die Globalisierung auf der Überholspur. Homogenisierung und Internationalisierung sind die Folgen, anstatt alteingesessener Geschäfte findet man in jeder größeren europäischen Stadt die gleichen Geschäfte und

Filialen. Der typische Charakter Wiens, der wesentlich durch einige Wiener Traditionsgeschäfte geprägt wurde, löst sich im Prozess der Globalisierung auf.