



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

Namengebung von Verkehrsflächen im urbanen Raum –
eine Untersuchung der einschlägigen Regelungen und
Praktiken in Österreich im internationalen Vergleich

Verfasserin

Marlene Krapf

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Naturwissenschaften (Mag.rer.nat.)

Wien, 2015

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 190 353 456

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Lehramtsstudium UF Spanisch UF Geographie & Wirtschaftskunde

Betreuer:

Univ.-Prof. Dr. Peter Jordan

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.

Unterschrift:

Katene 

Abstract

This thesis aims at stressing the considerable importance of geographical names, in particular street names, for a whole society, as well as for individuals. In order to assess the fundamentals of street naming the theoretical framework of Toponymy is introduced. Consequently, I illustrate competences of institutions dealing with the origins of street names to highlight the historical and current struggles of street naming.

The process of street naming in Austria is revealed by examining its largest urban areas. I discuss reasons for the structural complexity of street naming. Subsequently, by reflecting on the core principles of street naming, I uncover the social, political and economic motives of the authorities responsible for the naming process. Furthermore, similarities and disparities of street naming in Austria, as well as the pioneering role of Vienna, are highlighted.

By taking the perspective on an international level, I unfold similarities and disparities of the naming process between a number of countries.

Abstraktum

In dieser Diplomarbeit wird die große Bedeutung von geographischen Namen und speziell Verkehrsflächenamen für eine Gesellschaft aber auch für einzelne Individuen aufgezeigt. Beginnend mit der Vorstellung der wissenschaftlichen Disziplin der Toponomastik, sowie der internationalen und österreichischen Instanzen der Ortsnamenforschung wird ein grundlegendes Verständnis für die Relevanz geographischer Namen für die Menschen geschaffen.

Anhand einer Untersuchung in den größten urbanen Zentren Österreichs, werden die Strukturen des Benennungsprozesses von Verkehrsflächen im städtischen Raum offenlegt. Die Gründe für die strukturelle Komplexität dieser Benennungsprozesse werden erläutert. Durch die Offenlegung der gängigsten Benennungsgrundsätze in der Verkehrsflächenbezeichnung, werden soziale, politische und wirtschaftliche Beweggründe der EntscheidungsträgerInnen in der Gesellschaft sichtbar gemacht. Die Untersuchung hebt Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Bundesländern hervor und zeigt die Primatstellung Wiens in der Namengebung von Verkehrsflächen in Österreich auf.

In einem internationalen Vergleich der Namengebungspraxis Österreichs mit Beispielen aus anderen Staaten werden länderspezifische Gemeinsamkeiten aber auch Unterschiede aufgedeckt.

Danksagung

Danken möchte ich in erster Linie meinem Betreuer, Herrn Univ.-Prof. Dr. Peter Jordan, für die kritische, konstruktive und präzise Durchsicht dieser Diplomarbeit. Dank seiner herausragenden Expertise konnte er mich immer wieder in meiner Recherche und bei meinen Fragen unterstützen. Vielen Dank für Zeit und Mühen, die Sie in meine Arbeit investiert haben.

Daneben gilt mein Dank all jenen, die mich während des gesamten Arbeitsprozesses unterstützt und motiviert haben. Besonders hervorheben möchte ich hier Kevin Kurt, der viel Geduld und Zeit investierte, um mir mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Meinen Eltern möchte ich dafür danken, dass sie mich während des gesamten Studiums so herzlich unterstützten.

Nicht zuletzt gebührt auch den zahlreichen MitarbeiterInnen und ExpertInnen der befragten Magistrate in vielen Städten Österreichs großer Dank, denn ohne deren Hilfsbereitschaft und Kooperation hätte diese Arbeit nicht entstehen können.

Inhaltsverzeichnis

Eidesstattliche Erklärung	ii
Abstract	iv
Danksagung	vi
Inhaltsverzeichnis	vii
Tabellenverzeichnis	xi
1 Einleitung	1
1.1 Forschungsfragen & Zielsetzung	2
1.2 Methode	4
1.3 Relevanz	5
2 Geographische Namenforschung	7
2.1 Instanzen der Ortsnamenforschung	10
2.1.1 Internationale Instanzen der Erforschung geographischer Namen & Standardisierung von geographischen Namen	11
2.1.2 Instanzen der Ortsnamenforschung in Österreich & derzeitiger For- schungsstand	14
3 Namen & Raumbezug	17
3.1 Was ist ein Name?	17
3.2 Bedeutung geographischer Namen für die raumbezogene Identität von Personen & Gemeinschaften	18
3.2.1 Der Prozess des Benennens	18
3.2.2 Beziehungen zwischen Kultur & Raum	20
3.2.3 Ortsnamen bilden raumbezogene Identität	22
3.3 Die Stadt und ihre Namen	24
3.4 Funktionen von Straßennamen	25
3.4.1 Deskriptive Funktion	25
3.4.2 Identitätsstiftende Funktion	26
3.4.3 Allokationsfunktion	26
3.4.4 Orientierungsfunktion	27

3.4.5	Politische Funktion - Gedenkfunktion	28
4	Namengebung von Verkehrsflächen im urbanen Raum	33
4.1	Transformationsprozess in der Straßennamengebung	33
4.1.1	Straßenbenennung einst und heute	33
4.1.2	Lobbying und Interessengruppen	35
4.2	Kriterien, Regelungen & Vorschriften der Namengebung von Verkehrsflächen in Österreich	36
4.2.1	Gesetzeslage in Österreich	38
4.2.2	Benennungsgrundsätze	39
4.2.3	Gemeinsamkeiten & Unterschiede in den Bundesländern	46
4.2.3.1	Burgenland	46
4.2.3.2	Kärnten	47
4.2.3.3	Niederösterreich	48
4.2.3.4	Oberösterreich	48
4.2.3.5	Salzburg	49
4.2.3.6	Steiermark	51
4.2.3.7	Tirol	53
4.2.3.8	Vorarlberg	54
4.2.3.9	Resümee	55
4.2.4	Formale Namenbildung in der Verkehrsflächenbenennung	58
4.3	Entscheidungsstrukturen des Benennungsprozesses - Gemeinsamkeiten & Unterschiede in den Bundesländern	60
4.3.1	Wien	60
4.3.2	Burgenland	61
4.3.3	Kärnten	61
4.3.4	Niederösterreich	62
4.3.5	Oberösterreich	63
4.3.6	Salzburg	63
4.3.7	Steiermark	64
4.3.8	Tirol	65
4.3.9	Vorarlberg	66
4.3.10	Resümee	66
4.4	Die gängigsten Benennungsmotive für innerstädtische Verkehrsflächen	68
4.5	Neue Tendenzen & Trends in der Benennung von Verkehrsflächen	71
4.5.1	Polithistorische Aufarbeitung	71
4.5.2	Ambivalente Persönlichkeiten als NamengeberInnen	71
4.5.3	Einbezug der Bevölkerung	72
4.5.4	Feminisierung in der Verkehrsflächenbenennung	72
4.5.5	Unternehmen als Akteure der Verkehrsflächenbenennung	74
4.6	Straßenumbenennungen	75
4.6.1	Umbenennungen aus polithistorischen Gründen & Umgang mit ambivalenten Persönlichkeiten als NamengeberInnen	79
4.6.1.1	Die Untersuchung der Wiener HistorikerInnenkommission	80
4.6.1.2	Kritische Stimmen	87
4.6.1.3	Umgang mit ambivalenten NamengeberInnen	88
4.6.1.4	Umbenennungen der jüngeren Zeit	89

4.6.2	Umbenennungen aus nicht-politischen Gründen	93
4.7	Praktiken der Namengebung von Verkehrsflächen in Österreich im internationalen Vergleich	94
4.7.1	Beispiele aus Europa	95
4.7.1.1	Verkehrsflächenbenennung in der Bundesrepublik Deutschland	95
4.7.1.2	Straßennamenänderungen in Kroatien am Beispiel der Stadt Đurđevac & Tito als ambivalente Figur in der Namengebung der Nachfolgestaaten Jugoslawiens	97
4.7.1.3	Auszüge aus der Namengebungspraxis in den Ländern Skandinaviens	99
4.7.2	Beispiele aus nichteuropäischen Ländern	104
4.7.2.1	Die historische Entwicklung der Straßennamen in China am Beispiel der Metropole Shanghai	104
4.7.2.2	Ehrende & gedenkende Namengebung in Kanada	107
4.7.2.3	Benennungskonventionen in Australiens Hauptstadt Canberra	108
4.7.3	Resümee	109
5	Zusammenfassung & Ausblick	111
A	Fragebogen	115
	Literaturverzeichnis	117

Tabellenverzeichnis

4.1 Überblick der befragten Städte	37
--	----

*für Karin und Martin,
für Kevin*

Kapitel 1

Einleitung

Namen von Verkehrsflächen beziehungsweise Straßennamen sind in urbanen Räumen omnipräsent. Aufgrund ihrer unterschiedlichsten Funktionen sind sie für den Menschen unentbehrlich: überall sichtbar leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Orientierung im Raum, geben Aufschluss über bauliche Besonderheiten, stadtgeschichtliche Hintergründe und die zum Benennungszeitpunkt vorherrschende Gesinnung. Unreflektiert wirken Straßennamen unscheinbar und werden nur in ihrer Orientierungsfunktion wahrgenommen; bei näherer Betrachtung lässt sich jedoch sehr vieles daraus ablesen.

Durch Straßennamen wird die Geschichte eines urbanen Raums erzählt. Die Stadt wird zu einer „Erinnerungslandschaft“, in welcher aus allen geschichtlichen, politischen, ökonomischen, religiösen und sozialen Ereignissen Namen als Erinnerungen gesammelt und durch Straßennamen zu einem stadtgeschichtlichen Mosaik zusammengefügt werden. Bei Straßennamen wie *Fleischmarkt* oder *Bäckergasse* können sehr leicht Schlüsse über deren Entstehung gezogen werden, aber es gibt auch viele Verkehrsflächenbezeichnungen, welche den Ursprung oder die Hintergründe ihrer Benennung nicht so leicht preisgeben. Dass eine äußerst stark ausgeprägte politische Komponente inhärenter Bestandteil der Namengebung von Verkehrsflächen ist, machen zahlreiche Umbenennungen deutlich. Durch Verkehrsflächenbenennungen kann sich ein politisches System ein Denkmal im öffentlichen Raum setzen und so das kollektive Gedächtnis formen. Straßenumbenennungen sind als Medium der Vergangenheitspolitik zu betrachten, wie man am Beispiel der Wiener Ringstraße hervorragend erkennen kann: der „Ring“ ist seit jeher einer der bedeutendsten Verkehrswege in der Stadt Wien und gerade deswegen unterlagen die einzelnen Abschnitte zahlreichen Umbenennungen, nach den in der jeweiligen Zeit vorherrschenden politischen Machtverhältnissen. So kam es, dass die Verkehrsfläche des *Dr.-Karl-Renner-Rings* in den vergangenen hundert Jahren sieben Mal den Namen änderte. Aus *Burgring* und *Franzensring* wurde im Jahr 1919 der *Ring des 12. November*. Im Jahr 1934 wurde daraus der *Dr.-Ignaz-Seipel-Ring* und von 1940 bis 1945 hieß er

Josef-Bürckel-Ring. Nach Ende des NS-Regimes fand eine Rückbenennung in *Dr.-Ignaz-Seipel-Ring* statt und 1949 wurde er in *Parlamentsring* umbenannt. Seit 1956 trägt der Ringabschnitt zwischen Parlament und Wiener Rathaus den heutigen Namen *Dr.-Karl-Renner-Ring*. (vgl. NEMEC 2008: 5) Auch der Ringabschnitt zwischen Rathaus und Schottentor verdeutlicht wunderbar, welche politische Brisanz - auch heute noch - in der Verkehrsflächenbenennung verborgen ist: erst vor kurzer Zeit, am 5. Juni 2012, wurde der *Dr.-Karl-Lueger-Ring*, nach langwieriger und leidenschaftlich geführter Debatte, in *Universitätsring* umbenannt. Im Jahr 1919 wurde der ehemalige *Franzensring*, welcher den heutigen *Universitätsring* und *Dr.-Karl-Renner-Ring* umfasste, nach dem Datum der Ausrufung der Ersten Republik, in *Ring des 12. November* benannt. Nach dem Bürgerkrieg 1934 wurde dieser Teil des Rings auf den Namen *Dr.-Karl-Lueger-Ring* umgetauft. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 265)

Die Beispiele Karl Renner und Karl Lueger als Namengeber für Verkehrsflächen werfen noch weitere Frage bezüglich Verkehrsflächenbenennung auf: welche Persönlichkeiten kommen als NamengeberInnen von Verkehrsflächen in Frage und verdienen eine Ehrung dieses Ausmaßes im öffentlichen Raum? Sollen Straßennamen immer Ehrungen darstellen oder reicht es auch, wenn sie nur Erinnerungen sind? Vor dem Hintergrund dieser sehr schwer zu beantwortenden Fragen werden regelmäßig hochbrisante, in der Öffentlichkeit ausgetragene Benennungs- und Umbenennungsdebatten geführt.

Die Verkehrsflächenbenennung ist ein äußerst interessanter, sich in einem ständigen Wandel befindlicher Bereich, dem international immer mehr Aufmerksamkeit zuteil wird. In Österreich ist dieses Forschungsgebiet noch verhältnismäßig unberührt und aus eben diesem Grund soll mit vorliegender Arbeit untersucht werden, wie und unter welchen Rahmenbedingungen die Namengebung von Verkehrsflächen im urbanen Raum in Österreich vor sich geht.

1.1 Forschungsfragen & Zielsetzung

Die Forschungsfragen der vorliegenden Arbeit sind in den Bereichen *Namen und Identität* und *Stadt und Namen im urbanen Raum* angesiedelt.

Das übergeordnete Ziel der Arbeit soll es sein, einen flächendeckenden Überblick zu geben, in welcher Weise die Prozesse der Namenfindung und Benennung öffentlicher Verkehrsflächen, in erster Linie also Straßen, in Österreich vor sich gehen. Die übergeordneten Forschungsfragen lauten demnach: Wie bekommen Straßen und andere Verkehrsflächen im urbanen Raum einen Namen? Welche Bedeutung haben Straßennamen für die Bewohner einer Stadt und welche Probleme und Schwierigkeiten ergeben sich hinsichtlich dieser Thematik? Um das Thema in einen zum Verständnis beitragenden, theoretischen Rahmen einzubetten, wird ein Bogen zu den Themen der Namenforschung

im Allgemeinen und der Ortsnamenforschung im engeren Sinn gespannt. Dabei wird analysiert, welche Institutionen sich international aber auch in Österreich mit der Thematik der Ortsnamenforschung befassen und wie es aktuell um die österreichische Ortsnamenforschung steht.

In weiterer Folge wird auf die Bedeutung geographischer Namen für die raumbezogene Identität von Personen und Gemeinschaften eingegangen. Dazu wird in einem „Top-Down-Prozess“ von der allgemeinen Beziehung zwischen Kultur und Raum über die raumbezogene Identität, welche Ortsnamen schaffen, hin zu den Funktionen von Straßennamen für Menschen geführt. Dabei wird versucht, folgende Forschungsfragen zu beantworten: Was ist ein Name, was drückt er aus und welchen Stellenwert nehmen Namen im Leben der Menschen ein? Wozu werden geographische Namen benötigt und welche Funktionen haben Straßennamen? In diesem Kapitel wird deutlich, dass Straßennamen ein brisantes Politikum darstellen. Durch sie ist es möglich, die Geschichte einer Stadt nachzuerzählen und die ehemals vorherrschenden politischen und sozioökonomischen Entwicklungen und Systeme zu erkennen. Hierbei wird auch auf die individuellen mentalen Landkarten eingegangen und die mit Straßennamen verbundenen negativen und positiven Konnotationen. Eine weitere spannende Fragestellung ergibt sich daraus, wie eine Stadt mit ihrer Kulturgeschichte, welche sie in all ihren Namen ausdrückt, im Hier und Jetzt der Gegenwart, welche durch stark fragmentierte, urbane Gesellschaften gekennzeichnet ist, umgeht. Dabei spielen vor allem Umbenennungen eine große Rolle - doch auf dieses Thema sei etwas später verwiesen.

Kern der vorliegenden Arbeit bildet die Untersuchung der einschlägigen Praktiken der Benennung von Verkehrsflächen im urbanen Raum. Hier wird analysiert, welche Akteure sich gegenwärtig damit beschäftigen und diesbezüglich entscheidungsbefugt sind. Weiters gilt es, die Frage nach den Benennungsmotiven und Kriterien in der Auswahl von Namen für Verkehrsflächen zu klären. Eine Untersuchung der aktuellen Gesetzeslage bezüglich der Verkehrsflächenbenennung wird hier angestrebt. Weiters wird versucht offenzulegen, nach welchen explizit formulierten oder impliziten, praktisch angewandten Regelungen bei der Namenwahl vorgegangen wird und aus welcher Zeit diese Regelungen stammen. Bei personenbezogenen Straßennamen interessiert vor allem, welche Personen als NamenpatInnen ausgewählt wurden beziehungsweise welche Verdienste sie erbracht haben, um für so eine Ehrung im öffentlichen Raum in Frage zu kommen. Nach einem Vergleich der Materie zwischen den Bundesländern sollen etwaige Trends und Tendenzen in der aktuellen Benennungspraxis von Verkehrsflächen im urbanen Raum in Österreich ersichtlich werden. Weiters wird die Thematik der Umbenennungen behandelt. Ich möchte untersuchen, wann beziehungsweise aus welchen Gründen Umbenennungen stattfinden? Dabei richtet sich ein spezieller Fokus auf die Frage, wie mit ambivalenten, stark polarisierenden Persönlichkeiten als NamengeberInnen (beispielsweise Personen mit nationalsozialistischem Hintergrund) verfahren wird. Straßenumbenennungen sind

ein Mittel der Vergangenheitspolitik und unterstreichen durch meist hitzig geführte Umbenennungsdebatten ihre politische Brisanz. Umbenennungsakten wird meist ein großes öffentliches Interesse zuteil, wie man erst im Jahr 2012 in der Umbenennungsdiskussion des *Dr.-Karl-Lueger-Rings* in *Universitätsring* miterleben durfte.

In einem Abschnitt wird auch die „Genderproblematik“ in der Straßenbenennung aufgegriffen. Frauen als Namengeberinnen für Straßenbezeichnungen stellen derzeit noch eine überragende Minderheit dar. Hier soll untersucht werden, wie die einzelnen österreichischen Städte mit diesem Aspekt umgehen. In manchen Städten ist es sogar schon üblich, einen Mindestanteil an Frauen festzulegen, der bei Neubenennungen zu berücksichtigen ist. In welchem Ausmaß weibliche Persönlichkeiten im urbanen Verkehrsnetz verankert sind, soll in einen österreichweiten Vergleich gestellt werden, um gewisse Tendenzen herausfiltern zu können. Abschließend wird ein Vergleich der Praktiken der Namengebung von Verkehrsflächen in Österreich mit charakteristischen Beispielen aus dem Ausland angestrebt.

1.2 Methode

Im theoretischen ersten Teil der Arbeit werden geographische, kulturwissenschaftliche und onomatologische Theorien behandelt, welche als Hintergrund für den zweiten empirischen Teil fungieren sollen. Die Schwerpunktsetzung des ersten Teils liegt in den Themenbereichen *Toponomastik, Namen und Raumbezug, geographische Namen und Identität* und *Funktionen von Straßennamen*.

Um den empirischen Teil der Arbeit umsetzen zu können, wurde ein Fragebogen zur Thematik generiert, welcher im Anhang einzusehen ist. Dieser Fragebogen stellt neben einzelnen Amtsberichten und Gesetzestexten die Grundlage des empirischen Teils dieser Arbeit dar. Er wurde an insgesamt 46 Magistrate der nach Bevölkerungszahl größten Städte¹ Österreichs ausgesandt, um einen realen Einblick in die gängige Praxis der Namengebung von Verkehrsflächen im urbanen Raum zu bekommen. Um eine möglichst flächendeckende Untersuchung gewährleisten zu können, wurde bei der Auswahl der befragten Städte darauf geachtet, aus jedem Bundesland mindestens drei² ausgefüllte Fragebögen zu erhalten. Hat also eine Stadt gar nicht oder nur unzureichend geantwortet, wurde der Fragebogen an jene Stadt mit der nächstgrößeren Bevölkerung des jeweiligen

¹Im Burgenland ergaben sich bezüglich der Auswahl der Städte nach der Größe der Bevölkerungszahl, Schwierigkeiten. Da die Arbeit speziell auf den „urbanen Raum“ ausgerichtet ist, wurde prinzipiell versucht, Städte mit unter 10.000 Einwohnern nicht zu befragen. Im Burgenland war dies jedoch aufgrund der generell niedrigen Einwohnerzahlen der Städte kaum möglich und um eine flächendeckende empirische Datenbasis gewährleisten zu können, wurden auch Städte mit einer Einwohnerzahl unter 10.000 für die Untersuchung zugelassen.

²Aus dem Bundesland Wien kann natürlich nur ein Fragebogen retourniert werden, nämlich jener der Stadt Wien selbst.

Bundeslandes ausgeschickt. Das angestrebte Ziel der Untersuchung ist eine Mindestanzahl von 25 (einer aus Wien plus jeweils drei aus den restlichen acht Bundesländern) retournierten Fragebögen. Tatsächlich wurden jedoch 29 verwertbare Fragebögen retourniert, da aus den Bundesländern Oberösterreich, Steiermark, Tirol und Vorarlberg jeweils vier Fragebögen retourniert wurden.

Die Methodik für die vorliegende Arbeit ist eine qualitative Analyse und Auswertung des eigens erstellten Fragebogens. Diese Vorgehensweise beinhaltet eine vollkommene Abhängigkeit des Erfolgs der Untersuchung von den kontaktierten Magistratsstellen und besaß überdies ein hohes Risiko, keine verwertbaren Ergebnisse zu liefern. Dennoch war dies die einzig umsetzbare Möglichkeit, da aus einer reinen Analyse der zuständigen Gesetzestexte kein adäquates Ergebnis erzielt worden wäre.

1.3 Relevanz

Diese Untersuchung der einschlägigen Regelungen und Praktiken der Namengebung von Verkehrsflächen im urbanen Raum besitzt große Relevanz, da in Österreich und im deutschen Sprachraum Bedarf an diesen empirischen Befunden und einer vergleichenden Gegenüberstellung verschiedener Regelungen besteht. Zwar beschäftigt sich in Österreich ein Gremium, die *Arbeitsgemeinschaft für kartographische Ortsnamenkunde* (AKO), mit dieser Thematik, doch fehlt bisher eine vergleichende empirische Grundlage und Datenbasis. Auch die *Expertengruppe der Vereinten Nationen für geographische Namen* (United Nations Group of Experts on Geographical Names, UNGEGN) hat wiederholt zu diesem Fragenkreis Stellung bezogen, doch nur aus normativer Sicht und nur auf der Basis der Kenntnis einiger Beispielfälle. Eine breitere empirische Basis wäre also auch hier von großem Wert.

Zudem ist das Bewusst- und Transparentmachen des starken politischen und kulturellen Charakters von Straßennamen im urbanen Raum ein zentrales Anliegen der Arbeit.

Kapitel 2

Geographische Namenforschung

Die Namenforschung oder *Onomastik* (von griech. „ónoma“, Name, Benennung) ist primär eine Teildisziplin der Linguistik, steht jedoch in engem Zusammenhang mit den Geschichts- und Geowissenschaften. (vgl. HAUSNER 1995: 73) Schon in den ersten schriftlichen Überlieferungen zeigte sich ein bemerkenswertes Interesse für Namen und deren Bedeutung und Herkunft, doch die Namenforschung selbst gilt als relativ junger Zweig in der Wissenschaft. (vgl. DEBUS 2012: 15-23) Eine bewusste Hinwendung zur geschichtlich fundierten Onomastik als eigenständige wissenschaftliche Disziplin erfolgte erst Anfang des 19. Jahrhunderts. Bis in die fünfziger Jahre war ihr Status als alleinstehender Wissenschaftszweig umstritten und sie galt mehr als „Hilfswissenschaft“ für Archäologie, Geographie und Geschichtswissenschaften. (vgl. WULF 2000: 15) Man widmete sich zentralen Aufgaben der onomastischen Forschung: Sammlungen alter Namen wurden angelegt, Quellen kritisch und sorgfältig geprüft, Namenbelege geographisch verortet und kartographisch dargestellt und Monographien verschiedener Art wurden erstellt. Zunächst galt das Interesse hauptsächlich Personennamen und deren Bedeutung. Erst nach und nach rückten auch Ortsnamen in den Fokus onomastischer Untersuchungen. (vgl. DEBUS 2012: 15-23) Es gibt eine große Vielzahl verschiedener Ansätze zur Einteilung von Namenarten. Sämtliche Ansätze zur Klassifikation von Namenarten verfolgen jedoch dasselbe Ziel, nämlich eine Strukturierung der Namensvielfalt und somit die gedankliche Erfassung des komplexen Gegenstandsbereichs. (vgl. ebd.: 25)

Um einen groben Überblick über die Klassifikation von Namenarten zu geben, umreiße ich schemenhaft das Klassifikationssystem von Friedhelm DEBUS, einem deutschen Philologen: auf der ersten Klassifikationsebene teilt er sämtliche Namen in Namen für *Lebendiges* und Namen für *Sachliches* ein. Diese beiden Kategorien unterteilt er jeweils in *reale* und *irreale* Namen für Lebendiges/Sachliches. Zu den realen Namen für Lebendiges zählen Namen für Menschen oder Personennamen, Tiernamen, Pflanzennamen und geographische Namen. Zu den unrealen Namen für Lebendiges zählt er Namen für

übernatürliche beziehungsweise lebend gedachte Wesen (beispielsweise Götternamen). Die realen Namen für Sachliches unterteilt er wiederum in *terrestrische* und *extraterrestrische* Dinge. Zur Gruppe der terrestrischen, realen Dinge gehören geographische Namen beziehungsweise Ortsnamen, Namen für Gegenstände und geosphärische Namen (Zeitereignisnamen und Naturereignisnamen). Zu den extraterrestrischen, realen Namen zählen zum Beispiel Namen von Himmelskörpern. In die Kategorie der irrealen Namen für Sachliches fallen Namen für übernatürliche, gedachte Objekte. (vgl. ebd.: 29)

Bei *Geographischen Namen* handelt es sich um Eigennamen für Objekte oder Gebiete der Erdoberfläche, ungeachtet dessen, ob zu Lande oder auf dem Wasser. Es sind also Namen, denen wir im täglichen Leben begegnen und die wir aktiv in unserer zwischenmenschlichen Kommunikation verwenden, da sie räumliche Referenzpunkte darstellen. Die Wahrnehmung von Raum erfolgt beim Menschen nur über geographische Namen und nur durch sie bekommt Raum eine einzigartige Identität¹.

Da das Forschungsgebiet der vorliegenden Arbeit im Bereich der Ortsnamenforschung oder *Toponomastik* angesiedelt ist, gehe ich auf dieses Gebiet der Namenforschung genauer ein. Der Terminus „Toponym“ stammt aus dem Griechischen und setzt sich aus den Wörtern, „tópos“ (Ort, Örtlichkeit, Stelle, Platz) und „ónoma“ (Name, Benennung) zusammen. In den Geowissenschaften und in der Onomastik wird der Name eines jeden topographischen Objekts als *Toponym* bezeichnet. Der deutsche Begriff „Ortsname“ wird in der Namenforschung in zweierlei Hinsicht verwendet: im weiteren Sinn verwendet man Ortsname als Überbegriff für Namen von Örtlichkeiten aller Art, gleichsam wie Toponym. Im engeren Sinn bezieht sich Ortsname auf Namen einer besiedelten Örtlichkeit und ist insofern eher missverständlich, da es für besiedelte Objekte den Terminus „Siedlungsname“ oder *Oikonym* gibt. (vgl. DEBUS 2012: 26)

Die Kategorie der Toponyme lässt sich in mehrere Unterkategorien teilen. Weitere Namenkategorien von Objekten des irdischen Raums sind:

- *Choronyme*: Als Choronyme (von griech. „chōrā“, Land, Raum) bezeichnet man ganz allgemein Raumnamen beziehungsweise Namen von Regionen, Staaten, Kontinenten. Es handelt sich hauptsächlich um politische Gebiete. (vgl. ebd.: 29)
- *Oikonyme*: Oikonyme (von griech. „oĩkos“, Unterkunft) stellen Siedlungsnamen beziehungsweise Namen von besiedelten Örtlichkeiten dar. (vgl. GREULE 2004: 382f) Den Oikonymen untergeordnet sind:
 - *Urbanonyme*: Urbanonyme (von latein. „urbs“, Stadt) fassen sämtliche Teile und Objekte im städtischen Raum zusammen.

¹<http://141.74.33.52/stagn/WassindgeographischeNamen/tabid/68/Default.aspx>, letzter Zugriff: 14.04.2015

- *Oikodonyme*: Oikodonyme (von griech. „oikodomé“, Gebäude) fassen Gebäudenamen zusammen. Dazu zählen zum Beispiel Festungen, Schlösser, Klöster und Kirchen (Ekklesionyme (von griech. „ekklesia“, Versammlungsstätte) (vgl. WEBER 2004: 467)
- *Nekronyme*: Nekronyme (von griech. „nekrós“, Toter) sind Namen für Begräbnisstätten. (vgl. GREULE 2004: 382f)
- *Anoikonyme*: Anoikonyme oder „Flurnamen“ sind alle Benennungen sämtlicher nicht bewohnter Örtlichkeiten. (vgl. WASER 2004: 350f) Die Kategorie der Flurnamen unterteilt sich wiederum in:
 - *Hydronyme*: Hydronyme (von griech. „hýdōr“, Wasser) bezeichnen Namen für alle Arten von Gewässer.
 - *Agronyme*: als Agronyme (von griech. „agrós“, Acker, Feld) bezeichnet man alle Namen für kultiviertes Land, also Acker- und Feldernamen.
 - *Oronyme*: Oronyme (von griech. „óros“, Berg) bezeichnen Namen von Objekten des Reliefs, also Gebirge, Bergnamen oder Täler.
 - *Hylonyme*: Hylonyme fassen Namen für Auen, Parks oder Wälder zusammen.
 - *Dromonyme* oder *Hodonyme*: Dromonyme (von griech. „drómos“, Weg) beziehungsweise Hodonyme (von griech. „hódos“, Weg) fassen Namen für Verkehrswege sämtlicher Art (auch Straßennamen) beziehungsweise Namen für Flächen im urbanen Raum zusammen. Diese Kategorie von Namen ist sowohl den Oikodonymen (Straßen, Plätze im urbanen Raum) als auch den Anoikodonymen (Straßen und alle anderen Verkehrswege im ruralen Raum) zuzuordnen. (vgl. BRENDLER und BRENDLER 2004: 83f)

Toponyme zeichnen sich sehr oft durch ihr hohes Alter und ihre zeitüberdauernde Stabilität aus. Besonders Hydronyme und Oronyme zählen zu unserem ältesten Namengut. Namen für Gewässer und Gebirge weisen eine beharrliche Stabilität auf, da sie seit jeher eine starke Orientierungsfunktion für den Menschen inne hatten und aufgrund dieser als erste Objekte im Raum Namen erhielten und etwaige Bevölkerungswechsel überdauerten. (vgl. DEBUS 2012: 23,189) Namen für Städte, Dörfer, Siedlungen oder Weiler entstanden erst nach den Gewässer- oder Gebirgsnamen. (vgl. POHL und SCHWANER 2007: 22) Weiters dokumentieren Toponyme die Siedlungsgeschichte und erlauben Einblicke in kulturgeschichtliche Zusammenhänge einer Region. Aus diesem Anlass bietet das Forschungsgebiet der Toponomastik einen einzigartigen Quellenwert, der von anderen Fachdisziplinen, vor allem den Geschichtswissenschaften, oft und gerne genutzt wird. Daher fungiert die geographische Namenkunde in vielerlei Hinsicht als Hilfswissenschaft für andere Fachbereiche. (vgl. DEBUS 2012: 23,189) Im Rahmen sprach- und

siedlungsgeschichtlicher, sowie soziolinguistischer Untersuchungen galt die Aufmerksamkeit bisher eher den außerstädtischen Toponymien, wie beispielsweise der Flurnamen-, Siedlungsnamen- oder Gewässernamenforschung. Das Untersuchungsfeld urbaner Toponymien rückte erst in jüngster Vergangenheit ins Zentrum onomastischer Forschung und steht in engem Zusammenhang mit kulturwissenschaftlicher und mentalitätsgeschichtlicher Forschung. (vgl. WINDBERGER-HEIDENKUMMER 2012: 251)

2.1 Instanzen der Ortsnamenforschung

Geographische Namen besitzen eine stark ausgeprägte kulturelle Symbolkraft, ähnlich wie Flaggen, Wappen oder Symbole gewisser sozialer oder politischer Gruppierungen. Aufgrund dieser starken symbolischen Wirkung geographischer Namen ist zumeist geregelt, in wessen administrativen Wirkungsbereich eben diese fallen. Grundsätzlich wird es in Österreich und auch in vielen anderen Teilen der Welt so gehandhabt, dass es den jeweiligen Besitzern zusteht, ihr Haus oder Anwesen zu benennen. Namen von Siedlungen werden in der Regel von den Gemeinden festgelegt und sonstige geographische Namen (z.B. Namen von Gewässern, Bergen, Landschaften etc.) werden vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV) in ihrer ortsüblichen Verwendung untersucht, sowie in amtlichen österreichischen Karten eingezeichnet und bekommen dadurch den Status der Teilamtlichkeit. Neben rechtlichen Regelungen existieren vielerorts auch noch nationale, überregionale oder internationale Expertengremien, welche sich mit der Thematik der geographischen Namen auseinandersetzen und Empfehlungen und Stellungnahmen zu diesem Themenkreis abgeben.

Allein die Existenz solcher Gremien unterstreicht die kulturelle und sozio-politische Bedeutsamkeit geographischer Namen und das große Interesse politischer Ämter, über geographische Namen zu verfügen und sie zu kontrollieren. (vgl. JORDAN 2012: 69f) Trotz intensiver internationaler Austausch- und Vernetzungsprozesse in fast allen Bereichen der Wissenschaft durch Globalisierung fehlt es in der Toponomastik jedoch bis heute teilweise an flächendeckenden Datensätzen und koordinierenden, übergeordneten Instanzen. Die Wichtigkeit einer global oder zumindest international vergleichbaren Ortsnamenforschung hat sich in den letzten Jahrzehnten jedoch deutlich herauskristallisiert und daher wird vielerorts unabhängig voneinander an zuständigen Institutionen auf nationaler Ebene gearbeitet.

2.1.1 Internationale Instanzen der Erforschung geographischer Namen & Standardisierung von geographischen Namen

Auf internationaler Ebene beschäftigt sich die Expertengruppe der Vereinten Nationen für geographische Namen (United Nations Group of Experts on Geographical Names, UNGEGN), die weltweit das höchstrangige Gremium auf diesem Gebiet darstellt, sehr intensiv mit der Ortsnamenforschung und animierte in den 1970er Jahren ihre Mitgliedsstaaten dazu, staatliche und regionale Namenbehörden ins Leben zu rufen. Diese sollten sich mit der Standardisierung geographischer Namen auf nationaler Ebene auseinandersetzen. Das Ziel sollte es sein, eine wissenschaftlich fundierte Datenbasis über die Verwendung geographischer Namen auf staatlicher Ebene zu generieren, um so eine Grundlage für die internationale Standardisierung geographischer Namen zu entwickeln. (vgl. JORDAN 2010: 15) Die UNGEGN tritt deswegen so für eine Vereinheitlichung der Form geographischer Namen ein, da durch die wachsende Internationalisierung zunehmend namenbezogene Konflikte aufgrund sprachbedingter Formverschiedenheit von Eigennamen entstehen. Diese Auseinandersetzungen gilt es zu vermeiden, indem man geographische Namen auf internationaler Ebene standardisiert. (vgl. KREMER 2012: 20)

Diese von den Vereinten Nationen favorisierte Standardisierung von geographischen Namen bietet eine breite Palette an technischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Vorteilen. Auf technischer Ebene liegen die Vorteile standardisierter geographischer Namen vor allem in der Erleichterung und Vereinfachung sowohl bei der Erstellung von Karten und Atlanten als auch im Umgang mit geographischen Online-Suchmaschinen. Auch für die Weiterentwicklung von Geoinformationssystemen beziehungsweise die Geodateninfrastruktur ist die Standardisierung geographischer Namen förderlich. Die ökonomischen Vorzüge liegen darin, dass den Regierungen und Behörden ein standardisierter Namenregister zur Verfügung steht, was wiederum Zeit und Kosten für Materialtransport spart. Der soziale Nutzen aus einer Standardisierung von geographischen Namen zeigt sich darin, dass klar definierte geographische Namen die Identität von Menschen besser ausdrücken. Die Effizienz zwischenmenschlicher Kommunikation wird dadurch deutlich gesteigert. Außerdem bieten standardisierte geographische Namen klare Referenzpunkte in rechtlichen Angelegenheiten und für raumordnungsrelevante Richtlinien. Ein weiterer positiver Effekt, welchen die Gesellschaft aus präzisen Toponymen schöpft, ist die Klarheit von Ortsangaben in medizinischen Notfällen, bei der Suche und Rettung von Verletzten oder bei der Warnung vor Naturkatastrophen. In solchen Notfallsituationen entscheiden oft Minuten über Leben und Tod und standardisierte und klar definierte Ortsangaben erleichtern und verbessern diese Kommunikations- und Rettungsvorgänge erheblich. Der kulturelle Nutzen, den man aus der Standardisierung von Ortsnamen

ziehen kann, ist die Aufbewahrung von Kulturgeschichte für spätere Generationen. Toponyme und ihr Bezug zur Geschichte der eigenen Kultur werden somit nicht mehr nur oral weitergegeben, sondern durch Verschriftlichung und Sammlung für zukünftige Generationen zugänglich gemacht.

In der Diskussion um die von den Vereinten Nationen befürworteten staatlichen Namenbehörden wurden zunächst einige Basisprämissen festgelegt: Eine dieser Grundvoraussetzungen legt fest, dass geographische Namen klar und eindeutig formuliert werden sollen. Weiters gibt es den Anspruch, dass jedes Land die Kontrolle über die geographischen Namen in seinem Gebiet behält. Eine weitere Kondition besagt, dass die national anerkannten und verwendeten geographischen Namen die Basis für den internationalen Gebrauch bilden sollen. (vgl. KERFOOT 2010: 39ff)

Laut einer aktuellen Liste (Stand März 2014) der UNGEGN gibt es im Moment in 78 Ländern der Welt eine nationale Namenbehörde für geographische Namen². Die geographische Namenforschung begann natürlich nicht erst mit der Entstehung von Namenbehörden, sondern schon seit Jahrhunderten betreiben Entdecker mittels Namenlisten und Kartierung Namenforschung. (vgl. ebd.: 41) Die erste nationale Behörde, welche sich mit dem Thema der geographischen Namen beschäftigte, wurde 1879 in Norwegen (Norwegian Mapping Authority) etabliert. Im Jahr 1890 folgte eine staatliche Namenbehörde in den USA (United States Board on Geographic Names, USBGN) und 1897 eine in Kanada (Geographical Names Board of Canada/Commission de toponymie du Canada). Die jüngsten Beiträge zur internationalen Standardisierung geographischer Namen leisten die erst kürzlich konstituierten Namenbehörden Afghanistans (The Board on Geographic Names for Afghanistan, BGN-A, 2009), Brasiliens (Comitê de Nomes Geográficos da Comissão Nacional de Cartografia, Brazil Institute for Geography and Statistics, IBGE, 2009), Italiens (Commission for the Italian Official Toponymy, 2012), Saudi Arabiens (Permanent National Committee on Geographic Names, 2013), Serbiens (Commission for the Standardization of Geographical Names, 2009), Sri Lankas (Committee for Standardization of Geographical Names, 2010), Südkoreas (Korea Committee on Geographical Names, KCGN, 2009) und der Färöer Inseln (Stadarnavnanevndin, 2010)³.

Die verschiedenen nationalen Namenbehörden sind sehr unterschiedlichen aufgebaut. In flächenmäßig kleinen Ländern mit zentralisierter Regierung ist das nationale Komitee einer Regierungssektion klar zugeordnet und dadurch werden die Entscheidungen des Komitees von Regierung und Öffentlichkeit als rechtsverbindlich und für das gesamte Staatsterritorium wirksam angesehen. Solche Länder mit zentralistisch strukturierten

²UNGEGN: http://unstats.un.org/unsd/geoinfo/UNGEGN/docs/NNA/Authorities_list_March%202014.pdf, letzter Zugriff: 16.03.2015

³UNGEGN: http://unstats.un.org/unsd/geoinfo/UNGEGN/docs/NNA/Authorities_list_March%202014.pdf, letzter Zugriff: 16.03.2015

Namen Behörden sind zum Beispiel Irland, Ungarn oder Madagaskar. In flächenmäßig größeren Ländern, in welchen eine starke regionale Verwaltungsstruktur vorherrscht, sind dezentralisierte Namenbehörden besser geeignet. In so einer politischen Struktur, wie sie zum Beispiel in Australien oder Kanada vorherrschend ist, werden Entscheidungen über geographische Namen auf regionaler Ebene (Provinz, Bundesstaat, Territorium) gefällt. Jede Provinz oder jeder Bundesstaat besitzt in diesem Modell seine eigene Namenbehörde. Auf nationaler Ebene gibt es jedoch ein koordinierendes Verbindungskomitee, welches als Sammelstelle für Daten und Regelungen, sowie als Kommunikationsforum zwischen den einzelnen Regionen und internationaler Repräsentant fungiert. In manchen Ländern, unter anderem in den USA oder in Südafrika, ist der Prozess der Verwaltung von geographischen Namen zweistufig gestaltet: Entscheidungen bezüglich geographischer Namen werden grundsätzlich in den Bundesstaaten beziehungsweise Provinzen gefällt, die Information wird jedoch zusätzlich an die nationale Regierungsebene herangetragen und dort liegt die ultimative Entscheidungsgewalt. Der letzte Typus von Namenbehörden beinhaltet Staaten, die nicht nur nationale, sondern auch internationale Namen für ihren eigenen Gebrauch akzeptieren. In diesem Fall benötigt es jedoch ein spezielles Komitee, welches sich mit diesem Themenkreis beschäftigt und entscheidungsbefugt ist. In den USA und in Polen gibt es beispielsweise zusätzlich zu den nationalen Namenbehörden internationale Kooperationen. Es gibt auch Staaten beziehungsweise Sprachengruppen, welche eigene Arbeitsgemeinschaften nur für Exonyme besitzen, wie zum Beispiel das Vereinigte Königreich, Bulgarien, Polen oder die niederländisch-sprechenden Länder. Weiters gibt es Zusammenschlüsse von Sprachengruppen, welche sich mit politischen Angelegenheiten und Problemen der geographischen Namengebung in sprachlicher Hinsicht auf länderübergreifender Ebene befassen. So ein Konglomerat stellt zum Beispiel der Ständige Ausschuss für geographische Namen (StAGN) dar. (vgl. KERFOOT 2010: 44-47) Beim StAGN handelt es sich einerseits um das zuständige Namengremium der Bundesrepublik Deutschland (vergleichbar mit der AKO für Österreich) und andererseits um das für die Standardisierung geographischer Namen zuständige Koordinationsgremium im deutschsprachigen Raum. Er ist eine selbständige wissenschaftliche Kommission ohne hoheitliche Funktionen, bei welcher WissenschaftlerInnen und PraktikerInnen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Südtirol und aus anderen deutschsprachigen Gebieten mitwirken⁴.

Viele Länder, darunter vor allem afrikanische und südostasiatische Staaten, befinden sich derzeit im Errichtungs- beziehungsweise Einführungsprozess etwaiger Namenkomitees. In anderen Ländern sind schon vorhandene Namenbehörden mit Machteinschränkungen und Kapazitätsabbau konfrontiert. In beiden Situationen ist es unabdingbar, den Regierungen zu verdeutlichen, dass nationale Namenbehörden eine große Relevanz besitzen.

⁴StAGN: <http://141.74.33.52/stagn/Home/tabid/36/Default.aspx>, letzter Zugriff: 17.03.2015

Für erfolgreich existierende Namenkomitees ist es essenziell in allen Tätigkeiten objektiv vorzugehen und klaren Richtlinien zu folgen, um ihre Glaubhaftigkeit und Relevanz zu untermauern. Auch stehen sie der aktuellen Herausforderung gegenüber, maximale Flexibilität in ihrem Handeln zu beweisen, da neue Entwicklungen dies erfordern. Solche Entwicklungen sind zum Beispiel fortschreitende Mehrsprachigkeit durch zunehmende Internationalisierung, rasch voranschreitende Veränderungen in der Stadtentwicklung, immer gründlichere Erforschung von bisher unberührten Gebieten (beispielsweise Unterwasserlandschaft) und somit die Erfordernis von Neubenennungen oder die Anerkennung und Eingliederung von Namen, welche von indigenen Gruppen oder Minderheitengruppen verwendet werden. Nationale Namenbehörden müssen sich also einer Reihe von Herausforderungen stellen, die es zu überwinden gilt, um zukünftig bestehen zu können. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass dank der UNGEGN großartige Ergebnisse im Forschungsgebiet der geographischen Namen erzielt wurden. Nichtsdestotrotz darf die UNGEGN jedoch nicht von ihrer bisherigen Ambition und Dynamik abweichen, sondern muss fortwährend für die Errichtung neuer Einrichtungen der geographische Namenforschung eintreten. (vgl. KERFOOT 2010: 52)

2.1.2 Instanzen der Ortsnamenforschung in Österreich & derzeitiger Forschungsstand

Um der Empfehlung der Vereinten Nationen nachzukommen und eine Standardisierung geographischer Namen in Österreich voranzutreiben, wurde im Jahr 1969 die Arbeitsgemeinschaft für Kartographische Ortsnamenkunde⁵ (AKO) ins Leben gerufen.

Diese Fachgruppe stellt keine Namenbehörde dar, welche die rechtliche Entscheidungsgewalt über Festlegung und Vergabe geographischer Namen trägt, sondern versteht sich als beratendes Komitee. Der Erfolg und die Wirksamkeit der AKO gründen ausschließlich auf der fachlichen Expertise und dem Engagement ihrer freiwilligen Mitglieder, welche zu Fragen rund um den Themenkreis Stellung nehmen und Empfehlungen aussprechen. Die AKO verfolgt das Hauptziel, die von den Vereinten Nationen gewünschte Standardisierung der geographischen Namen Österreichs zu fördern. Sie bildet keine Einrichtung des Bundes beziehungsweise eines Ministeriums, sondern ist ein Koordinationsgremium sämtlicher Dienststellen in Österreich, welche sich mit geographischen Namen auseinandersetzen (Bundes- und Landesdienststellen, zuständige wissenschaftliche Institutionen und Privatkartographie). Dieser Umstand ergibt sich einerseits aus dem föderalistischen Aufbau des österreichischen Staates, andererseits daraus, dass die Auseinandersetzung mit geographische Namen keinem bestimmten Ressort unterliegt, beziehungsweise zuzuordnen ist. Aus dieser Konstellation resultiert allerdings in weiterer Folge, dass die AKO

⁵ursprünglich unter dem Namen *Abteilung* für Kartographische Ortsnamenforschung

keine staatliche Basisfinanzierung erhält und die beteiligten Institutionen und Personen somit unentgeltlich arbeiten. Trotz all dem, besteht die AKO nun schon seit 46 Jahren und kann im Bereich der Erforschung geographischer Namen in Österreich große Erfolge verbuchen. Dies verdeutlicht einerseits, dass alle Beteiligten große Begeisterung für die Thematik hegen und gerne Einsatz zeigen und zeugt andererseits von der Bedeutung und Notwendigkeit dieser Arbeitsgruppe. (vgl. JORDAN 2010: 14f)

Dienststellen der Bundesverwaltung, welche in der AKO mitwirken, sind das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV), die Statistik Austria, das Institut für Militärisches Geowesen (MilGeo) des Bundesministeriums für Landesverteidigung und das Hydrographische Zentralbüro (HZB) im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft. Weiters bilden die Nomenklatur- und Ortsnamenkommissionen und die Landesarchive der Bundesländer vertretene Mitglieder. In Wien arbeiten die MA 41 (Stadtvermessung) und das Wiener Stadtarchiv mit. Das Südtiroler Landesarchiv und das österreichische Normierungsinstitut zählen ebenfalls zu den teilhabenden Einrichtungen. Auch zahlreiche Institutionen aus Forschung und Lehre engagieren sich im Sinne der AKO: allen voran die Österreichische Akademie der Wissenschaften (ÖAW), welche maßgeblich an der Entstehung der AKO beteiligt war. Vor allem die Institute für Österreichische Dialekt- und Namenlexika (DINAMLEX) und für Stadt- und Regionalforschung (ISR) der ÖAW sind beteiligt. Auch die Institute für Geographie und Regionalforschung und Germanistik der Universität Wien und die Österreichische Gesellschaft für Namenforschung wirken tatkräftig mit. Die Österreichische Privatkartographie leistet ebenfalls einen Anteil, nämlich durch die Kartographischen Verlage Ed. Hölzel Ges.m.b.H.Nfg KG, Freytag-Berndt und Artaria KG und die Österreichische Alpenvereinskartographie (ÖAV)⁶. Es wird also deutlich, dass die AKO die Ergebnisse und Forschungstätigkeit von mehr als 20 österreichischen Einrichtungen und Institutionen sammelt und koordiniert. Diese Aufgabe erfordert es, die bestehende Kommunikation und die vorhandenen Kontakte mühevoll und mit hohem Zeitaufwand aufrecht zu erhalten und zu pflegen.

Es kann festgehalten werden, dass die AKO in den letzten 46 Jahren im Bereich der österreichischen Ortsnamenforschung sehr tiefgreifende Entwicklungen initiierte: erst durch sie wurde eine zielgerichtete Koordination aller mit geographischen Namen befassten Einrichtungen in Österreich möglich. Mit der AKO entstand in Österreich erstmals ein Ausschuss, welcher sich um Konfliktsituationen und Problemstellungen bezüglich geographischer Namen annahm und versuchte, beratend und empfehlend beizustehen. Erst durch die AKO wurde die Erstellung von Richtlinien und Grundlagen für die Benutzung von geographischen Namen stark forciert und auch die Standardisierung eben dieser vorangetrieben. Weiters wurde es durch die Arbeitsgemeinschaft möglich, dass österreichische Ansichten und Ideen in die internationale Debatte der UNGEGN getragen

⁶AKO: http://www.oeaw.ac.at/ako/AKO_Institutionen.html, letzter Zugriff: 18.03.2015

werden. Darüber hinaus ist die AKO für den gesamten deutschsprachigen Raum im Ständigen Ausschuss für geographische Namen (StAGN) tätig. (vgl. JORDAN 2010: 22f) Wie es mit der Arbeitsgemeinschaft für kartographische Ortsnamenkunde in Österreich zukünftig weitergehen wird, kann man nicht vorhersagen. Da es sich um keine staatliche Behörde handelt, sondern lediglich um ein Beratungsgremium von etablierten, sachkundigen und höchst qualifizierten Experten aus Wissenschaft und Praxis, besteht stets die Gefahr, dass die Arbeitsgemeinschaft zum Erliegen kommt. Es grenzt schon fast an ein Wunder, dass diese zur Gänze auf freiwilligen MitarbeiterInnen basierende Institution schon beinahe 50 Jahre besteht, die Forschung vorantreibt und derartige Fortschritte erzielt. Betrachtet man die derzeitige Situation in Österreich etwas kritischer, so bleibt dennoch die Frage offen, warum der österreichische Staat nicht endlich in Erwägung zieht, eine eigens definierte und klar umrissene Behörde für geographische Namen einzurichten, in der Mitarbeiter für ihre Bemühungen entsprechend anerkannt und entlohnt werden. Es bleibt nur zu hoffen, dass sich die Mitwirkenden der AKO auch weiterhin so engagiert den zukünftigen Herausforderungen stellen werden und somit diese wissenschaftliche Lücke in Österreich weiterhin ausfüllen.

Abschließend möchte ich noch auf die aktuellen Ergebnisse der österreichischen Ortsnamenforschung hinweisen: grundsätzlich ist anzumerken, dass die österreichische Ortsnamenforschung in einem institutionellen Rahmen hauptsächlich von der AKO und der in ihr vertretenen Organisationen getragen wird. Auf privater Ebene wird individuell von UniversitätsprofessorInnen geforscht. In räumlicher Hinsicht sind die ortsnamkundlichen Forschungen meistens auf die Umgebung der Universitäten beziehungsweise auf ein Bundesland bezogen. Auf Bundesländerebene gibt es schon einen sehr verdichteten Untersuchungsstock, wobei besonders die systematisch angelegten historisch-etymologischen Ortsnamenbücher herausstechen. In Nieder- und Oberösterreich verfügt man über sehr flächendeckende Namenbücher, während in der Steiermark vereinzelte Bezirksuntersuchungen und ein Landesüberblick vorliegen. Für das Bundesland Tirol steht eine Darstellung der Gemeindenamen zur Verfügung und von Innsbruck gehen sehr intensive Bestrebungen bezüglich Flurnamenuntersuchungen aus. Auch Klagenfurt sticht in der österreichischen Ortsnamenforschung hervor, nämlich durch die Untersuchung alpiner Bergnamen. Die richtungsgebende Tendenz in der deutschsprachigen Namenforschung, und somit auch der österreichischen Toponomastik, besteht darin, die ältesten Namen germanischer, indogermanischer und keltischer Herkunft zu erforschen. Im Zuge der Untersuchungen der Namenkontakte rücken speziell auch Namen romanischer und slawischer Herkunft ins Zentrum des Erforschungsinteresses. Ungeachtet dessen, dass in einigen Bereichen der österreichischen Ortsnamenforschung noch große Lücken vorzufinden sind, kann man die in den letzten Jahrzehnten erbrachte österreichische Ortsnamenforschung als vielfältig und ertragreich ansehen. (vgl. WIESINGER 2010: 115f)

Kapitel 3

Namen & Raumbezug

3.1 Was ist ein Name?

Namen sind omnipräsent. Sie bilden eine einzigartige Kategorie linguistischer Elemente, welche die Beziehung zwischen Mensch und Umwelt ausdrücken. Sie umgeben einen Menschen in jedem Bereich seines Lebens und besitzen eine Identifizierungs-, Individualisierungs- und Orientierungsfunktion. (vgl. DEBUS 2012: 11) Während gewöhnliche Wörter beziehungsweise Nomen eine verallgemeinernde Ansicht davon geben, wie wir die Beschaffenheit unserer Umgebung auffassen und verstehen, geben Namen konkrete Hinweise auf ein Individuum und identifizieren dieses zweifelsfrei. (vgl. MATTHEWS und PÄLL 2007: 70) Objekte und Lebewesen können auch ohne Namen existieren, doch für einen Menschen ist es fundamental, einen Namen zu haben, denn der Name verleiht ihm einen Teil seiner Identität und Individualität. (vgl. DEBUS 2012: 11)

Die Notwendigkeit von Namen ist eine globale und daher in allen Sprachgemeinschaften gegeben. Dies ist vermutlich auch der Grund dafür, warum Namen viel einfacher als andere Wörter Sprachgrenzen überwinden. Namen bilden den weltumfassendsten Teil jeglichen Wortschatzes, da jeder Name mit Leichtigkeit von einer Sprache in eine andere transferiert werden kann. Damit Namen bei der Übertragung in andere Sprachen jedoch ihre Identifizierungsfunktion nicht verlieren, müssen sie Stabilität in ihrer Form aufweisen. Dies ist ein weiterer Grund dafür, warum die in Abschnitt 2.1.1 beschriebene Standardisierung von Namen so bedeutend ist. (vgl. MATTHEWS und PÄLL 2007: 70) *Geographische Namen, Ortsnamen* oder *Toponyme* entstehen, da Menschen seit jeher Kennzeichnungen benötigen, um einen Teil der Erdoberflächen von anderen zu unterscheiden. Sie bilden einen Berührungspunkt zwischen den Bewohnern einer Gegend und deren Umwelt. Die Beziehung zwischen Menschen, ihrer Sprache und deren Lebensraum

wird durch geographische Namen ausgedrückt. (vgl. WOODMAN 2007: 89ff) Die Termini *geographischer Name* und *topographische Bezeichnung* werden meistens synonym verwendet. Dies kommt daher, dass topographische Bezeichnungen gegeben werden, um primär das Bedürfnis nach Orientierung zu stillen. Danach folgt die Idee, mit diesem Namen zusätzliche Information zu vermitteln und so wird aus einer rein topographischen Bezeichnung ein Name. (vgl. KUBINZKY und WENTNER 2009: 7)

Menschen benennen was ihrer Auffassung nach benannt werden muss. Betrachtet man geographische Namen auf einer Mikroebene und nicht auf der internationalen Ebene, auf der sich die UNGEGN damit beschäftigt, so wird ersichtlich, dass Menschen in erster Linie für lokale Plätze des täglichen Lebens geographische Namen brauchen - wenn auch nur in mündlicher Form. Ein Beispiel dafür wäre ein Landwirt, der seinen verschiedenen Feldern Namen gibt, um sie besser voneinander abzugrenzen und die Kommunikation mit anderen Beteiligten zu erleichtern. (vgl. WOODMAN 2007: 89ff)

3.2 Bedeutung geographischer Namen für die raumbezogene Identität von Personen & Gemeinschaften

3.2.1 Der Prozess des Benennens

Durch den Vorgang des Benennens eröffnet sich für den Menschen eine neue Art der Beziehung zu einem Territorium. Im Prozess der Namengebung wirken drei Elemente maßgeblich mit: die ansässige Gemeinschaft, deren individuelle Kultur (mit besonderem Fokus auf den kulturellen Bestandteil Sprache) und der geographische Raum. Durch die Benennung des geographischen Raums und der geographischen Bestandteile darin erhebt die lokale Identitätsgruppe¹ Anspruch auf das bewohnte Gebiet und zeigt an, dass es sich um ein in ihrem Besitz befindliches Territorium handelt. Jene Benennungen, die eine ortsansässige Gemeinschaft sämtlichen geographischen Bestandteilen des Gebiets und dem Raum selbst gibt, werden als *Endonyme* bezeichnet. Diese „*Namen von innen*“ können durchaus als Symbole der Aneignung und des Besitzes verstanden werden. Der Akt des Benennens kann nur durch eine Gemeinschaft getragen werden. Natürlich kann auch ein Individuum einen geographischen Namen vergeben und benützen, doch dieser wird sich nicht durchsetzen, sofern er nicht von der gesamten Gemeinschaft akzeptiert und verwendet wird. Der Vorgang des Benennens hängt also sehr stark mit Territorialität zusammen: die Menschen streben seit Anbeginn der Zeit danach über Territorium zu verfügen, dieses zu besitzen, zu kontrollieren und zu erweitern. Ein eigenes Territorium hat für eine Gruppe sehr große Bedeutung, da es eine wichtige Komponente ihrer

¹Eine Identitätsgruppe ist eine Gruppe von Menschen, die sich durch eine gemeinsame Identität als zusammenhängend erlebt.

Identität darstellt. Durch die Benennung ihres Raums grenzen sich Gruppen gegenseitig voneinander ab oder fassen sich mit anderen zusammen. Hierbei sind die vielfachen raumbezogenen Identitäten zu erwähnen, welche ein Mensch in sich trägt. Ein Individuum gehört nicht nur zu einer einzigen Gruppierung oder Gemeinschaft, sondern ist vielfaches Mitglied von Gemeinschaften auf unterschiedlichen raumbezogenen Ebenen. Ein Mensch ist zugleich Bewohner einer Straße, einer Stadt oder Region, Bürger eines Staates, Mitglied einer Sprachgemeinschaft, Bewohner eines Kontinents und Weltbürger. Und das sind nur einige der zahlreichen raumbezogenen Identitäten, die ein Mensch haben kann. Geographische Namen haben immer eine besitzanzeigende, identitätsstiftende und abgrenzende Funktion und besitzen somit unvermeidlich eine politische Komponente und Konfliktpotenzial.

Die generelle Bedeutung geographischer Namen nahm im Laufe der Geschichte deutlich zu: früher wurden nur jene Raumeinheiten oder geographischen Objekte benannt, für welche die Menschen einen Namen als notwendig empfanden (z.B. wegen der wirtschaftlich guten Nutzbarkeit oder Bewohnbarkeit eines Raumes). Geographische Räume oder Objekte, die von den Menschen weniger genutzt oder gar gemieden wurden, wurden nicht benannt. Peter JORDAN erwähnt dazu ein sehr passendes Beispiel: die Beziehung der im Alpenraum ansässigen Gemeinschaften zu deren Territorium veränderte sich im Laufe der Zeit erheblich. Da im 16. Jahrhundert das Gebirge als Angst gebietend und wirtschaftlich unergiebig angesehen und daher kaum beachtet wurde, gab es dafür auch kaum geographische Namen in der lokalen Gemeinschaft. Erst im 19. Jahrhundert, als den Alpen aus vielen Gründen (wirtschaftliche Nutzung, touristische Erschließung, wissenschaftliches Interesse etc.) mehr öffentliches Interesse zuteil wurde, erfuhren sie mehr Wahrnehmung und Wertschätzung. Man begann damit den alpinen Raum stärker in Objekte zu untergliedern und mit geographischen Namen zu versehen. Nicht mehr nur die massivsten Gebirgsstöcke oder höchsten Gipfel hatten Namen, sondern nun bekam auch jede kleine Gebirgsformation und jeder Gipfel einen Namen.

Der kulturelle Background der jeweiligen lokalen Gemeinschaft ist ebenfalls maßgeblich für die Benennung eines Raumes und der geographischen Objekte darin. Welche Objekte und Merkmale eines Raumes benannt werden, hängt ganz stark mit den spezifischen Interessen, die eine Gemeinschaft verfolgt, zusammen. Diese Interessenlage wird maßgeblich von der jeweiligen dominanten Wirtschaftsweise in einer gesellschaftlichen Gruppe beeinflusst: für Ackerbaukulturen waren gänzlich differierende Eigenschaften des Raumes erwähnenswert als für Seefahrerkulturen und daher haben diese bei der Benennung der geographischen Objekte in ihrem Territorium den Fokus auf andere Bereiche gelegt. Durch die Vergabe geographischer Namen kommt es im Raum also zu einer sehr heterogenen Raumgliederung.

Ein weiterer nicht zu vergessender Aspekt des Benennens sind jene Namen der Räume

und geographischen Objekte, die außerhalb des Territoriums einer Gruppe liegen. Dafür verwendet die Gemeinschaft in der Regel die bereits vorhandenen Endonyme der jeweiligen anderen Gruppe, vor allem wenn es sich um für die Gemeinschaft eher bedeutungslose Räume oder Objekte handelt. Sobald es sich jedoch um für die Gemeinschaft sehr wichtige geographische Objekte handelt, werden die Namen in ihre Sprache übersetzt und somit zu *Exonymen* („Namen von außen“). Im Gegensatz zu den Endonymen sind Exonyme nicht als Expression von Besitz zu verstehen, sondern vielmehr als Ausdruck der versuchten Integration eines auswärtigen Objekts beziehungsweise Namens in den eigenen kulturellen Rahmen. Exonyme stellen die Adaption eines fremden geographischen Namens an die eigene Sprache (Aussprache, Schrift) dar. Ein sehr passendes Beispiel hierfür ist der Name der dänischen Hauptstadt: im Dänischen København, im Schwedischen Köpenhamn, im Deutschen Kopenhagen, im Englischen Copenhagen, im Französischen und Spanischen Copenhague. Allein an der Schreibweise kann man die verschiedenen Exonyme schon sehr gut erkennen und noch ausgeprägter wäre der Unterschied natürlich wahrzunehmen, wenn man das Wort in den jeweiligen Landessprachen hören könnte. Existieren also Exonyme, so drücken diese eine besondere Bedeutung des Objekts für auswärtige Gemeinschaften aus, denn durch sie wird ein geographischer Name für die eigene Landessprache aussprech- und mitteilbar. (vgl. JORDAN 2012: 71-79)

3.2.2 Beziehungen zwischen Kultur & Raum

Peter JORDAN, Vorsitzender der AKO und Mitglied des Instituts für Stadt- und Regionalforschung (ISR) an der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW), beschäftigt sich intensiv mit der Bedeutung von geographischen Namen für die raumbezogene Identität von Gesellschaften im Allgemeinen und die angesiedelte Bevölkerung im engeren Sinn. Kultur und geographischer Raum bedingen einander in vielerlei Hinsicht:

- *Kultur bedient sich natürlicher räumlicher Ressourcen*: die erste enge Beziehung zwischen Kultur und Raum ergibt sich daraus, dass die in einem Raum ansässige Gesellschaft die natürlichen Ressourcen des Raums nützt und durch sie ihre eigene Kultur definiert. Die natürlichen Ressourcen einer Region definieren in gewisser Weise die „Charakterzüge“ einer Kultur. Ist beispielsweise Holz die vorherrschende natürliche Ressource einer Region, so wird in diesem Raum das Holzhaus die dominante Behausungsart sein. Gesellschaften, welche in fischreichen Küstenregionen leben, entwickelten ihre Esskultur dahingehend, dass Fisch eine bedeutende Hauptrolle in der für die Kultur spezifischen Küche einnimmt. In welchem Ausmaß das naturgegebene „Angebot“ der Region die Kultur der Bewohner beeinflusst und definiert, ist jedoch von den einzelnen Individuen und der Gruppe abhängig. Es ist eine gewissen Ähnlichkeit zwischen Kulturen, die Gebiete mit ähnlicher

„Grundausstattung“ besiedeln, erkennbar, wenngleich keine exakt der anderen ähnelt. Diese Beeinflussung der Kultur durch die Natur verwischt jedoch in Zeiten der Globalisierung immer mehr. Moderne Möglichkeiten des Transports und intensiver Handel zwischen allen Regionen der Welt ließen die einst schärferen kulturellen Grenzen unscharf werden.

- *Kultur schafft eine Kulturlandschaft*: die zweite Relation zwischen Kultur und Raum besteht darin, dass durch die Kultur der ansässigen Gemeinschaft Raum zu einer Kulturlandschaft geformt wird. Die Kulturlandschaft und ihre Bewohner beeinflussen einander in einer dauerhaft anhaltenden Wechselbeziehung: die soziale Gruppe formt die Landschaft und füllt sie mit ihren kulturellen Elementen. Die Kulturlandschaft wirkt wiederum wie ein Spiegel und reflektiert viele Elemente der Kultur und so wird den BewohnerInnen täglich ihre eigene Kultur vermittelt. (vgl. JORDAN 2012: 82f) Betrachtet man beispielsweise das kulturspezifische Element der Religion, so ragen in christlich geprägten Kulturen Kirchen empor, welche im Gegensatz zu Moscheen und Synagogen eine gänzlich unterschiedliche architektonische Form aufweisen. Generell wird durch Architektur, in welcher sich die Kultur der bewohnenden Gesellschaft reflektiert, die Landschaft gestaltet. Auch Sprache und Schrift zeigen sich im Raum durch Werbetafeln oder Straßenschilder. Durch Monumente, Museen und historische Gebäude wird die Geschichte einer Gesellschaft dokumentiert und im Raum sichtbar gemacht. Je nachdem wie eine soziale Gruppe den besiedelten Raum landwirtschaftlich nützt, schlägt sich auch hier deren Kultur nieder und prägt die Landschaft stark. Weingärten und Olivenhaine werden zum Beispiel mit mediterranen Kulturen assoziiert. Weitere Aspekte, welchen im Raum Ausdruck verliehen werden kann, sind Armut und Reichtum. Während in einer Region weite Areale mit Slums besetzt sind, überwiegen in anderen Gegenden prächtige Villenviertel oder videoüberwachte „Gated Communities“. Die Liste solcher Beispiele kann unendlich fortgesetzt werden, man zieht jedoch aus allen denselben Schluss: jede Landschaft sagt etwas über die Kultur beziehungsweise Gesellschaft, welche sie erschaffen hat, aus.
- *Kulturlandschaften bilden raumbezogenen Identität*: der dritte Zusammenhang zwischen Kultur und Landschaft besteht darin, dass Individuen beziehungsweise kulturell verbundene Gruppen Fragmente ihrer Identität aus ihrer Kulturlandschaft ziehen. Die Identität eines Menschen oder einer kulturellen Gruppe besteht aus verschiedenen Schichten. Kernkomponenten der Identität eines Individuums sind zum Beispiel Geschlecht, Bildung, Beruf, politische Orientierung, Religionszugehörigkeit oder Sozialstatus. Gruppenidentität wird beispielsweise aus Sprache und Religion geformt, wenngleich auch hier noch viele weitere Komponenten mitspielen. Die Kulturlandschaft spielt eine maßgebliche Rolle für die Identität von Einzelnen

und Gruppen. Man wird in eine Kulturlandschaft hineingeboren und darin sozialisiert, was zur Folge hat, dass man mit den spezifischen kulturellen Elementen, wie beispielsweise Architektur, Gerüchen, Geschmäckern und Symbolik der Kultur sehr stark vertraut ist. All diese bekannten Dinge und Verhaltensweisen geben dem Menschen ein Gefühl von Sicherheit und Vertrautheit und machen die Landschaft zu seiner „Heimat“. Die kulturell geprägte und geformte Landschaft spiegelt die Kultur also tagtäglich wider und erinnert die gesamte Sozialgruppe an deren kulturelle Identität, welche von Generation zu Generation weitergegeben wird. (vgl. JORDAN 2009: 33-37)

3.2.3 Ortsnamen bilden raumbezogene Identität

William WATT, Vorsitzender der UNGEGN-Arbeitsgruppe für die Verwendung geographischer Namen aus indigenen und Minderheitensprachen und seit 2012 Vorsitzender der gesamten UNGEGN, bringt mit folgendem Satz das Thema auf den Punkt: „Naming turns space into place“. (WATT 2009: 21) Auch der britische Anthropologe und Archäologe Christopher TILLEY vertritt den Ansatz, dass Ortsnamen von enorm großer Bedeutung sind. Ein Ort ohne Name hat weder in einer Karte eine Bedeutung, noch für die Menschen. Erst durch einen Namen werden Orte für Menschen wichtig, denn sie füllen den Raum mit historischen und sozialen Begebenheiten und Geschichten. (vgl. TILLEY 1994: 18f)

Um die Bedeutung von Namen für die raumbezogene Identität von Menschen zu verdeutlichen, bleiben wir in dem oben angeführten Theoriegebäude von Peter JORDAN, demnach geographische Namen Beziehungen auf verschiedenartigen Ebenen zwischen Mensch und Raum herstellen. Bezüglich der ersten oben genannten Beziehung zwischen Kultur und Land (Kultur macht Gebrauch von natürlichen Ressourcen) wird ersichtlich, dass Ortsnamen insofern eine wichtige Rolle spielen, da sie oftmals aus den naturgegebenen Umständen abgeleitet wurden. Namengebende Elemente der Umwelt sind beispielsweise Vegetation, Geomorphologie oder Gewässer. Ortsnamen, die aus spezifischen Naturmerkmalen des Raumes abgeleitet wurden, unterstreichen also jene Eigenschaften des Raumes, die als charakteristisch dafür angesehen wurden. Sie geben Aufschluss darüber, welche natürlichen Ressourcen in einem Gebiet im Hinblick auf anthropogene Nutzung als besonders wichtig erachtet wurden. (vgl. JORDAN 2009: 36f) Auch gewisse in der Vergangenheit oder in der Gegenwart weiterhin ausgeführte Funktionen eines geographischen Objekts können in Ortsnamen ausgedrückt werden, wie beispielsweise Brückenfunktionen (Innsbruck), Hafenfunktionen (København), Festungs-, Verteidigungs- oder

Verwaltungsfunktionen (Salzburg) oder ökonomische Funktionen (Salzkammergut, Eisenwurzen). Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Namen aufzeigen, was den lokalen Gemeinschaften aus kultureller und interessen geleiteter Perspektive in ihrem Territorium am wichtigsten und am erwähnenswertesten erschien. (vgl. JORDAN 2012: 79f) Auch in der zweiten zuvor behandelten Beziehung zwischen Kultur und Raum (Kultur erzeugt eine Kulturlandschaft) gibt es einen starken Bezug zu Ortsnamen. Zum einen formen Ortsnamen eine Landschaft sichtbar durch Beschilderung an administrativen Grenzen, entlang von Verkehrswegen oder in Straßen. Sie markieren das Territorium einer Gemeinschaft sichtbar. Allerdings schaffen sie auch auf unsichtbare Art und Weise Kulturlandschaften, nämlich als mentale Konzepte, wie Raum von Menschen wahrgenommen und strukturiert wird. Sämtliche Einteilungen des Raumes sind Erfindungen beziehungsweise geistige Modelle der Menschen und bestehen aus der Verbindung von Landschaft mit Namen. Diese geistigen Konzepte decken sich oftmals mit anderen vom Menschen erschaffenen, räumlichen Konstrukten, wie zum Beispiel administrativen Grenzen von Staaten, Provinzen und Bundesländern. Auch können sie mit naturgegebenen Grenzen, wie sie beispielsweise durch Gebirge, Gewässer oder auch Klimagrenzen entstehen, zusammenfallen. Doch auch wenn es den Anschein macht, dass es sich um naturräumliche Grenzen handelt, so ist dies nur der Fall, da der Mensch die Natur dahingehend *interpretiert*. Ein Beispiel für ein derartiges mentales Konzept von Raum ist das österreichische „Salzkammergut“. Die Region Salzkammergut ist keine administrative, funktionale oder naturräumlich deutlich umgrenzbare Einheit. Tatsächlich wird das räumliche Konzept Salzkammergut nur durch den Namen geprägt und getragen und ist fest im öffentlichen Bewusstsein und vor allem im Bewusstsein der Bewohner verankert. Dies bringt uns auch schon zur dritten, zwischen Kultur und Raum bestehenden Relation (Bildung von raumbezogener Identität durch Ortsnamen). (vgl. JORDAN 2009: 37f) Ein raumbezogenes Konzept wird mit einer Reihe von Attributen, Bildern und Inhalten verdichtet (visuelle Eindrücke, Gerüche, Geschmäcker und Laute). Der Name „Salzkammergut“ wird sozusagen zu einer „Marke“ und steht für gewisse naturräumliche Merkmale, spezielle Speisen und Traditionen. Die Bewohner identifizieren sich mit diesem Namen und ziehen aus den mit ihm verbundenen Inhalten Teile ihrer Identität. Das Beispiel Salzkammergut verdeutlicht sehr präzise, dass Ortsnamen sowohl als Träger räumlicher Konzepte fungieren als auch raumbezogene Identitäten schaffen. (vgl. ebd.: 38) Der norwegische Sprachwissenschaftler Botolv HELLELAND beschreibt, dass Namen (im engeren Sinn Ortsnamen) die Identität eines Menschen auf fünf verschiedenen Ebenen formen: auf einer kommunikativ-kognitiven Ebene hat der Name eine identifizierende und individualisierende Funktion. Auf einer emotionalen Ebene übermittelt ein Name Gefühle, Assoziationen oder Erinnerungen aus der Vergangenheit. Auf der ideologischen Ebene überträgt ein Name religiöse, politische und andere ideologische Komponenten.

Auf der sozialen Ebene fördert ein Name das Solidaritätsgefühl mit einer sozialen Gruppe beziehungsweise das Zugehörigkeitsgefühl zu dieser. Abschließend weist er auf die historische Ebene von Namen hin: diese übertragen kulturell bedeutende geschichtliche Informationen, welche das Gebiet betreffen. Ortsnamen beziehungsweise geographische Namen sind also von unschätzbarem kulturellen Wert, da mit ihnen kulturelle Identität und kulturelles Erbe ausgedrückt wird. (vgl. HELLELAND 2009: 27-31)

3.3 Die Stadt und ihre Namen

Das Namenssystem einer Stadt umfasst ein besonders umfangreiches Repertoire an Namensgruppen: Namen von Verkehrsflächen, Gebäudenamen, Namen aller Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (beispielsweise Schulen, Kindergärten, Sportstätten, Gesundheitswesen), Namen gewerblicher Einrichtungen, Behördennamen, Personenamen der Einwohner und noch viele mehr. (vgl. KREMER 2012: 29) Sämtliche Urbanonyme haben nicht nur eine identifizierende Eigenschaft, sondern oft auch eine ehrende, gedenkende, informierende, orientierende und stigmatisierende Funktion. Hier wird die Unterscheidung zwischen der deskriptiven (descriptive) und der Gedenk- (commemorative) Funktion (function) eines geographischen Namens relevant. Urbanonyme können eines von beiden sein, haben aber sehr oft Gedenkfunktion. An vielen Stellen verweist eine Stadt auf Schildern und Tafeln auf ihre Vergangenheit. Namen in einer Stadt bilden eine unerschöpfliche Quelle der Stadtgeschichte und werden nicht ohne Grund oft als ihr „Gedächtnis“ und kulturelles Erbe bezeichnet. Die enge Verknüpfung der Onomastik mit der Stadtgeschichte wird hier ganz klar ersichtlich. (vgl. ebd.: 33)

Den Namen von urbanen Verkehrswegen, kurz gesagt „Straßennamen“, wird in jüngster Vergangenheit ein besonders hoher Stellenwert in der Namenkunde eingeräumt. (vgl. NAUMANN 2004: 491) Dies liegt unter anderem daran, dass Straßennamen den quantitativ größten Subtyp der Urbanonyme darstellen. (vgl. WINDBERGER-HEIDENKUMMER 2012: 252) Im deutschen Sprachgebrauch wird der Begriff „Straßenname“ für sämtliche urbane Verkehrswege verwendet. Dies ist im Grunde falsch, da viele städtische Verkehrswege auch mit anderen Gattungswörtern, wie beispielsweise „-platz“, „-gasse“, „-weg“, „-park“ oder „-brücke“ gebildet werden. Dennoch hat es sich so eingebürgert, dass unter dem Begriff „Straßennamen“ alle Verkehrsflächen gemeint sind. (vgl. NAUMANN 2004: 494f) Ich möchte hier anmerken, dass ich diesem Prinzip auch in dieser Arbeit folge. Schreibe ich also von Straßennamen, so sind sämtliche Namen von Verkehrsflächen (Straßen, Gassen, Wege, Plätze, Alleen, Brücken, Stege) gemeint.

3.4 Funktionen von Straßennamen

3.4.1 Deskriptive Funktion

Historisch gesehen hatten Straßennamen oftmals eine rein deskriptive Funktion inne. Heute ist es für gewöhnlich so, dass Straßennamen in einem Gebiet von der zuständigen Verwaltungseinrichtung *gegeben* werden, doch das war nicht immer so. Im Mittelalter und bis in die Neuzeit wurden Straßennamen nicht aktiv vergeben, sondern entstanden ohne behördliche Einwirkung; nämlich aus ihrer Beschreibung in der alltäglichen Kommunikation der Bewohner. Der Name wurde einer Straße nicht verliehen, sondern er entwickelte sich eigenständig. Historisch betrachtet musste die Beschreibung der Straße der Wahrheit entsprechen, damit die Menschen wussten, worüber gesprochen wurde. Änderten sich jedoch die spezifischen Merkmale, sodass die bisherige Beschreibung der Straße nicht mehr wahrheitsgemäß war, so musste zur eindeutigen Identifizierung der Straße eine neue Beschreibung gefunden werden. Ist die Beschreibung jedoch schon zum Namen geworden, konnte eine Straße diesen beibehalten, auch wenn sich die einst namentgebenden Eigenschaften der Straße verändert haben. (vgl. KETTNER 1998: 101-104) Beispiele für die deskriptive Funktion von Straßennamen sind meistens im historischen Stadtkern von urbanen Räumen zu finden: Namen wie *Getreidemarkt* oder *Fleischmarkt* dienten einst lediglich zur Beschreibung, bevor sie sich zu einem konstanten Namen entwickelten.

Im heutigen Straßennetz sind Straßennamen deskriptiver Funktion noch weitaus öfter vertreten, als man denkt. Dies will ich am Beispiel Wiens, unter Zuhilfenahme von Peter AUTENGRUBERS *Lexikon der Wiener Straßennamen* (AUTENGRUBER 2012a), verdeutlichen: eine Art der Identifizierung von Straßen ist es, auf einen allgemeinen Charakterzug einer Straße zu verweisen, wie zum Beispiel auf die Länge oder Breite. Ein Wiener Beispiel hierfür ist die *Lange Gasse*, 8. Bezirk. Die konstituierende Eigenschaft kann jedoch auch die relative Lage zu anderen Straßen sein, wie zum Beispiel die *Linke Wienzeile*, 6., 14. und 15. Bezirk, und *Rechte Wienzeile*, im 6., 14. und 15. Bezirk, zeigen. Man kann Straßen auch im Hinblick auf die reale Beschaffenheit oder das Gelände voneinander unterscheiden: *Sandstätte* (nach örtlichen Gegebenheiten im 19. Jahrhundert), 11. Oftmals dienen zur Identifizierung einer Straße auch auffällige Bauwerke, wie zum Beispiel die *Heumühlgasse* (Mühle am rechten Ufer des Wienflusses), 4., oder die *Operngasse*, 1. und 4. Weiters gibt es auch Straßen, welche ihren Namen bestimmten bekannten Familien oder Personen verdanken (*Steinbrechergasse*, nach einer alteingesessenen Wiener Familie, 22.) oder sogar nach bestimmten Berufsständen benannt sind, wie beispielsweise die *Stenographengasse*, 23. Eine Straße kann ihren Namen auch erhalten, indem sie Auskunft darüber gibt, wohin sie führt, wie zum Beispiel die *Kärntner Straße*, 1. Eine weitere Gruppe der deskriptiven Namen für Straßen sind, wie eingangs beschrieben,

aus der Funktion der jeweiligen Verkehrsfläche herzuleiten, wie *Getreidemarkt*, 1. und 6., oder *Fleischmarkt*, 1. Die letzte hier zu nennende Gruppe stellen Straßennamen dar, welchen ehemalige Flurnamen aus der Zeit vor der Bebauung fortsetzen, wie die Beispiele *Am Weingebirg*, 19., oder *An den Froschlachen*, 12., zeigen.

Durch das starke Wachstum der Städte kam es im letzten Jahrhundert dazu, dass dieses Prinzip der Straßenbeschreibung und -benennung nicht mehr fortsetzbar war. (vgl. KETTNER 1998: 105ff) Bei der schnellen Erschließung neuer Stadtteile wurden rasch neue Straßennamen benötigt, die jedoch in der Regel nichts mehr mit beschreibenden Eigenschaften der Straßen zu tun hatten.

3.4.2 Identitätsstiftende Funktion

Auch für Straßennamen gelten die in Abschnitt *Ortsnamen bilden raumbezogene Identität* beschriebenen Annahmen: Straßennamen, besonders im urbanen Raum, haben eine identitätsstiftende Funktion. Ein Beispiel zur Verdeutlichung ist die prekäre Situation in Slums. Weder die Gassen und Wege in den flächenmäßig großen Elendsvierteln, noch die Baracken der Armen besitzen für gewöhnlich eine ordnungsgemäße Benennung beziehungsweise Nummerierung. Dadurch ist es den Behörden und der Verwaltung nicht möglich, einen Überblick über die dort lebende Bevölkerung zu bewahren. Dies führt dazu, dass einerseits keine flächendeckende soziale und technische Infrastruktur möglich ist und andererseits führt es zum Verlust der Identität der Bewohner. (vgl. KERFOOT 2010: 41) Dieser Identitätsverlust wird den Menschen einerseits von außen „zugefügt“, da über die Existenz des Individuums keinerlei behördliche Einträge existieren, andererseits kann der Mensch selbst keine raumbezogene Identität entwickeln, wenn es keine namentlichen Referenzpunkte gibt. In unseren Breiten gibt es zwar keine derartigen Slums, doch auch in Mitteleuropa gibt es eine nicht zu unterschätzende Dunkelziffer an Menschen, die „keine Identität besitzen“ (illegale Einwanderer, Obdachlose). Hat ein Mensch keine Postanschrift, welcher er fix zuzuordnen ist, so kann er kaum am öffentlichen, gesellschaftlichen Leben teilhaben. Er ist sozusagen ein unsichtbares Mitglied der Gesellschaft.

3.4.3 Allokationsfunktion

Ein Straßename hat in gewisser Weise auch eine Zuteilungsfunktion. In den meisten Regionen der Welt ist es üblich, wenn nicht sogar gesetzlich verpflichtend, seinen aktuellen Wohnsitz den Behörden zu „melden“. Wer nirgends gemeldet ist, gilt als obdachlos. Durch die Meldung des Wohnsitzes in einer gewissen Straße ist ein Mensch einem bestimmten räumlich abgegrenzten, verwaltungsbehördlichen Bereich zugeteilt, in dem er

einige seiner Rechte (beispielsweise Wahlrecht) wahrnimmt und Aktivitäten des sozialen Lebens (zum Beispiel Einkaufen, soziale Kontakte, Sport, eventuell auch Arbeit oder Ausbildung) ausübt.

Nicht nur die Tatsache, dass ein Mensch durch seine Adresse einer einzigen bestimmten Örtlichkeit in einem urbanen Ballungsraum gesetzlich und verwaltungsbehördlich zugeordnet ist, sondern auch die Wahrnehmung der Menschen wird durch die Allokationsfunktion von Straßennamen beeinflusst. Sie drücken einen gewissen Sozialstatus aus. Nehmen wir als Beispiel die Wiener Gürtel-Straße oder den *Wiener Gürtel*. Dabei handelt es sich um eine sehr breite, stark frequentierte Straße, die durch eine oberirdisch laufende U-Bahn-Trasse getrennt ist. In der öffentlichen Meinung und Wahrnehmung der Wiener herrscht folgendes mentales Konstrukt: wohnt man auf der einen Seite der Straße, also „innerhalb“ des Gürtels, so lebt man in einer „vornehmeren“ Gegend oder „besseren“ Lage und bezahlt um ein Vielfaches mehr für seine Wohnung als auf der anderen Seite. Hat man seine Wohnung „außerhalb“ des Gürtels, sind die Wohnungspreise niedriger und das Leben ist „unsicherer“. Die eine Seite ist von der anderen nur 60 Meter entfernt, jedoch sind diese positiven und negativen Konnotationen und Konstrukte dennoch fest in unserer Wahrnehmung verankert.

Ein Mensch fühlt sich seinem Straßennamen meistens auch verbunden. Wohnt man beispielsweise in Wien nahe dem Karmelitermarkt im zweiten Wiener Gemeindebezirk, so fühlt man sich als „LeopoldstädterIn“ oder als Bewohner des Karmeliterviertels und ist geistig, sowie seelisch mit diesem Bezirk beziehungsweise Viertel verbunden.

3.4.4 Orientierungsfunktion

Peter AUTENGRUBER, Historiker und Lehrbeauftragter am Institut für Zeitgeschichte an der Universität Wien, weist Straßennamen zwei Funktionen zu, einerseits eine Orientierungsfunktion, andererseits eine politische Funktion.

Alle Verkehrsflächen im urbanen Raum tragen einen Namen, der in erster Linie den Zweck der Orientierung im städtischen Straßennetz erfüllen soll. (vgl. AUTENGRUBER 2012b: 6) Für NamenbenützerInnen ist primär die Lage der Straße relevant, um sich im Straßensystem der Stadt orientieren zu können. (vgl. WINDBERGER-HEIDENKUMMER 2012: 265) Würde es in einer Stadt mehrere Straßen geben, welche denselben Namen tragen, so würde dies zu unzähligen Missverständnissen und Verwechslungen in vielen Bereichen führen. Namen machen Straßen einzigartig und ermöglichen es, die Stadt geographisch zu erfassen. Jene Straßen, die einen Namen tragen, welcher nicht auf eine Person bezogen ist, teilen den urbanen Raum der Umgebung nach ein. Beispiele in Wien wären hierfür die *Linzer Straße*, welche nach Westen führt, die *Kärntner Straße*, welche nach Süden geht oder die *Prager Straße*, welche in Richtung der Hauptstadt der

Tschechischen Republik weist. Doch nicht nur in Wien ist diese Methode der Straßenbenennung nach der geographischen Umgebung nach eine gängige Praxis, es handelt sich dabei um eine international angewandte Praxis. (vgl. AUTENGRUBER 2012b: 6)

3.4.5 Politische Funktion - Gedenkfunktion

Da die meisten Menschen Namen von Verkehrsflächen vorrangig in ihrer Orientierungsfunktion registrieren, verlieren sie in ihrer politischen Funktion als Symbolträger an Relevanz. (vgl. AUTENGRUBER 2012b: 6) Doch Verkehrsflächen tragen einen großen Teil der öffentlichen Erinnerung in sich und in Zeiten politischer Veränderungen oder öffentlicher Konflikte in einem Land gewinnt diese politische Funktion an Bedeutung. (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 12) Nicht grundlos bezeichnet Peter AUTENGRUBER Straßennamen als „*Gedächtnisspeicher der Stadt*“. (AUTENGRUBER 2012b: 6) Beim Thema Verkehrsflächenbenennung geht es eben nicht nur um die Orientierungsfunktion, sondern auch um die Auf- und Verarbeitung der Vergangenheit, ihre Darstellung im Hier und Jetzt und um die politische „Kultur“ eines Landes.

Das städtische Verkehrsflächennetz einer Stadt ist sehr aufschlussreich. Bei näherer Betrachtung wird ersichtlich welchen Stellenwert die vertretenen Gruppen in der Gesellschaft besitzen. (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 12) Der Kampf um Territorium stellt seit jeher den Ausdruck der dominanten Machtverhältnisse dar. Je mehr öffentlicher Raum einer Gruppe zuteil wird, desto mächtiger ist diese. Genau dieses Prinzip ist auch in der Benennung von Verkehrsflächen vorzufinden, da diese die politische Machtverteilung zum Ausdruck bringen. Vor allem in Phasen politischer Brüche und Neuorganisationen wurden Umbenennungen von Verkehrsflächen als stark politisches Mittel eingesetzt, um die neuen Machtverhältnisse klar und deutlich im öffentlichen Raum zu demonstrieren. In Österreich wurde erstmals im Jahr 1848, im Zuge der Revolution, das politische Mittel der Straßenumbenennung eingesetzt und kurzfristig erschienen im städtischen Verkehrsflächennetz Wiens Namen wie *Freiheitsgasse* (Herrengasse), *Konstitutionsplatz* (Michaelerplatz) und *Revolutionplatz* (Ballhausplatz). Nachdem die Revolution beendet worden war, wurden die Namen der Revolutionäre aus dem Straßennetz gelöscht und durch Namen der Sieger ersetzt. Nach dem Ersten Weltkrieg und mit der Ausrufung der Republik wurden die Habsburger im Straßennetz stark dezimiert und so kam es, dass bedeutende Verkehrsflächen, wie beispielsweise der *Kaiserin-Zita-Ring* (Universitätsring) oder der *Kaiser-Karl-Ring* (Opernring), umbenannt wurden. Man wollte vor allem auch die unzähligen Doppelnennungen nach Habsburgern ausmerzen. So wurden in einer radikalen Umbenennungswelle über 60 Verkehrsflächen mit Bezug zur Habsburgermonarchie umbenannt. Auch das „Rote Wien“ hinterließ seine Spuren im Straßennetz Wiens und so gab

es symbolische Benennungen wie *Ring des 12. November* (Universitätsring), *Freiheitsplatz* (Rooseveltplatz) oder *Revolutionsplatz* (Albertinaplatz). Ab dem Jahr 1934 kam es zum radikalen Umbruch. Mit dem Erstarken der konservativen Regierung unter Kanzler Engelbert Dollfuß wurden die vorher genannten symbolischen Benennungen aus der Anfangszeit der Republik und der inzwischen verbotenen Sozialdemokratie umgehend aus dem Straßennetz gelöscht. Sofort nach dem Februaraufstand 1934 wurde ein eigenes Komitee für Straßenumbenennungen eingerichtet und nach der Ermordung von Kanzler Dollfuß wurden ihm einige Verkehrsflächen in Wien gewidmet: der *Dollfußplatz*, der *Dr.-Engelbert-Dollfuß-Platz* und der *Kanzlerplatz*. Eine neue Ära der Umbenennungen wurde durch die Nationalsozialisten eingeleitet, welche ab 1938 erfolgreich dafür sorgten, das Verkehrsflächennetz „judenrein“ zu machen, die Erinnerung an die vorangegangene Diktatur zu löschen und neue symbolische Benennungen, wie zum Beispiel *Straße der Julikämpfer* (Siebensterngasse) ins Straßennetz aufzunehmen. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs folgte eine umfangreiche Rückbenennungswelle - immerhin mussten über 100 Straßennamen umbenannt werden. Während der Besatzungszeit zwischen 1945 und 1955 gab es freilich auch viele Namen die an die jeweiligen Besatzungsmächte erinnerten. In der sowjetischen Zone waren dies beispielsweise der *Stalinplatz* (Schwarzenbergplatz) oder die *Malinovskybrücke* (Floridsdorfer Brücke). (vgl. ebd.: 12f)

Die größte politische Symbolik tragen zweifelsohne personen- und ereignisbezogene Straßennamen. Aber auch Länder und Städte fanden Einzug in das Wiener Straßennetz und gedenken zumeist der internationalen Hilfe, die das zerstörte Wien nach dem Ersten und Zweiten Weltkrieg erfuhr. Das Schwedenviertel (*Schwedenplatz*, *Schwedenbrücke*) erinnert an die Unterstützung Wiens durch Schweden nach dem Ersten Weltkrieg. Ebenso halten die *Dänenstraße*, *Montevideogasse*, *Hollandstraße* und *Argentinierstraße* das Andenken an die Hilfe dieser Ländern nach dem Ersten Weltkrieg hoch. Weitere Beispiele stellen die *Basler Gasse* und *Schweizergarten-Straße* dar, welche als Andenken an die Unterstützung durch die Schweiz nach dem Zweiten Weltkrieg in das Wiener Straßennetz aufgenommen wurden. (vgl. AUTENGRUBER 2012b: 6)

Ein Beispiel für die politische Symbolkraft von Straßennamen in einer anderen Stadt ist die Benennung von Plätzen und Straßen in Innsbruck nach Südtiroler Städten, welche nach dem Ersten Weltkrieg statt fand. In der Diktatur unter Mussolini kam es zu einer erheblichen Unterdrückung der Südtiroler und im Zuge dessen wurden deutsche Namen verboten. Daraufhin beschloss der Innsbrucker Gemeinderat, die ausgelöschten deutschen Ortsnamen Südtirols (Bozen, Brixen, Meran, Salurn, Südtirol) im Innsbrucker Verkehrsflächennetz durch die Umbenennung mancher Straßen und Plätze zu verewigen. Auch in Wien gibt es seit 1927 den *Südtiroler Platz*. Im Rahmen des Großbauprojekts des neuen Hauptbahnhofs kam es zu einer hitzigen Diskussion, da man die U1-Station Südtiroler Platz in Hauptbahnhof umbenennen wollte. Dieser Vorschlag wurde durch

Einsprüche abgewiesen und so führt die U-Bahnstation der Linie U1 seit 9.12.2012 beide Namen: *Hauptbahnhof - Südtiroler Platz*.

Die große politische Bedeutung von Namen wird auch sehr deutlich am Beispiel der *Lippitzbachbrücke*, welche am 25. Jänner 2009 in *Jörg-Haider-Brücke* umbenannt wurde - interessanterweise fünf Wochen vor der Kärntner Landtagswahl. Bei diesem Beispiel ergibt sich außerdem die Frage nach der Einhaltung der Interkalarfrist. Es gibt in Österreich den schriftlich festgelegten Benennungsgrundsatz der Interkalarfrist, welcher besagt, dass keine Lebendbenennungen zulässig sind und verstorbene Personen frühestens ein Jahr nach deren Tod als NamenspatInnen in Frage kommen dürfen. Dies hat den einfachen Grund, da man erst nach Ableben eines Menschen, dessen gesamtes „Lebenswerk“ beurteilen kann und ob dieser einer dauerhaften Ehrung im öffentlichen Raum würdig ist. Zu diesem Benennungsgrundsatz komme ich jedoch ein wenig später in Abschnitt 4.2.2 *Benennungsgrundsätze* genauer. Parteivorstand des BZÖ und Kärntner Landeshauptmann Jörg Haider verstarb am 11. Oktober 2008 und somit lagen zwischen seinem Tod und der Benennung einer Verkehrsfläche nach ihm nur zirka 3,5 Monate, was gegen die Interkalarfrist verstößt.

Das wohl aktuellste und bekannteste österreichische Beispiel dafür, dass die Namengebung von Verkehrsflächen ein hochbrisantes und viel diskutiertes Politikum darstellt, ist die Umbenennungsdebatte des *Dr.-Karl-Lueger-Rings* in *Universitätsring*, welche am 5. Juni 2012 umgesetzt wurde. Im Jahr 1919 wurde besagter Ringabschnitt nach dem Datum der Ausrufung der Ersten Republik benannt: *Ring des 12. November*. Nach dem Bürgerkrieg 1934 wollte man sämtliche Spuren der Sozialdemokraten im öffentlichen Raum verwischen und so erhielt dieser Teil des Rings den Namen *Dr.-Karl-Lueger-Ring*. Nach 1945, trotz der großen Um- und Rückbenennungswelle zahlreicher Verkehrsflächen, wurde auf diese „vergessen“ und Karl Lueger, welcher für seinen Antisemitismus bekannt war, blieb fast 80 Jahre im Wiener Straßennetz verankert. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 265)

Es wird unmissverständlich klar, dass Namen von Verkehrsflächen Ausdruck politischer Machtverhältnisse sind. Durch sie verwandelt sich eine Stadt in ein sogenanntes „Mnemotop“ und wird zu einer „Erinnerungslandschaft“. (vgl. GLASNER 2001: 283) Es hängt jedoch von den soziolinguistischen Voraussetzungen eines Menschen ab, ob er/sie das mentale Gedächtnis einer Stadt verstehen kann. (vgl. WINDBERGER-HEIDENKUMMER 2012: 2012: 265) Dabei zählen vor allem Faktoren wie das Alter, die Sprache, die Sozialisierung oder die Bildung eines Menschen. Jemand, der beispielsweise den Zweiten Weltkrieg noch selbst miterlebt hat, erkennt und versteht die symbolischen Benennungen, welche auf diese Zeit Bezug nehmen, eher, als ein junger Mensch, der die Geschehnisse nur aus Geschichtsbüchern kennt. Einen gänzlich differenten Zugang zum Erinnerungsspeicher einer Stadt haben beispielsweise Touristen, denn diese nehmen Straßennamen

meist einzig in ihrer Orientierungsfunktion wahr, sofern sie keine geschichtlichen Kenntnisse über die besuchte Stadt oder das besuchte Land besitzen.

Kapitel 4

Namengebung von Verkehrsflächen im urbanen Raum

4.1 Transformationsprozess in der Straßennamengebung

Die Gesamtheit der innerörtlichen Straßennamen bildet ein besonders hybrides und vielschichtiges Konglomerat. Grundsätzliche Aussagen zu Namengebung, -verwendung, -konstanz und -veränderung können zwar getroffen werden, dennoch lässt ihre Erforschung Gruppierung und Kategorisierung nur sehr bedingt zu und die konkreten Sachverhalte müssen von Fall zu Fall geklärt werden.

Fakt ist, dass die Benennung des städtischen Verkehrsflächennetzes oft viel zufälliger geschieht als man annehmen würde. Viele Straßennamen verdanken ihre Existenz dem Zufall und lassen sich kaum einem logischen System zuordnen. Andere wiederum wurden mit großer Sorgfalt gewählt, um ihre Umgebung näher zu definieren oder organisieren. Straßennamen wurden oft auch gegeben, um die Charakteristiken einer Region oder die Persönlichkeit der/s Namenpaten/in zu reflektieren. (vgl. NAUMANN 2004: 496) Die Liste der Benennungsmotive scheint endlos zu sein, doch dies war nicht immer so.

4.1.1 Straßenbenennung einst und heute

In Abschnitt 3.4. *Funktionen von Straßennamen* wird beschrieben, dass Straßennamen im Mittelalter *entstanden* sind und nicht *gegeben wurden*. Straßenbezeichnungen hatten ursprünglich lediglich eine beschreibende und identifizierende Funktion, da sich der

Name einer Straße in einem langwierigen Prozess aus jener Eigenschaft der Verkehrsfläche ausbildete, welche die Bewohner als am prägendsten für die jeweilige Straße wahrnahmen. Die Beschreibung der Straße musste also der Realität entsprechen, damit sie ihre identifizierende Funktion erfüllte und zum Straßennamen werden konnte. Der alte Namenbestand urbaner Verkehrsnetze gibt sehr viele Informationen über die realen Verhältnisse in der Straße zur Entstehungszeit wieder. (vgl. KETTNER 1998: 107-118) Die herkömmlichen Benennungsmotive für Verkehrsflächen stellten also herausragende Objekte beziehungsweise Gebäude, topographische Eigentümlichkeiten, Märkte oder handwerkliche Berufsgruppen dar. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 107-118)

Dieses Prinzip der identifizierenden Beschreibung von Straßen war in der Neuzeit nicht mehr weiterzuerfolgen, als das rasch ansteigende Bevölkerungswachstum die Städte schnell anschwellen ließ. In der zügig voranschreitenden und sehr homogenen Erschließung neuer Siedlungseinheiten war es kaum möglich, in jeder Straße schnell eine einzigartige Eigenschaft zu entdecken, welche die Grundlage für ihre identifizierende Beschreibung darstellen könnte. Neben dem raschen Bevölkerungswachstum, den geplanten Stadterweiterungen und dem Bedarf an schnellen Lösungen für namenlose Verkehrsflächen waren weitere Gründe für eine neue Art der Verkehrsflächenbezeichnung die Tatsachen, dass Behörden und Verwaltung immer mehr Lebensbereiche der Bevölkerung durchdrangen und dass ein stetig wachsender Anteil der Bevölkerung begann, an schriftlicher Kommunikation teilzunehmen. So wuchs das Bedürfnis der Stadtbewohner nach einer eindeutigen und unmissverständlichen Adresse. Man konnte nicht warten, bis sich die Beschreibung einer Straße in der alltäglichen Kommunikation der Menschen durchsetzt und somit zum verbindlichen Namen für diese Straße wurde. Man musste das herkömmliche System der Straßenbenennung aufgeben und durch ein neues System ersetzen.

Es wurden Straßenverzeichnisse angelegt, in denen der Straßennamenbestand der Städte erfasst und amtlich anerkannt wurde. Jede Straße bekam einen für alle bindenden Namen und jedes Haus eine eindeutige Adresse. Um diese neu gewonnene Ordnung beizubehalten, wurde jeder neuen Verkehrsfläche bereits in der Planungszeit beziehungsweise vor Einzug der ersten BewohnerInnen ein Name gegeben.

Moderne Straßennamen geben kaum mehr Auskunft über die realen Straßeneigenschaften, so wie es im Mittelalter noch der Fall war, sondern sind frei erfunden. Dadurch, dass der Name einer Verkehrsfläche nun in einem Benennungsakt gegeben wird, wurde die Straßennamengebung um eine entscheidende Facette erweitert, sie wurde nämlich zum Politikum. Früher unterlag die Entstehung von Straßennamen dem Primat der Zufälligkeit, denn man musste jene Namen hinnehmen, die sich im Laufe der Zeit im Volksmund durchgesetzt hatten. Heute hingegen sind Verkehrsflächenbezeichnungen Produkte interessengeleiteter Handlungen verschiedener Akteure unserer Gesellschaft. Zur ursprünglich rein deskriptiven und identifizierenden Funktion von Straßennamen

kamen eine identitätsstiftende Funktion, eine gewisse Allokationsfunktion und eine starke politische Funktion.

4.1.2 Lobbying und Interessengruppen

Dieser politische Aspekt, den die moderne Straßennamengebung mit sich brachte, ermöglichte es gewissen Interessengruppen durch Lobbying im öffentlichen Raum, Verkehrsflächenbezeichnungen zu Trägern politischer Ideologien und zu propagandistischen Selbstdarstellungsmedien zu machen. (vgl. KETTNER 1998: 107-118) Besonders mit dem Einsetzen personenbezogener Straßennamen wurden die vorherrschenden Machtstrukturen im Raum sehr deutlich sichtbar, da man erkennen konnte, wieviel und welcher Platz gewissen Sozialgruppen im öffentlichen Raum zugestanden wird.

Personennamen kamen bis Anfang des 19. Jahrhunderts nur sehr selten vor. Grundherren oder Grundbesitzer waren zwar schon gelegentlich Namengeber für Verkehrsflächen, jedoch nicht im Sinne ihrer Ehrung, sondern im Sinne des Besitztums und der räumlichen Zugehörigkeit. Mit der Verbreitung liberalistischen Gedankenguts und dem Vormarsch des Individualismus im 19. Jahrhundert wurde damit begonnen, durch Verkehrsflächenbezeichnungen Heldenverehrung und Personenkult auszudrücken. (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 11f)

Oftmals entstehen Namen von Verkehrsflächen auf Anraten beziehungsweise durch Intervention einer einzigen Person. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 274) Viele sehr mächtige Interessengruppen, darunter politische Parteien, die katholische Kirche und viele anderen Gesellschaften, Kammern oder Vereine, nutzten seit jeher das Medium der Straßennamen zur Machtdemonstration und Beeinflussung der öffentlichen Meinung. Eine neuere Erscheinung der letzten Jahrzehnte ist das starke Lobbying von Seiten privater Firmen, die ebenfalls das kommerzialistische Potenzial von Straßennamen erkannt haben, um dauerhaft im Bewusstsein der Menschen zu bleiben. (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 11f)

Peter AUTENGRUBER erwähnt in einem seiner Werke, dass aus Magistratsakten einige Interessenlagen hervorgehen und auch aus dem Abstimmungsverhalten der Parteien gewisse Schlüsse gezogen werden können. Unter den politischen Parteien sind es vor allem ÖVP (z.B. *Leopold-Figl-Gasse*, *Heinrich-Drimmel-Platz*, etc.) und SPÖ (*Bruno-Kreisky-Gasse*, *Otto-Bauer-Gasse*, *Helmut-Zilk-Park*, etc.), die zahlreiche Ehrungen ehemaliger Politiker in den Straßen Wiens durchsetzen konnten. Sogar die Grünen haben schon eine Verkehrsflächenbenennung nach einer ihrer Politikerinnen erreicht: den *Helene-Heppel-Park* in Mariahilf. Als Beispiel für die Straßenbenennung nach Gewerkschaften ist die *Hanuschgasse* zu nennen, welche Ferdinand Hanusch, dem ehemaligen Staatssekretär

für soziale Verwaltung, gedenkt. Auch der *Grete-Rehor-Platz* erinnert an eine Gewerkschaft, denn Grete Rehor war Textilgewerkschafterin. Als Vertreter der Wirtschaftskammer sind beispielsweise der *Julius-Raab-Platz* und der *Rudolf-Sallinger-Platz* zu nennen. Die Kirche als Interessengruppe ist natürlich auch sehr präsent. Einige Beispiele dafür sind der *Kardinal-Nagl-Platz*, der *Kardinal-König-Platz* und der *Lutherplatz*. Einige Verkehrsflächen sind nach Orden, Klöstern oder auch Pfarrern aus ehemaligen Vororten benannt. Eine weitere Gruppe, die in diesem Zusammenhang erwähnenswert ist, sind Verkehrsflächenbenennungen nach im Dienst verstorbenen Polizisten, wie zum Beispiel der *Wolfgang-Kössner-Park*, der *Gillingerweg* und die *Schrottenbachstraße*. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 274f)

Die Liste der verschiedenen Interessenvertreter, die im Bereich der Straßenbenennung ihren Einfluss ausüben und ihre Macht demonstrieren, könnte noch beliebig fortgesetzt werden. Durch die ausgewählten Beispiele wird deutlich, dass in der Verkehrsflächenbezeichnung eine große kommunikative und politische Bedeutung mitschwingt, welche den staatlichen Behörden nicht verborgen blieb und bei welcher sie sich dazu gezwungen sehen, gesetzlich regulierend zu interagieren. Die gesetzliche Lage zur Verkehrsflächenbenennung in Österreich stellt einen besonders interessanten und sehr komplexen Forschungsbereich dar, der nur schwer zu durchdringen ist.

4.2 Kriterien, Regelungen & Vorschriften der Namengebung von Verkehrsflächen in Österreich

Um die verschiedenen Praktiken der Benennung von Verkehrsflächen in Österreich durchdringen zu können, war eine Befragung der größeren urbanen Räume in Österreich nötig. In meiner Untersuchung wird keine Vollständigkeit angestrebt, da dies den quantitativen Rahmen dieser Arbeit sprengen würde. Vielmehr geht es darum, aus mehreren Beispielen gewisse Aussagen abzuleiten und Tendenzen in den verschiedenen Bundesländern auszumachen. Zu diesem Zweck wurde ein Fragebogen zur Thematik generiert, welcher im Anhang einzusehen ist. Dieser Fragebogen stellt neben einzelnen Amtsberichten und Gesetzestexten die Grundlage des empirischen Teils dieser Arbeit dar. Er wurde an die Magistrate der nach Bevölkerungszahl größten Städte Österreichs ausgeschickt, um einen realen Einblick in die gängige Praxis der Namengebung von Verkehrsflächen im urbanen Raum in Österreich zu bekommen. Um eine möglichst flächendeckende Untersuchung gewährleisten zu können, wurde bei der Auswahl der befragten Städte darauf geachtet, aus jedem Bundesland (bis auf Wien) mindestens drei ausgefüllte Fragebögen zu erhalten.

Die Untersuchung mittels Fragebogen funktionierte erstaunlich gut und die kontaktierten Gemeinden agierten sehr kooperativ und hilfsbereit. Im Zeitraum zwischen Februar

und April 2015 wurden 46 Fragebögen ausgeschickt und 29 wurden ausgefüllt retourniert. Daraus ergibt sich eine Rücklaufquote von 63%. Besonderes Augenmerk wurde natürlich auf die Bundeshauptstadt Wien und die acht Landeshauptstädte gelegt, da diese die aussagekräftigsten Ergebnisse zur Untersuchung beisteuern. Leider bekam ich nicht von allen neun eine Rückmeldung, denn Sankt Pölten antwortete trotz mehrmaliger Aufforderung nicht auf mein Anliegen. Die folgende Tabelle zeigt jene Städte, welche im Rahmen meiner Untersuchung kontaktiert wurden und kooperierten. Die Reihenfolge der Städte in der Tabelle folgt zuerst der alphabetischen Ordnung nach Bundesländern (beginnend mit dem Burgenland und endend mit Wien). Innerhalb der alphabetisch geordneten „Bundesland-Cluster“ erfolgt die Reihung der Städte nach ihrer Bevölkerungszahl¹:

TABELLE 4.1: Überblick der befragten Städte

Nr.	Bundesland	PLZ	Stadt	Einwohnerzahl (2014)
1	Burgenland	7000	Eisenstadt	13.485
2	Burgenland	7100	Neusiedl am See	7.584
3	Burgenland	7400	Oberwart	7.308
4	Kärnten	9020	Klagenfurt am Wörthersee	96.640
5	Kärnten	9400	Wolfsberg	24.993
6	Kärnten	9800	Spittal an der Drau	15.555
7	Niederösterreich	2700	Wiener Neustadt	42.273
8	Niederösterreich	3400	Klosterneuburg	26.174
9	Niederösterreich	3500	Krems an der Donau	24.085
10	Oberösterreich	4020	Linz	193.814
11	Oberösterreich	4400	Steyr	38.120
12	Oberösterreich	4060	Leonding	26.395
13	Oberösterreich	4050	Traun	23.834
14	Salzburg	5020	Salzburg	146.631
15	Salzburg	5400	Hallein	20.603
16	Salzburg	5760	Saalfelden am Steinernen Meer	16.100
17	Steiermark	7000	Graz	269.997
18	Steiermark	8700	Leoben	24.466
19	Steiermark	8605	Kapfenberg	23.235
20	Steiermark	8600	Bruck an der Mur	15.730
21	Tirol	6020	Innsbruck	124.579
22	Tirol	6130	Schwaz	13.187
23	Tirol	6060	Hall in Tirol	13.171

wird fortgesetzt

¹Fortschreibung der Registerzählung 2011, <http://www.statistik.at>, 18. April 2015

TABELLE 4.1 – Fortsetzung

Nr.	Bundesland	PLZ	Stadt	Einwohnerzahl (2014)
24	Tirol	6300	Wörgl	12.980
25	Vorarlberg	6850	Dornbirn	46.883
26	Vorarlberg	6800	Feldkirch	31.428
27	Vorarlberg	6900	Bregenz	28.412
28	Vorarlberg	6700	Bludenz	13.858
29	Wien	1010	Wien	1.714.227

4.2.1 Gesetzeslage in Österreich

Im Vergleich zu anderen Staaten besitzt der Bund in Österreich keine übergeordnete Kompetenz hinsichtlich Raumordnung und Raumplanung, sondern die Zuständigkeit liegt bei den einzelnen Ländern. Gesetzliche Grundlage für die überörtliche und örtliche Raumordnung stellen also Landesgesetze dar. Die Ausführung der örtlichen Raumplanung liegt laut Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) im Wirkungsbereich der Gemeinden². Aus der Zuständigkeit der Bundesländer ergibt sich die Schlussfolgerung, dass es in Österreich neun verschiedene Gesetzeslagen zur Regelung der Raumordnung gibt und daraus ergeben sich wiederum unterschiedliche Instrumente und Reglements im Bereich der Raumordnung.

Als Bestandteil der örtlichen und überörtlichen Raumordnung betrifft diese Regelung auch Verkehrsflächen. Tatsächlich gibt es in Österreich kein bundesweites Gesetz, welches die Vergabe von Namen für Verkehrsflächen regelt. Im B-VG (Artikel 118, Absatz 2) wird festgehalten, dass der Wirkungsbereich einer Gemeinde alle Angelegenheiten umfasst, „*die im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegen und geeignet sind, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden. Die Gesetze haben derartige Angelegenheiten ausdrücklich als solche des eigenen Wirkungsbereiches der Gemeinde zu bezeichnen*“. In Absatz 3 geht es weiter mit: „*Der Gemeinde sind zur Besorgung im eigenen Wirkungsbereich die behördlichen Aufgaben insbesondere in folgenden Angelegenheiten gewährleistet: [...] Verwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde [...]*“ Es gibt also in Österreich durchaus eine gesetzliche Vorgabe, wer sich mit der Verkehrsflächenbenennung befassen darf oder muss, nämlich die Gemeinde, da sie die „Eigentümerin“ der in ihr befindlichen Verkehrsflächen ist. Jedoch gibt es keine weiteren bundesweit festgelegten Benennungsregelungen. Die Gemeinde ist bei der Wahl der Namen also gesetzlich kaum beschnitten und darf Verkehrsflächenbezeichnungen relativ „frei“ wählen, da „lediglich“ darauf zu achten ist, durch die Namenwahl keine anderen Gesetze zu verletzen.

²vgl. <http://www.oerok.gv.at/die-oerok/raumordnung-in-oesterreich.html>, letzter Zugriff: 09.04.2015

In manchen Bundesländern findet man beispielsweise in der Bauordnung (z.B. in der niederösterreichischen Bauordnung, § 31 Abs. 3) oder im Straßengesetz (z.B. oberösterreichisches Straßengesetz 1991, § 10, Abs. 19) noch einmal den Verweis, dass die Namengebung von Verkehrsflächen im öffentlichen Raum durch Verordnung des Gemeinderates zu erfolgen hat. Es werden jedoch wieder keine Gesetze und Richtlinien zur konkreten Namenvergabe vorgegeben. Somit müsste man die einzelnen Gemeinden befragen, wie die Regelungen aussehen beziehungsweise nach welchen Regeln sie handeln. Erste Recherchen ergaben, dass es auch auf Gemeindeebene keine festgeschriebenen Rechtsgrundlagen gibt. In der Namensauswahl hat der Gemeinderat sehr viel Freiheit, denn es sind lediglich zwei gesetzliche Einschränkungen zu beachten: einerseits ist ein Gemeinderatsbeschluss erforderlich, das bedeutet es muss sich für die Vergabe eines Namens eine Mehrheit der im Gemeinderat vertretenen Personen finden und andererseits darf nicht gegen bestehende Gesetze verstoßen werden. Beispiele solcher bestehenden Gesetze wären folgende zwei: es wäre zum Beispiel nicht möglich, eine Straße *Adolf-Hitler-Straße* zu benennen, da dies gegen das Verbotsgesetzes der Wiederbetätigung verstoßen würde. Auch wäre es beispielsweise nicht erlaubt, eine Straße *Red-Bull-Straße* zu benennen, da dadurch eine Urheberrechtsverletzung begangen werden würde.

Fakt ist also, dass es in Österreich kein Gesetz gibt, welches die Verkehrsflächenbenennung im gesamten Land nach einheitlichen Aspekten regelt. Nicht einmal auf der nächsten Verwaltungsebene, auf der Bundesländerebene, gibt es einheitliche gesetzliche Regelungen, sondern die Kompetenz der Verkehrsflächenbezeichnung ist auf die Gemeindeebene ausgelagert. Auf der Ebene der einzelnen Gemeinden kann man in einigen, vorzugsweise den größeren Städten beziehungsweise Landeshauptstädten, gewisse eigens festgelegte Regelwerke vorfinden.

Die Bundeshauptstadt Wien sticht im Bereich der Verkehrsflächenbenennung besonders hervor und nimmt in der österreichischen Verkehrsflächenbenennung eine Vorzeigefunktion ein.

4.2.2 Benennungsgrundsätze

Der schon mehrmals zitierte Peter AUTENGRUBER, Lektor am Institut für Politikwissenschaft und am Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien, forscht sehr intensiv im Bereich der Verkehrsflächenbenennung, wenngleich sich seine Untersuchungen ausschließlich auf Wien konzentrieren. In seinen Arbeiten zu dieser Thematik beschreibt er einige schriftlich festgelegte, aber auch nicht schriftlich festgelegte Benennungsgrundsätze, bezieht sich dabei aber nur auf die Stadt Wien. Aus meiner Untersuchung geht jedoch klar hervor, dass diese Grundsätze auch in allen anderen Bundesländern verfolgt

und angewandt werden beziehungsweise als Vorlage für eigene Richtlinien zur Verkehrsflächenbenennung dienen. Die Benennungspraxis in Wien nimmt in ganz Österreich eine gewisse Primatstellung ein und ein Großteil der österreichischen Gemeinden lehnt sich sehr stark an die angewandte Benennungspraxis der Stadt Wien.

Peter AUTENGRUBER unterscheidet zwischen schriftlich und nicht schriftlich festgelegten Benennungsgrundsätzen, welche bis heute gültig sind und praktiziert werden. Zu den schriftlich festgelegten Benennungsgrundsätzen zählt er:

- *Vermeidung von Doppelbenennungen:* im Jahr 1862, im Rahmen des Eingemeindungsprozesses der Vorstädte (Wiener Gemeindebezirke 2 bis 9), setzte der Gemeinderat der Stadt Wien erstmals schriftlich fest, dass es keine Doppelbenennungen geben soll. Dieser Benennungsgrundsatz entstand vorrangig aus der Tatsache, dass die verschiedenen Vorstädte ihre Verkehrsflächen unabhängig voneinander benannten und daraus entwuchs bei der Eingemeindung die Problematik vieler Doppelbenennungen. Bis auf einige wenige Ausnahmen wurden die meisten Doppelbenennungen beseitigt. Aus diesem Grund gibt es heute in Wien jeweils zwei *Sternngassen, Kirchengassen* oder *Friedhofsstraßen*.
- *Lokale Ereignisse und Persönlichkeiten:* im Jahr 1872 brachte der Stadtarchivar Karl Weiß (1826-1895) den Vorschlag ein, lokale Ereignisse und Persönlichkeiten für neue Straßennamen heranzuziehen.
- *Verdienst um Wien und Interkalarfrist:* im Jahr 1894, im Laufe des Eingemeindungsprozesses weiterer Vororte (Wiener Gemeindebezirke 11 bis 19) setzte der Gemeinderat erstmals fest, dass die Benennung von Straßen, Gassen und Plätzen in erster Linie nach topographischen Bezeichnungen zu erfolgen hat. Wenn diesbezüglich keine Referenzpunkte gegeben sind, sollen zur Benennung lokale Gegebenheiten herangezogen werden. Wenn auch diesbezüglich Anhaltspunkte fehlen, sollen Personen herangezogen werden, welche durch besondere Leistungen für und Verdienste um Wien einer Ehrung im öffentlichen Raum würdig sind. Bei der Auswahl der Verkehrsfläche ist besonders darauf zu achten, dass die Straßenbenennung auch tatsächlich eine Ehrung darstellt.

Im Jahr 1894 wurde beschlossen, dass eine Benennung nach lebenden Personen nicht vorkommen dürfen: demnach kann zu Lebzeiten eines Menschen niemand voraussagen, wie sich eine Person im weiteren Leben noch entwickeln wird. Bekannte Persönlichkeiten der neueren Geschichte sollen nur dann als NamenpatInnen herangezogen werden, wenn ihr Geschichtsbild eindeutig abgeklärt ist. Erst rückblickend kann ein klares Urteil darüber gefällt werden, ob eine Person eine derartige Ehrung im öffentlichen Raum „verdient hat“. Seit dem Jahr 1989 ist

die Benennung von Verkehrsflächen nach bekannten, verstorbenen Persönlichkeiten frühestens ein Jahr nach deren Tod möglich. Diese Frist bezeichnet man als *Interkalarfrist*. Ausnahmen können diesbezüglich in Zeiten politischer Umbrüche festgehalten werden. Während der NS-Diktatur zwischen 1938 und 1945 und der sowjetischen Besatzungszeit zwischen 1945 und 1955 gab es durchaus Benennungen von Verkehrsflächen nach lebenden Personen, wie zum Beispiel *Adolf-Hitler-Platz*, *Stalinplatz* (Schwarzenbergplatz), *Tolbuchinstraße* (Laxemburger Straße) oder *Malinowskybrücke* (Floridsdorfer Brücke). (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 17-20) Auch heute kommt es in äußerst seltenen Fällen vor, dass die Interkalarfrist nicht eingehalten wird. Im burgenländischen Güssing wird dieser Benennungsgrundsatz nicht angewandt, denn schon kurz nach ihrer Rückkehr aus Sotschi wurde Snowboard-Olympiasiegerin Julia Dujmovits eine eigene Straße im Ort gewidmet³.

Zu den nicht schriftlich festgesetzten Benennungsgrundsätzen gehören:

- *Zuordnung eines weiteren Namens zu einer bestehenden Verkehrsfläche*: NamenpatIn für eine Verkehrsfläche zu sein, stellt eine besondere Ehre dar, die man mehr Menschen als möglich erweisen möchte, da es Verkehrsflächen nur in sehr begrenzter Anzahl gibt. Daher ist es mittlerweile üblich, neue Namen bereits bestehenden Verkehrsflächen zuzuordnen. Dies hat auch den Grund, dass man Verwechslungen vorbeugen möchte, indem man zwei verschiedene Verkehrsflächen sehr gleichklingend benennt (beispielsweise *Skodagasse* oder *Albin-Skoda-Gasse*). Wie in Abschnitt 2.1.1 *Internationale Instanzen der Erforschung geographischer Namen und Standardisierung von geographischen Namen* bereits erwähnt, bieten exakt spezifizierte und einwandfrei abgrenzbare geographische Namen, im engeren Sinn also Straßennamen, einen wichtigen zeitlichen Vorteil in Notfallsituationen. Das angeführte Beispiel der *Skodagasse* ist ursprünglich nach dem Arzt Albin Skoda benannt, seit 1987 ist diesem Straßennamen jedoch auch der Burgschauspieler Albin Skoda zugeordnet. Weitere Beispiele für Wien sind die *Domanigasse* (ursprünglich nach dem Heimatdichter Karl Domani, später auch nach Gottfried Domani, dem Direktor der Schlafwagen- und Touristikgesellschaft) und der *Augustinplatz* (einerseits nach dem umherfahrenden Sänger und andererseits nach der Sängerin Liane Augustin).
- *Zuordnung zur Wirkungsstätte beziehungsweise zur Leistung der geehrten Person*: die Zuordnung zur Wirkungsstätte beziehungsweise zu gewissen erbrachten Leistungen ist eine gängige Praxis in der Straßenbenennungspolitik. Besonders mit Persönlichkeiten aus Politik, Religion oder Kunstkreisen wird so verfahren, wie

³<http://kurier.at/thema/weltfrauentag/strassennamen-sie-sind-nicht-genug-gewuerdigt/54.758.590>, letzter Zugriff: 22.05.2015

folgende Beispiele zeigen: Bürgermeister Helmut Zilk wurde Namenpate des Platzes vor der Albertina, da er dort ein Denkmal gegen Krieg und Faschismus errichten ließ. Der Rabbiner Israel Friedmann, welcher mit seiner Synagoge in der Leopoldstadt ein bedeutendes jüdisches Zentrum in Wien schuf, bekam einen Platz im 2. Wiener Gemeindebezirk. Der Burgschauspieler Josef Meinrad ist Namensgeber für einen Platz vor dem Burgtheater und Dirigent Herbert von Karajan bekam einen Platz vor der Staatsoper.

- *Zuordnung zum Bezirk*: bei der Benennung von Verkehrsflächen wird auch immer darauf geachtet, dass eine gewisse Verbindung zum Bezirk besteht. Der ehemalige Bundespräsident Thomas Klestil wuchs im dritten Bezirk auf, weswegen er dort durch eine Straßenbenennung geehrt wurde. Zwei weitere Beispiele sind der Journalist Hugo Bettauer und die Schriftstellerin Hilde Spiel, welche in ihrem jeweiligen Heimatbezirk, in der Josefstadt und in Döbling, eine Verkehrsfläche zugeordnet bekamen.
- *Verstärkter Einzug von Frauen in den öffentlichen Raum*: wie schon des Öfteren erwähnt, herrscht in der Benennung von Verkehrsflächen nach Personen seit jeher ein sehr stark ausgeprägtes Ungleichgewicht zwischen Männern und Frauen. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts begann man damit, aktiv gegen diese Ungleichverteilung zwischen männlichen und weiblichen NamenpatInnen vorzugehen und versucht daher, Frauen bei der Wahl von neuen Straßennamen zu bevorzugen. Das Verhältnis zwischen Männern und Frauen in der Wiener Straßenbenennung liegt bei 90 zu 10 Prozent und ist in anderen Städten Österreichs sogar noch stärker ausgeprägt. In den letzten Jahren wurde jedoch eine Tendenz bemerkbar, nämlich dass die Anzahl der Frauen als Namensgeberinnen für Neubenennungen deutlich anstieg und im Jahr 2012 in Wien sogar erstmals die Anzahl der Männer überstieg. Der Grund dafür ist das Bauvorhaben in der Seestadt Aspern, wo für die Benennung der neuen Straßen nur Frauen herangezogen wurden. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 17-20)
- *Tradition der Viertel*: ein weiteres interessantes Benennungsmuster stellt die Tradition der Viertel dar, bei welcher versucht wird, zusammenhängende Siedlungsgebiete nach einheitlichen Gesichtspunkten zu benennen. So werden die bisherigen Benennungsmotive bei Neubenennungen fortgeführt und künstlich gewisse *Namenviertel* erzeugt. (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 17f) Durch die Bildung von Namensfeldern, in denen Straßennamen aufeinander abgestimmt sind, lässt sich die Orientierung innerhalb eines städtischen Verkehrsflächennetzes ungemein erleichtern. (vgl. KETTNER 1998: 109f) Ihren Anfang hat diese Tradition in Wien vor über 100 Jahren, als 1912 das sogenannte *Nibelungenviertel* im 15. Bezirk entstand. Die Straßennamen

dieses Viertels entwickelten sich aus der persönlichen Vorliebe des damals zuständigen Magistratsbeamten heraus, welcher für die Namengebung in einem neuen Wohngebiet einfach die Hauptfiguren seiner Lieblingssage heranzog (z.B. Brunhildengasse, Hagengasse, Kriemhildplatz) und somit im öffentlichen Raum verewigte. Wiederum ein Beispiel für die Beliebigkeit und Zufälligkeit, aus welcher sich die Namenlandschaft eines Verkehrsnetzes häufig entwickeln kann. 1923 entwickelte sich das *Planetenviertel* in Hütteldorf (z.B. Erdenweg, Jupiterweg, Sonnenweg etc.) und 1929 das *48er-Viertel* in Breitensee (z.B. Achtundvierzigerplatz), welches den Opfern der Revolution von 1848 gedenken soll. 1930 erschufen die Sozialdemokraten ein *Bauernführerviertel* in Favoriten (Stefan-Fadinger-Platz, Thomas-Münzer-Gasse etc.), um der Bauernaufständen im 16. und 17. Jahrhundert zu gedenken. Unter den Nationalsozialisten wurde 1942 ein Viertel nach *Tieren* (z.B. Entensteig, Uhugasse, Maulwurf-gasse etc.) benannt. Dies sind einige wenige Straßennamen, die während des Nationalsozialismus vergeben wurden und danach nicht umbenannt werden mussten. In der Zweiten Republik entstanden unter anderem ein *Edelsteinviertel* in der Leopoldstadt (Diamant-, Rubin-, Smaragd-gasse etc.), ein *Blumenviertel* im 22. Bezirk (Brombeer-, Hirse-, Hortensien- und Quittenweg etc.) und mehrere Siedlungen, welche geschlossene Benennungen nach Flüssen, GeisteswissenschaftlerInnen, PhysikerInnen, Pflanzen- und Tiernamen aufweisen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wollte man der Hilfe Schwedens gedenken und gestaltete ein *Schwedenviertel* beziehungsweise die *Per-Albin-Hansson-Siedlung* (z.B. Stockholm-Platz, Jenny-Lind-Gasse etc.). 1960 wurde das *Opernviertel* im 10. Bezirk geschaffen, indem Verkehrsflächen nach Opern von Verdi benannt wurden (z.B. Aidagasse, Traviatagasse etc.). Weiteres gibt es in Wien noch ein *Widerstandsviertel*, *Fußballerviertel*, *Norwegerviertel*, *Jazzviertel* und das 2000 entstandene *Schauspielerinnenviertel* im 23. Bezirk (z.B. Romy-Schneider-Gasse etc.). Das jüngste Namensviertel wurde 2006 in Stammersdorf kreiert, wobei Sportjournalisten zur Benennung herangezogen wurden (z.B. Edi-Finger-Straße etc.). (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 17f)

- *Sparsamkeit bei Umbenennungen*: ein weiterer schriftlich nicht festgesetzter Benennungsgrundsatz ist der zurückhaltende Umgang mit Umbenennungen. Es gibt Umbenennungen, diese jedoch nur in sehr geringem Ausmaß und nur bei dringendem Bedarf, da Umbenennungen letztendlich hohe Kosten mit sich bringen, welche der Bezirk, also im Endeffekt der/die SteuerzahlerIn, begleichen muss. Die Kosten sind bei Umbenennungen relativ hoch, denn es muss sehr vieles berücksichtigt werden: Änderung in allen Dokumenten der AnrainerInnen, von Firmenadressen, der Straßentafeln und in Straßenkarten.

Gelegentlich wurde in der Arbeit schon erwähnt, dass in Zeiten politischer Umbrüche durchaus große Umbenennungs- und Rückbenennungswellen stattfanden. Die Anzahl der Umbenennungen wird heute jedoch bewusst sehr gering gehalten und wirklich nur nach eingehender Untersuchung der Tatsachen vollzogen. In Österreich generell und speziell in Wien ist der häufigste Umbenennungsgrund von personenbezogenen Straßennamen eine Verbindung der/des Namenpaten/in zum Nationalsozialismus beziehungsweise eine Mitgliedschaft bei der NSDAP. Eine in diesem Zusammenhang interessante Rolle nimmt der *Familienplatz* in Ottakring ein. Zwischen 1881 und 1919 hieß dieser *Stefaniplatz*, doch nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Habsburger Namen im Straßennetz sukzessive reduziert und er wurde in *Bebelplatz* (deutscher Sozialistenführer) umbenannt. 1934 wurde er in *Kernstockplatz* (Kernstock war ein bekennender Antisemit) umbenannt und nach dem Zweiten Weltkrieg fand keine Rückbenennung auf *Bebelplatz* statt. Der Grund dafür ist wahrscheinlich, dass man unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg Benennungen nach Deutschen vermeiden wollte. Erst 1992 wurde der Platz umbenannt und zwar in *Familienplatz*. (vgl. ebd.: 13, 16f) Eine andere interessante Form der Umbenennung kann auch sein, dass eine Straße mit umstrittenem Namen der Einfachheit halber in eine angrenzende, bestehende Verkehrsfläche einbezogen wird. Ein Beispiel dafür stellt die *Heinrich-Maxa-Gasse* dar, welche - nachdem 2007 publik wurde, dass der ÖVP-Bezirkspolitiker Maxa NSDAP-Mitglied war - in den *Marathonweg* einbezogen wurde. Eine andere Art, um Umbenennungen zu vermeiden, ist es, nicht den Straßennamen zu ändern, sondern eine/n andere/n gleichnamige/n Namenpaten/in zu suchen. So wurde es im Fall des *Schlesingerplatzes* praktiziert, denn man wollte die altbekannte Adresse des Bezirksamts Josefstadt nicht ändern. Seit 2006 ist der Namenpate für diesen Platz nicht mehr der christlichsoziale Reichratsabgeordnete Josef Schlesinger (Antisemit), sondern die Zuordnung erfolgt nach der Politikerin und Frauenrechtlerin Therese Schlesinger. (vgl. ebd.: 9f)

- *Firmenbenennungen*: auch wirtschaftliche Interessen fließen in die Verkehrsflächenbenennung mit ein, denn Firmen wollen sich im öffentlichen Raum natürlich Platz verschaffen und ein Denkmal setzen. Firmennamen werden für die Benennung nicht herangezogen. Schon im Jahr 1907 forderten die Fiatwerke eine Straße, die nach ihnen benannt ist - die *Fiatstraße* - und wollten im Gegenzug dafür 2.000 Kronen für Wohltätigkeitszwecke spenden. Die Bezirksvertretung war damit einverstanden, der Magistrat lenkte jedoch nicht ein, mit der Begründung, dass Straßennamen Ehrungen darstellen und nicht durch Spenden erwerblich seien. (vgl. PETER 1992: 136f) Jedoch ist es möglich, Verkehrsflächen nach Firmengründern zu benennen. Dabei wird jedoch auch auf die üblichen Benennungsgrundsätze geachtet, wie zum

Beispiel Verdienst um Wien oder Interkalarfrist. Ein zusätzlicher Aspekt ist, dass die Firma eine gewisse Tradition besitzt und schon lange Bestand hat. Beispiele für Wien sind der *Friedrich-Wilhelm-RaiFFEisen-Platz* oder die *Johann-Ströck-Gasse*. Bei letzterer wurde sogar der Benennungsgrundsatz der Zugehörigkeit zum Bezirk angewandt, da die Firma Ströck im 22. Bezirk ihre erste Bäckerei hatte. Weitere Beispiele sind die *Shuttleworthstraße*, *Siemensstraße*, *Sverigestraße* (Ikea) und der *Kommunikationsplatz* (für Alcatel). (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 21)

- *Erläuterungstafeln*: unter Bürgermeister Helmut Zilk wurden ab dem Jahr 1993 Erläuterungstafeln verpflichtend. Auf diesen Zusatztafeln werden die Namen der Verkehrsflächen erklärt und näher spezifiziert. Man wollte damit erreichen, dass die WienerInnen ein besseres historisches Verständnis für ihre Stadt und ihren unmittelbaren Lebensraum erlangen. So wollte man gewährleisten, dass unbekannte Persönlichkeiten, Objekte oder Gebäude als NamengeberInnen für Verkehrsflächen für alle Bürger öffentlich nachzulesen sind. Seit 2008 sind auch sämtliche Brücken mit solchen Zusatztafeln bestückt. Diese Idee ist jedoch nicht zur Gänze neu, denn schon zu Zeiten der Ersten Republik fand man Aufzeichnungen über Schilder mit Zusatztexten zu Straßennamen. Das Prinzip konnte damals jedoch aus Kostengründen nicht durchgesetzt werden. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 269)

Im Juni 2013 wurde bezüglich der Verkehrsflächenbenennung in Wien im Gemeinderat ein rot-grüner Antrag angenommen, der zusätzliche Kriterien für die Auswahl von Straßennamen festlegt: Frauen sollen in Zukunft noch mehr im Mittelpunkt der Neubenennung von Verkehrsflächen stehen und mehr Präsenz im Straßenbild Wiens bekommen. Dazu sollen sie bei personenbezogenen Straßennamen zukünftig bevorzugt werden, sodass auf längerfristige Sicht ein Ausgleich zwischen Männern und Frauen als NamenpatInnen für Verkehrsflächen erzielt werden kann. Davon ist man jedoch noch weit entfernt beziehungsweise wird dieser Prozess noch lange dauern, da das Ungleichgewicht zwischen weiblichen und männlichen Straßennamen noch übermäßig stark ausgeprägt ist. Wie schon mehrmals erwähnt, liegt das Verhältnis bei 90 zu 10 Prozent zugunsten der männlichen Namen. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 21f) Dass Frauen jedoch merkbar stärker ins Stadtbild rücken, ist nur schwierig realisierbar, da der vermehrte Einsatz von Frauennamen hauptsächlich bei Neubenennungen Anwendung findet, welche größtenteils in Randzonen der Stadt vorkommen, wo neue Gebiete erschlossen werden. In der Innenstadt selbst kann diese neue Regelung nur bei Umbenennungen angewandt werden, welche sehr selten sind. Eine weitere Möglichkeit Frauen mehr ins Stadtbild zu integrieren, sind Großbauten im Stadtinneren, die neue Verkehrsflächen mit sich bringen, wie beispielsweise der neue Wiener Hauptbahnhof. Grundsätzlich ist es jedoch als eher schwieriger und langwieriger Prozess einzustufen, die Frauengeschichte mehr ins

Zentrum der Stadt zu verlagern⁴.

Im Beschluss von 2013 werden außerdem Einprägsamkeit, Unmissverständlichkeit und Wienbezug gefordert. Umbenennungen sollen weiterhin nur in Ausnahmefällen durchgeführt werden. Mehr Berücksichtigung in der Verkehrsflächenbenennung sollen zukünftig MigrantInnen erfahren, da diese in der Stadtgeschichte Wiens seit jeher eine tragende Rolle spielten. Wien ist eine Zuwanderungsstadt und deshalb wird es den Bezirken nahe gelegt, bei künftigen Benennungen MigrantInnen vorzuschlagen. (vgl. ebd.: 22)

Zur zeitlichen Einordnung der vorhandenen Regelungen und Vorschriften ist zu sagen, dass die meisten schriftlich und auch nicht schriftlich festgelegten Benennungsgrundsätze aus dem späten 19. Jahrhundert stammen. Neuere praktizierte Grundsätze, wie zum Beispiel die Vermeidung politisch umstrittener NamengeberInnen ergaben sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und ganz neue Grundsätze, wie die Bevorzugung von Frauen oder MigrantInnen als Namenpatinnen finden erst seit Beginn des 21. Jahrhunderts Anwendung.

4.2.3 Gemeinsamkeiten & Unterschiede in den Bundesländern

Im vorangegangenen Abschnitt wurde schon sehr ausführlich auf die gängige Praxis der Verkehrsflächenbenennung in Wien eingegangen. Nun komme ich zur Analyse des Fragebogens und den Regelungen in anderen österreichischen Städten.

4.2.3.1 Burgenland

Die drei untersuchten Städte im Burgenland (Eisenstadt, Neusiedl am See und Oberwart) gaben an, das Benennungsverfahren nach keiner gesetzlich festgelegten Grundlage zu gestalten. Die Prüfung der Burgenländischen Gemeindeordnung (2003, § 58, Abs. 2.4), des Burgenländischen Straßengesetzes (2005, § 9, Abs. 1) und des Eisenstädter Stadtrechts (2003, § 2, Abs. 4, § 12, Abs. 2.5 und § 56, Abs. 2.4) untermauern diese Angaben, denn in diesen drei Gesetzestexten wird nur darauf verwiesen, dass die Benennung von Verkehrsflächen in die Kompetenz der einzelnen Gemeinden fallen. Die befragten burgenländischen Gemeinden nennen jedoch verschiedene Kriterien, nach denen sie bei der Verkehrsflächenbenennung vorgehen und welche den bereits angeführten Benennungsgrundsätzen sehr ähnlich sind. In Eisenstadt wird darauf geachtet, keine historisch belasteten Namen für Verkehrsflächen auszuwählen. Bei personenbezogenen Straßennamen werden regionale und überregionale Persönlichkeiten ausgewählt (Verdienst um Eisenstadt oder das Burgenland) und es kommen keine Benennungen nach lebenden Personen vor. Außerdem sollen Doppelnennungen vermieden werden. Wenn es

⁴<http://wien.orf.at/news/stories/2585159/>, letzter Zugriff: 12.04.2015

möglich ist, sollen traditionelle Ried- und Flurnamen weitergeführt werden. In Neusiedl am See wird ebenfalls der Benennungsgrundsatz des Verdienstes um Neusiedl, das Burgenland oder generell Österreich angewandt. Außerdem werden alte Riedbezeichnungen fortgeführt und örtliche Gegebenheiten in die Benennung integriert. In Oberwart wird vor allem das Prinzip der Fortführung der Namensviertel angewandt. In meiner Befragung führte die Gemeinde an, dass die Straßennamen der Stadtgemeinde in gewisse Bereiche untergliedert sind (z.B. Obstbäume, normale Bäume, berühmte Komponisten). Diese Straßennamen sind in zusammenhängenden Bereichen der Stadt vorzufinden und werden bewusst nicht aufgebrochen und vermischt. Im Falle der Errichtung einer neuen Straße wird bei der Namenfindung ein zum jeweiligen Viertel passender Name gesucht und durch den Gemeinderat beschlossen.

4.2.3.2 Kärnten

Auch in Kärnten ist in der Kärntner Allgemeinen Gemeindeordnung (K-AGO 1998, § 10, Abs. 1 und 2) verankert, dass die Verwaltung der Verkehrsflächen einer Gemeinde in den Wirkungsbereich eben dieser fällt. Die drei befragten Städte Kärntens (Klagenfurt am Wörthersee, Spittal an der Drau und Wolfsberg) gaben jeweils sehr unterschiedliche Auskünfte. Wolfsberg machte zu der Frage, nach welchen explizit formulierten oder praktisch angewandten Regelungen bei der Verkehrsflächenbenennung vorgegangen wird, keine Angaben. Wenig später wird im Fragebogen jedoch angegeben, dass es keine Benennung nach lebenden Personen gibt. Dies ist zwar nur ein Hinweis auf die zuvor genannten „Wiener“ Benennungsgrundsätze, dennoch gibt es Grund zur Annahme, dass auch in Wolfsberg diese Benennungsgrundsätze angewandt werden. Spittal an der Drau gab an, die Benennung von Verkehrsflächen nach stadtinternen Richtlinien zu vollziehen, welche eine sehr starke Ähnlichkeit zu den in Wien praktizierten Benennungsgrundsätzen aufweisen (z.B. Prägnanz, Einprägsamkeit, keine ähnlich klingenden Namen, Bezugnahme auf ortsspezifische Charakteristiken der Straße, Weiterführung von historischen Flurnamen, Tradition der Viertel, Sparsamkeit mit Umbenennungen, keine Lebendenbenennungen). In Klagenfurt am Wörthersee sind diesbezügliche Vorgaben im Klagenfurter Stadtrecht (K-KStR 1998, § 2, Abs. 2) enthalten, in dem es heißt: *„Der Gemeinderat hat die Verkehrsflächen und die geschlossenen Siedlungen zu benennen. Hierbei ist auf die historischen und örtlichen Gegebenheiten Bedacht zu nehmen“*. In der Praxis werden vor allem bei Ereignis- und Personennamen der Gedenk- und Erinnerungsbeirat und das Kärntner Landesarchiv eingeschaltet und um eine Stellungnahme hinsichtlich einer geschichtlichen „Bedenklichkeit“ eines Namens gebeten. Eine weitere Praxis, die nicht gesetzlich verankert ist, stellt auch in Klagenfurt am Wörthersee die

Tradition der Viertel (Partnerstädte und Kärntner Täler) dar, um eine bessere Auffindbarkeit und Orientierung zu gewährleisten.

4.2.3.3 Niederösterreich

In der Niederösterreichischen Bauordnung (NÖ BO 2014) wird in § 31, Absatz 3 verlautbart: „*Die Bezeichnung von öffentlichen Verkehrsflächen oder die Änderung von Hausnummern hat mit Verordnung des Gemeinderates zu erfolgen. Änderungen von Hausnummern dürfen für gesamte Ortschaften oder bezeichnete öffentliche Verkehrsflächen erfolgen*“. Auch in der Niederösterreichischen Gemeindeordnung (NÖ GemO. 1973) wird in § 32, Absätze 1 und 2.4 verkündet, dass sämtliche Angelegenheiten rund um die Verwaltung von Verkehrsflächen in den Wirkungsbereich der Gemeinde fallen. Im Bundesland Niederösterreich gibt es ebenfalls keine genaueren gesetzlichen Ausführungen bezüglich etwaiger Vorgaben zur Straßenbenennung. Alle drei befragten Städte in Niederösterreich (Wiener Neustadt, Krems an der Donau und Klosterneuburg) gaben an, die Namengebung von Verkehrsflächen nach keinem gesetzlichen Regulativ durchzuführen. In Wiener Neustadt existiert eine Evidenzliste mit möglichen Namen für Neubenennungen. Im Fragebogen werden vor allem folgende zwei Benennungsprinzipien genannt: Verdienst um Wiener Neustadt bei personenbezogenen Straßennamen und Fortführung traditioneller Flur- und Riednamen. Krems an der Donau nennt für die Vergabe von Verkehrsflächenbezeichnungen drei Richtlinien: Namen für Verkehrsflächen müssen mit dem jeweiligen Ort in Verbindung stehen (z.B. Riednamen), einen Bezug zur Stadt Krems haben und falls es sich um Persönlichkeiten handelt, müssen diese verstorben sein. In Klosterneuburg gibt es ebenfalls keine festgeschriebenen gesetzlichen Regelungen für die Verkehrsflächenbenennung, doch auch hier werden einige der bereits bekannten Benennungsgrundsätze angewandt (Würdigung einer verdienten Persönlichkeit mit Bezug zu Klosterneuburg und Vermeidung von Doppelnennungen).

4.2.3.4 Oberösterreich

In Oberösterreich ist im Oberösterreichischen Straßengesetz (1991, § 10, Abs. 1) Folgendes festgelegt: „*Hat die Gemeinde zur Bezeichnung einer Verkehrsfläche der Gemeinde einen Namen bestimmt, ist diese am Beginn und am Ende durch eine Straßennamentafel zu kennzeichnen*“. In der Oberösterreichischen Gemeindeordnung 1990 (Oö. GemO 1990, § 40, Abs. 1 und 2.4) ist ebenfalls gesetzlich festgehalten, dass der Gemeinderat die Straßennamen bestimmt, jedoch werden keine weiteren Auflagen oder Richtlinien für den Benennungsprozess erwähnt. Im Linzer Stadtrecht oder Statut für die Landeshauptstadt Linz (StL. 1992, § 44, Abs. 2.4) ist verlautbart, dass die Verwaltung von Verkehrsflächen,

und somit auch die Benennung von ebendiesen in den Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats beziehungsweise Stadtsenats fällt. Auch im Statut für die Stadt Steyr (StS. 1992, § 44, Abs. 2.4) steht, dass sämtliche Angelegenheiten rund um die Verwaltung von Verkehrsflächen dem Gemeinderat und dem Stadtsenat unterliegen. Die Stadt Linz gibt im Fragebogen an, bei der Verkehrsflächenbenennung nach keinem Regelwerk vorzugehen, die Benennung erfolgt wiederum nach einigen der schon bekannten Benennungsgrundsätze: Verdienst um Linz und Fortsetzung alter Flur- und Lokalbezeichnungen. Die Städte Steyr und Leonding sagen aus, die Straßenbenennung nach Vorgaben des oberösterreichischen Straßengesetzes durchzuführen. Dies ist eine sehr interessante Aussage, denn in diesem Gesetz ist lediglich festgelegt, dass die Gemeinde einen Straßennamen festlegt. Wie sie jedoch zu diesem Namen kommt, wird wieder nicht näher spezifiziert. Die Stadt Traun führt im Fragebogen an, dass zur Namengebung von Verkehrsflächen kein Gesetzestext herangezogen wird, sondern dass vorhandene historische Entwicklungen in der Benennungspraxis weitergeführt werden. Dazu wird beispielsweise der Benennungsgrundsatz der Tradition des Viertels oder des Verdienstes um Traun erwähnt.

4.2.3.5 Salzburg

Im Bundesland Salzburg wird in der Salzburger Gemeindeordnung (GdO 1994, § 16, Abs. 2.4) und im Salzburger Baupolizeigesetz (BauPolG 1997, § 18, Orientierungsnummern) verlautbart, dass die Benennung von Verkehrsflächen in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde fällt. Abermals gibt es keine näheren Richtlinien und Vorgaben für die Namengebung. Auch für die Landeshauptstadt Salzburg legt das Salzburger Stadtrecht (1966 § 38, Abs. 2.4) wiederum nur fest, dass die Zuständigkeit für Straßennamen beim Gemeinderat liegt. Die Stadt Salzburg verfügt jedoch über einen Amtsbericht (vom 12.2.2013, 02/01/24663/2013/002), welcher für die Benennung von Verkehrsflächen in der Stadt Regeln vorgibt. Der von der Kulturabteilung vorgelegte Amtsbericht zur „Benennung von Verkehrsflächen der Stadt Salzburg“ wurde einstimmig beschlossen. Es handelt sich dabei um einen Bericht von Dr. Sabine Veits-Falk, einer Historikerin des Stadtarchivs, in welchem sie zunächst die Entwicklung der Straßenbenennung in der Stadt Salzburg ab dem Mittelalter darstellt. Ihre Schlussfolgerungen aus der Untersuchung des Straßennamenguts der Stadt Salzburg lauten: seit den 1980er Jahren wurden vermehrt Namen zum Gedenken an NS-Opfer und NS-WiderstandskämpferInnen vergeben. In jüngster Vergangenheit ist eine Tendenz zur Vergabe von Frauennamen zu bemerken, um sie besser in das Stadtbild Salzburgs und die öffentliche Wahrnehmung zu integrieren. In Salzburg sind von insgesamt 1.143 Verkehrsflächenbezeichnungen, 515 (45,1%) nicht personenbezogen (Benennung nach Orts- und Flurnamen, Tieren, Blumen etc.) und 65 Namen (5,7%) sind auf berühmte Familien, sowie Personen- und Berufsgruppen bezogen. Insgesamt 529

Verkehrsflächen (46,3%) sind derzeit nach Männern, jedoch nur 34 Straßen (3%) nach Frauen benannt. Im beschlossenen Amtsbericht sind zehn Richtlinien für die zukünftige Benennung von Straßen festgelegt: demnach handelt es sich um formale Kriterien und die Bevorzugung von Frauen oder Opfern aus dem Widerstand gegen den Nationalsozialismus. Auch die direkte Beziehung zur Stadt Salzburg und ein Bezug zum Viertel sind darin festgehalten. Die Benennung nach lebenden Personen ist auch hier nicht möglich. Der Kriterienkatalog behandelt auch das Thema der Umbenennungen, welche aus politischem oder städtebaulichem Anlass (natürlich nur bei schwerwiegenden Gründen) im Gemeinderat beschlossen werden können. Mit Bezugnahme auf diesen Punkt wurde die Kulturabteilung mit einem weiteren Amtsbericht beauftragt, in welchem untersucht werden soll, ob und wenn ja, welche Verkehrsflächenbenennungen für eine Umbenennung in Frage kommen würden. Dem Amtsbericht (vom 12.2.2013, 02/01/24663/2013/002) liegt außerdem eine Liste mit Vorschlägen für zukünftige Benennungen nach Personen bei, deren Biographien bereits umfassend durchleuchtet wurden und die einer Ehrung im öffentlichen Raum durchaus als würdig erachtet werden. Einige Beispiele dafür sind: das Ehepaar Anna und Anton Reindl (leisteten Widerstand gegen das NS-Regime), Direktor der HS Haydnstraße Josef Reischenböck (im Nationalsozialismus hingerichtet), Künstlerin und NS-Opfer Helene von Taussig oder die erste Stadträtin Salzburgs Martha Weiser⁵. Die Salzburger Gemeinderätin Mag.^a Ingeborg Haller von den Grünen nahm 2013 ebenfalls Stellung zu diesem Themenkreis. Sie befindet den vorliegenden Amtsbericht zur Straßenbenennungen inklusive Kriterienkatalog als essenziell für einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Medium Straßennamen. Dennoch kritisiert sie, dass der Amtsbericht vorwiegend auf die Frage des zukünftigen Umgangs mit Straßenbenennungen eingeht und nicht auf die bereits bestehenden Straßennamen. Ihres Erachtens nach wird das Thema Umbenennungen nur sehr allgemein und oberflächlich behandelt (es wird lediglich darauf verwiesen, dass diese nur in folgenschweren Fällen vorgenommen werden sollen). Sie verweist hier auf eine seit 2011 laufende Untersuchung der Stadt Wien. In Wien werden aktuell sämtliche personenbezogene Straßennamen einer kritischen Analyse bezüglich ihres zeithistorischen Kontextes unterzogen. Diese Untersuchung wird von einer unabhängigen ForscherInnengruppe des Instituts für Zeitgeschichte der Universität Wien durchgeführt. Laut AKO wurden die Ergebnisse dieser Analyse in Wien jedoch bisher nicht umgesetzt und wegen des Widerstands einiger Gemeinderatsfraktionen können diese vermutlich noch länger nicht umgesetzt werden. Eine vergleichbare Erfassung und historische Kontextualisierung von personenbezogenen Straßenbenennungen wäre auch in der Stadt Salzburg sinnvoll und wünschenswert. Ingeborg Haller stellte daher einen Antrag, auch in der Stadt Salzburg HistorikerInnen zu beauftragen, welche die

⁵https://www.stadt-salzburg.at/aktuell/aussendungen/2013/kulturausschuss_377135.htm, letzter Zugriff: 14.05.2015

personenbezogenen Salzburger Straßenbenennungen eingehend überprüfen. Weiters fordert sie, dass auch in Salzburg Straßennamen durch Zusatztafeln ergänzt werden, welche relevante biographische Hintergrundinformationen der NamengeberInnen darstellen⁶. Es wird also deutlich, dass die Straßenbenennung in der Stadt Salzburg einen hohen politischen Stellenwert besitzt und ein stark diskutiertes Thema darstellt. Doch auch die anderen beiden an der Befragung teilnehmenden Städte des Bundeslandes Salzburg lieferten sehr interessante Ergebnisse: Saalfelden verwies wieder auf § 18 des Salzburger Baupolizeigesetzes (BauPolG 1997), in welchem sinngemäß nur verlautbart wird, dass Orientierungsnummern dann zu vergeben sind, sobald sich der Gemeinderat auf den Namen einer Straße geeinigt hat. In diesem Gesetz stehen, wie schon erwähnt, keinerlei weitere Richtlinien zur Verkehrsflächenbenennung. Es werden jedoch vier Kriterien angegeben, nach denen die Namen ausgewählt werden: nach verdienten, verstorbenen Persönlichkeiten aus Saalfelden (z.B. *Leopold-Radauer-Straße*), nach landschaftsbezogenen Merkmalen (z.B. *Blattfeldstraße*, *Breithornweg*), historischen Bezeichnungen (z.B. *Schloßstraße*, *Farmachstraße*) oder nach historischen Verbindungen zu anderen Ortschaften (z.B. *Leogangstraße*, *Zellerstraße* oder *Lofererstraße*). Hallein gab die Auskunft, dass die Namengebung von Verkehrsflächen ohne vorgegebenes Regelwerk erfolgt und jeder Fall im Einzelnen ausdiskutiert wird. Dieses Ergebnis im Bundesland Salzburg finde ich besonders spannend, denn hier erscheint es einem doch sehr merkwürdig, dass es trotz des umfassenden Amtsberichts zur „Benennung von Verkehrsflächen der Stadt Salzburg“ andere Städte im Bundesland gibt, die in der Straßenbenennung nach keinen Regeln vorgehen. Hier würde man doch mehr Koordination und Kooperation zwischen der Landeshauptstadt und den übrigen Städten vermuten.

4.2.3.6 Steiermark

In der Steiermark wird in der Steiermärkischen Gemeindeordnung (GemO, 1967, § 40) festgelegt, dass die Verwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde in deren Wirkungsbereich fällt. Weiters wird in § 5a (Bezeichnung von Verkehrsflächen) ausgeführt, dass die Gemeinde im Gemeindegebiet gelegene Verkehrsflächen durch Beschluss des Gemeinderates mit Namen benennen kann. Im Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetz (LStVG, 1964) wird in § 9 noch einmal Bezug auf diese Thematik genommen, nämlich ist darin festgelegt, dass die Straßenverwaltungen über die in ihrer Verwaltung stehenden Straßen Verzeichnisse führen müssen. In § 12 wird noch einmal verdeutlicht, dass Gemeindestraßen durch die Gemeinde verwaltet werden. Es gibt wieder zahlreiche Hinweise darauf, dass Straßennamen durch die Gemeinde und im engeren Sinn durch den

⁶<http://www.buergerliste.at/de/gemeinderat-anfragen/detail.aspx?id=133>, letzter Zugriff: 14.05.2015

Gemeinderat vergeben werden, doch nähere Hinweise auf konkrete Richtlinien zur Namenvergabe findet man auch nicht. Betrachtet man die Antworten der vier befragten Städte (Graz, Leoben, Bruck an der Mur, Kapfenberg), so ergibt sich ein sehr breit gefächertes Bild: In den § 41 und § 45 des Statuts der Landeshauptstadt Graz (1967) wird noch einmal festgehalten, dass der Gemeinderat für sämtliche sich im Gemeindegebiet befindliche Verkehrsflächen verantwortlich ist. Graz gibt im Fragebogen an, sich an die „grundsätzlichen“ Richtlinien für die Benennung von Straßen, Wegen, Plätzen, Brücken und Parkanlagen zu halten, wobei nicht näher bestimmt wird, woher diese Richtlinien stammen oder wo diese nachzulesen sind. Bei weiterer Recherche konnte ich diese Richtlinien finden. Diese grundsätzlichen Richtlinien für Straßenbenennungen wurden 1989 vom Grazer Gemeinderat beschlossen (A 10/6-036238/2006, A 16-2347/2006-11). Sie enthalten gewisse Rahmenvoraussetzungen, die bei der Durchführung von Umbenennungen und für die Verfahrensabwicklung bei Neubenennungen zu beachten sind. In den Richtlinien ist angeführt, nach welchen Gesichtspunkten bei der Wahl der Verkehrsflächenbezeichnung vorzugehen ist. Im Jahr 2003 erfolgten zwei Änderungen der Richtlinien: einerseits änderte sich im Bereich der Umbenennungen, dass sie dann vorzunehmen sind, wenn die namengebende Person einen historisch belasteten Bezug aufweist. Bei künftigen personenbezogenen Neubenennungen wurde verändert, dass diese in Zukunft einer Überprüfung unterzogen werden sollen, bevor sie tatsächlich zur Anwendung kommen, um historisch belastete Persönlichkeiten gar nicht erst als NamenpatInnen vorzuschlagen. Die Stadt Leoben gibt an, sich bei der Verkehrsflächenbezeichnung an kein gesetzliches Regelwerk zu halten, sondern lediglich nach implizit angewandten Regeln vorzugehen. Dazu werden Namen herangezogen, die Bezüge zur Leobener Lokalgeschichte und gebräuchlichen Riedbezeichnungen aufweisen. Weiters wird angegeben, dass bei personenbezogenen Benennungen vorrangig Frauen bevorzugt werden. Auch in Bruck an der Mur gibt es keinen Gesetzestext, der die Namengebung von Verkehrsflächen klar und deutlich regelt. Auch hier hält man sich an implizite Regelungen, wie zum Beispiel: es werden verdiente Persönlichkeiten aus der Geschichte der Stadt als NamenpatInnen ausgewählt, unter besonderer Berücksichtigung von Frauen, um das bestehende Defizit zwischen weiblichen und männlichen NamenpatInnen für Straßennamen auszugleichen. Zahlreiche Straßen wurden nach Handwerken benannt, die eine lokale Tradition besitzen und sich lange Zeit gehalten haben (z.B. *Nagelschmiedgasse*, *Ringelschmiedgasse* oder *Seifensiedergasse*). Außerdem wurde im Fragebogen erwähnt, dass keine NamengeberInnen mit historisch belastetem Bezug in Frage kommen. Diese Formulierung ist exakt dieselbe wie in den *Grundsätzlichen Richtlinien für Straßenbenennungen aus der Stadt Graz*, was darauf schließen lässt, dass diese Quelle in Bruck an der Mur durchaus bekannt ist und indirekt nach ihr gehandelt wird. Im retournierten Fragebogen der Stadt Kapfenberg wurde auf den § 5a der Steiermärkischen Gemeindeordnung (GemO, 1967) verwiesen, welcher besagt, dass es die Aufgabe der Gemeinde ist, neues Bauland

und die sich darin befindlichen Verkehrsflächen zu benennen. Weiters wird angeführt, dass diesbezüglich keine Gesetze in der Steiermark existieren und sich die Stadt Kapfenberg nach einem Regelwerk richtet, das in einer informellen Bauausschusssitzung am 26.02.2000 erstellt wurde. Dieses Regelwerk gliedert sich in drei Teile: im ersten wird darauf hingewiesen, dass in erster Linie Namen nach eingebürgerten Flur- und Riednamen oder Ortsbezeichnungen (z.B. *Arndorfer Leitn*) zu vergeben sind. Da die Stadt sehr viele Phantasienamen (z.B. *Rosengasse*) vergeben hat und diese zwecks besserer Orientierung gruppenweise angeordnet hat (z.B. in einer Siedlung nur Blumenamen), besagt der zweite Teil, dass dieses Prinzip fortzuführen ist. Im dritten Teil wird festgehalten, dass keine lebenden Personen zur Benennung herangezogen werden und NamensgeberInnen um die Stadt verdiente KapfenbergerInnen sein sollten. Neue Straßen in einem Gebiet sollten zur inhaltlichen Gruppe passend benannt werden (z.B. DichterInnen, WiderstandskämpferInnen) und es sollten zukünftig möglichst nur Frauen sein, um das derzeitige Geschlechterverhältnis auszugleichen (über 100 männliche Namensgeber und unter 10 weibliche).

4.2.3.7 Tirol

In Tirol ist in der Tiroler Gemeindeordnung (TGO, 2001, § 16, Abs. 2d) verlautbart, dass die Gemeinde für die Verwaltung der Verkehrsflächen innerhalb des Gemeindegebiets Verantwortung zu tragen hat. Im Tiroler Straßengesetz (1988, § 14, Abs. 1) wird dies noch einmal deutlich: „*Straßenverwalter der Gemeindestraßen ist die betreffende Gemeinde*“. Auch im Stadtrecht der Landeshauptstadt Innsbruck (1975) wird in § 7, Absatz 2d darauf hingewiesen, dass die Verwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde in den Wirkungsbereich der Stadt fällt. In § 18, Absatz 2f wird nicht mehr nur von Verwaltung der Verkehrsflächen gesprochen, sondern sogar von ihrer Benennung: „*Der Gemeinderat ist für die Benennung von Verkehrsflächen verantwortlich*“. Auch in Tirol findet man keine weiteren gesetzlich verankerten Richtlinien zur Benennung von Verkehrsflächen. Der Fragebogen der Stadt Innsbruck gibt keinerlei Auskunft darüber, nach welchen Kriterien bei der Namenwahl von Verkehrsflächen vorgegangen wird. Lediglich eine Sache wird angegeben, nämlich, dass in erster Linie die Namen verdienter Frauen herangezogen werden, da der Großteil der personenbezogenen Verkehrsflächen derzeit nach Männern benannt ist. Auch die Stadt Wörgl gibt an, dass nach keinem explizit formulierten Gesetzestext vorgegangen wird. Für die Benennung werden geschichtlich und geographisch bedeutsame Gegebenheiten herangezogen. Die Stadt Hall in Tirol antwortete, dass die Rechtsgrundlage für die Benennung von Verkehrsflächen das Gesetz über Gebäudenummerierung und Verkehrsflächenbezeichnung (1991) darstellt. In § 1

(Bezeichnung von Verkehrsflächen) dieses Gesetzes wird verlautbart: „(1) Die Gemeinden können durch Verordnung die in ihrem Gebiet gelegenen Verkehrsflächen [...] im Interesse der besseren Orientierung [...] mit Namen bezeichnen. Die Gemeinden haben durch Verordnung die in ihrem Gebiet gelegenen Verkehrsflächen mit Namen zu bezeichnen, soweit dies im Hinblick auf die Siedlungsstruktur, die Größe des Gemeindegebietes oder die Einwohnerzahl zur besseren Orientierung und zum leichteren Auffinden von Gebäuden erforderlich ist. (2) Namen lebender Personen dürfen nur mit deren Zustimmung zur Bezeichnung von Verkehrsflächen verwendet werden. (3) Verordnungen über die Bezeichnung von Verkehrsflächen dürfen nur geändert werden, wenn wichtige Gründe hierfür vorliegen.“ Dieser Gesetzestext sagt wieder nur aus, dass die Gemeinde die Benennung von Verkehrsflächen über hat und gibt nur ein Kriterium zur praktischen Handhabung des Prozesses vor, nämlich dass bei Benennung nach lebenden Personen, diese ihr Einverständnis geben müssen. Auch für Hall in Tirol gibt es demnach keine explizit formulierten Regelungen. Bezüglich der praktischen Handhabung werden im Fragebogen jedoch folgende Richtlinien angegeben: Aktualität beziehungsweise Erinnerungswert (Ehrung von Persönlichkeiten, Flurnamen, historische Ereignisse), Angemessenheit und politischer und öffentlicher Konsens. Die Stadt Schwaz gibt ebenfalls kein gesetzliches Regelwerk an, nach dem verfahren wird, sondern drei praktisch angewandte Kriterien: zur Benennung werden verdiente Persönlichkeiten, alte Flurnamen oder Bezeichnungen aus dem Volksmund herangezogen. Bezüglich personenbezogener Straßennamen gab die Stadt außerdem an, dass für die Bildung des Straßennamens heute nur mehr der Familienname herangezogen wird und nicht mehr wie früher, der gesamte Name einer Person. Durch die bloße Verwendung des Nachnamens einer Person zur Straßennamenbildung sollen ungewollte Abkürzungen im Sprachgebrauch vermieden werden. Zusätzlich zum Straßenschild wird eine Zusatztafel angebracht, mit genauer Beschreibung der Person und einem Code, der für zusätzliche Information auf eine Homepage weiterleitet.

4.2.3.8 Vorarlberg

In Vorarlberg findet man im Gesetz für die Organisation der Gemeindeverwaltung (GG, 1985) in § 15 (Bezeichnung von Örtlichkeiten, Verkehrsflächen, Gebäuden und deren Nutzungseinheiten) Folgendes: „(1) Die Gemeinde kann im Gemeindegebiet geographische Bezeichnungen von ausschließlich oder überwiegend örtlicher Bedeutung, sowie deren Schreibweise unter Bedachtnahme auf das sprachliche Herkommen durch Verordnung festsetzen. [...] (3) Die Gemeinde kann durch Verordnung die in ihrem Gebiet gelegenen Verkehrsflächen mit Namen bezeichnen. Die Anbringung einer Tafel mit einer solchen Bezeichnung ist ohne Entgelt zu dulden“. Drei der vier befragten Vorarlberger Städte (Dornbirn, Bludenz, Feldkirch) geben jenes Gemeindegesetz als gesetzliche Grundlage

für die Benennung von Verkehrsflächen an. Im Gemeindegesetz wird jedoch lediglich darauf verwiesen, dass die Gemeinde Straßennamen zu vergeben hat. Die Landeshauptstadt Bregenz sagt aus, dass die Verkehrsflächenbenennung nicht gesetzlich geregelt ist. In Bregenz werden für die Straßenbenennung in der Regel Flurnamen oder Namen verstorbener Persönlichkeiten herangezogen, welche zu Lebzeiten Verdienste um die Stadt erworben haben. Wie schon erwähnt, gibt die Stadt Dornbirn an, als gesetzliche Grundlage für die Auswahl eines Namens für eine Verkehrsfläche das Vorarlberger Gemeindegesetz heranzuziehen, was jedoch falsch ist, da in diesem Gesetz keine konkreten Richtlinien für die Namenwahl enthalten sind. Weiters gibt Dornbirn an, früher fast nur Flurnamen verwendet zu haben, während hingegen in jüngster Vergangenheit bei Erschließungsstraßen von Betriebsgebieten häufig Namen von Industriepionieren und bei Erschließungsstraßen am Siedlungsrand mehrfach Namen aus Flora und Fauna verwendet werden. Außerdem werden zunehmend Namen von Persönlichkeiten mit örtlichem Bezug vergeben. Die Stadt Feldkirch beantwortet den Fragebogen folgendermaßen: man hält sich bei der Verkehrsflächenbenennung an kein Regelwerk. Paragraph 15 des Gemeindegesetzes legt lediglich fest, dass Verkehrsflächen zu bezeichnen sind, aber konkrete Vorgaben zur Namenwahl liegen nicht vor. Interne Richtlinien gibt es auch nicht, sondern bei Bedarf neuer Verkehrsflächenbezeichnungen werden Ortsvorsteher, Stadtarchivar und eventuell der Heimatkundeverein um Vorschläge gebeten. Die Stadt Bludenz gibt ebenfalls an, nach § 15 des Vorarlberger Gemeindegesetzes zu handeln. In der Regel werden Straßen in Bludenz nach örtlichen Flurnamen benannt, in Ausnahmefällen auch nach besonderen Persönlichkeiten der Stadtgeschichte.

4.2.3.9 Resümee

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es bezüglich der Benennung von Verkehrsflächen in Österreich auch auf Landesebene keine gesetzlichen Regelwerke gibt, in denen konkrete Vorgaben oder Richtlinien zur Namenwahl für Verkehrsflächen vorzufinden sind. In sämtlichen Gesetzestexten wird lediglich festgelegt, dass öffentliche Verkehrsflächen zu benennen sind und dass diese Benennung in den Wirkungsbereich der Gemeinde fällt. Einige Städte, darunter hauptsächlich die größeren, beschäftigen sich intensiver mit der Thematik der Straßenbenennung und haben eigene Richtlinien entwickelt, nach denen sie vorgehen. Allen voran steht natürlich die Bundeshauptstadt Wien, welche sich sehr eingehend mit vergangenen und zukünftigen Straßenbenennungen beschäftigt und seit 2011 sogar eine unabhängige ForscherInnengruppe mit einer umfassenden Untersuchung und historischen Kontextualisierung der Wiener Straßennamen

beauftragt hat. Die Stadt Wien nimmt bezüglich der Benennungspraxis von Verkehrsflächen in Österreich eindeutig eine tonangebende Rolle ein und dient den übrigen Städten als Vorzeige- beziehungsweise Lehrobject. Die in Wien praktizierten Benennungsgrundsätze - festgeschrieben oder nicht - können für ganz Österreich als grundlegend angesehen werden. Umsetzungspraktiken in Wien finden über kurz oder lang auch im Rest Österreichs Anwendung. Die Wiener Benennungsgrundsätze können durchaus als Grundlage für sämtliche andere Regelwerke, die in anderen österreichischen Städten existieren, angesehen werden. Weitere Städte, die sich sehr intensiv mit dem Themenkreis der Verkehrsflächenbenennung auseinandersetzen und eigene Richtlinien besitzen, sind zum Beispiel Salzburg, Graz, Kapfenberg und Spittal an der Drau. Dieses Ergebnis ist überraschend, da andere sehr „bedeutende“ Städte des österreichischen Städtesystems, wie beispielsweise Linz oder Innsbruck diesbezüglich noch kaum Regelungen entwickeln. Ich möchte nun noch einmal jene Regeln und Richtlinien der Namengebung zusammenfassen, die doch in vielen Städten angewandt werden⁷. Es sollen keine historisch belasteten (personen- oder ereignisbezogene) Namen für Verkehrsflächen ausgewählt werden (Eisenstadt, Klagenfurt am Wörthersee, Salzburg, Graz, Bruck an der Mur, Hall in Tirol), sondern es sollen nur Namen verwendet werden, die politischen und öffentlichen Konsens erzeugen. Es wird versucht, Doppelnennungen und auch sehr ähnlich klingende Namen zu vermeiden (Eisenstadt, Spittal an der Drau, Klosterneuburg). Man ist vielerorts bemüht, traditionelle Flur- und Riednamen fortzuführen beziehungsweise örtliche Gegebenheiten (landschaftsbezogene Merkmale, lokalgeschichtliche Bezeichnungen) zur Benennung von Verkehrsflächen heranzuziehen (Eisenstadt, Neusiedl am See, Spittal an der Drau, Wiener Neustadt, Krems an der Donau, Linz, Saalfelden, Leoben, Kapfenberg, Wörgl, Hall in Tirol, Schwaz, Bregenz, Dornbirn, Bludenz). Bei personenbezogenen Straßennamen gibt es keine Benennung nach lebenden Personen (Eisenstadt, Wolfsberg, Spittal an der Drau, Krems an der Donau, Salzburg, Saalfelden, Kapfenberg, Bregenz) und es ist generell eine starke Tendenz dahingehend zu erkennen, dass vorrangig regionale und überregionale Persönlichkeiten ausgewählt werden. Es wird also fast überall das Prinzip des Verdienstes um die Stadt, das Viertel oder das Bundesland angewandt (Eisenstadt, Neusiedl am See, Wiener Neustadt, Krems an der Donau, Klosterneuburg, Linz, Traun, Salzburg, Saalfelden, Leoben, Bruck an der Mur, Kapfenberg, Hall in Tirol, Schwaz, Bregenz, Dornbirn, Bludenz). In einigen wenigen Städten kommt auch das Prinzip der Fortführung der Namensviertel zur Anwendung (Oberwart, Spittal an der Drau, Klagenfurt am Wörthersee, Traun, Salzburg, Kapfenberg). Ein weiterer Benennungsgrundsatz, der in vielen österreichischen Städten angewandt wird, ist die Sparsamkeit mit Umbenennungen (Spittal an der Drau, Salzburg, Graz). In wenigen

⁷Die Stadt Wien wird in dieser Zusammenfassung ausgeklammert, da in Kapitel 4.2.2 *Benennungsgrundsätze* alle in Wien angewandten Prinzipien zur Benennung von Verkehrsflächen zusammengefasst sind.

Städten wird auch das Benennungsprinzip der Bevorzugung von Frauen bei personenbezogenen Neu- und Umbenennungen angewandt (Salzburg, Leoben, Bruck an der Mur, Kapfenberg, Innsbruck), sowie die Bevorzugung von Opfern aus dem Widerstand gegen das nationalsozialistische Regime (Salzburg). Einige Städte drücken durch Verkehrsflächenbezeichnung eine historische Verbindung zu anderen Ortschaften aus (Klagenfurt am Wörthersee, Saalfelden). Zwei Tiroler Städte (Innsbruck und Schwaz) geben im Fragebogen auch explizit an, das Benennungsprinzip der ergänzenden Erläuterungstafel anzuwenden. Während in Innsbruck die Zusatztafel nur bei ambivalenten, personenbezogenen Straßennamen zum Einsatz kommt, gibt es diese in Schwaz zusätzlich zu jedem Straßenschild.

Die Mehrheit der in meiner Untersuchung befragten Städte handelt in der Straßenbenennung nach Richtlinien, bei denen nicht klar ist, woher diese stammen und wo sie nachzulesen sind. Alle angegebenen Kriterien ähneln den in den „größeren“ Städten festgelegten Regelwerken so stark (also im Grunde jenen von Wien), dass angenommen werden kann, dass die kleineren Städte diese Vorgaben übernommen haben. Beispiele hierfür stellen Eisenstadt, Klagenfurt am Wörthersee oder Wiener Neustadt dar. Besonders interessant sind jene Fälle, welche bei der Benennung von Verkehrsflächen nach einem gesetzlichen Regelwerk handeln: Krems an der Donau gibt an, gemäß der Niederösterreichischen Bauordnung (2014, § 31, Abs. 3) vorzugehen, Steyr und Leonding gehen nach dem Oberösterreichischen Straßengesetz (1991), Traun nach der Oberösterreichischen Gemeindeordnung (1990) vor und Dornbirn und Bludenz verfahren nach dem Vorarlberger Gemeindegesetz (1985, §15). All diese Gesetzestexte beinhalten jedoch keine Hinweise auf nähere Richtlinien, sondern legen lediglich fest, dass die Benennung durch den Gemeinderat zu erfolgen hat. Dies gibt Grund zur Annahme, dass sehr viele mit der Verkehrsflächenbenennung betraute Verwaltungsbehörden gar nicht wissen, nach welchen Regeln und Maßstäben sie agieren und diesbezüglich nur wenig kompetent sind. Dies führt mich in weiterer Folge zu der Annahme, dass die Benennung von Verkehrsflächen in Österreich sehr oft ein von Zufällen und persönlichen Vorlieben geprägter Akt ist. Geht man rein nach dem Gesetz, so haben die Gemeinderäte in der Verkehrsflächenbenennung derzeit absolut freie Hand. Die einzige Einschränkung ist, nicht gegen andere Gesetze zu verstoßen. Angesichts der schon mehrmals erwähnten großen, politischen Macht des Mediums Straßennamen, wird dem Gemeinderat sehr viel Einflussmöglichkeit gegeben, die wiederum von Zufälligkeit, individuellen Interessen (man bedenke Lobbying und Interessengruppen) und Vorlieben geprägt sein kann. Einheitliche Richtlinien würden diese Einflussmöglichkeit nicht zur Gänze beschneiden, die gesamte Thematik jedoch klarer umreißen und transparenter gestalten.

Die Namengebung von Verkehrsflächen erfolgt in Österreich keinesfalls nach einheitlichen Kriterien. Da dieser Bereich bisweilen noch ein relativ autonomer und gesetzlich uneingeschränkter ist, wäre noch viel Raum für Innovation und Neuerungen. (vgl. WINDBERGER-HEIDENKUMMER 2012: 267) Die grundsätzlich vorherrschende Einstellung ist jedoch folgende: es herrscht vielerorts Unsicherheit und Unkenntnis und man besinnt sich lieber auf Traditionelles, seit jeher Dagewesenes, anstatt neue, innovative Wege einzuschlagen. Prinzipiell ist dies als durchaus positiv zu bewerten, da somit altes Namengut in Österreich bewahrt werden kann und für immer verewigt wird. Dennoch wäre es sehr sinnvoll und wünschenswert, wenn es klare, landesweite Regelungen in diesem Bereich geben würde, an die sich alle Gemeinden halten müssen.

4.2.4 Formale Namenbildung in der Verkehrsflächenbenennung

Da es in diesem Abschnitt um die Kriterien, Regelungen und Vorschriften der Namengebung von Verkehrsflächen in Österreich geht, möchte ich auch kurz auf die Schreibweise von Verkehrsflächenbezeichnungen eingehen.

Seit 1981 ist in Wien die *Wiener Nomenklaturkommission* für die Schreibung von Verkehrsflächennamen und andere geographische Namen zuständig. Diese stellte für die Schreibung von Verkehrsflächenbezeichnungen Grundsätze auf, welche im Jahr 1999 dahingehend erweitert wurden, dass die Anwendung der *Neuen Rechtschreibung* verpflichtend wurde. Die Grundsätze gründen auf dem Beschluss des Wiener Stadtsenats vom Juni 1907, dem Rechtschreibduden (1973), dem Österreichischen Wörterbuch (1979) und dem Erlass des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen über die Schreibung von Straßen-, Gassen- und Platznamen (1979). Grundsätzlich liegt die Entscheidungsgewalt über die Namenbildung und Schreibung von urbanen Verkehrsflächenbezeichnungen wiederum bei den einzelnen Gemeinden. Viele, wenn nicht sogar alle österreichischen Gemeinden, lehnen sich jedoch auch in diesem Punkt stark an Wien und haben die Grundsätze der Wiener Nomenklaturkommission als verbindliche Richtlinie übernommen.

In der Regel handelt es sich bei Namen urbaner Verkehrsflächen um zusammengesetzte Verbindungen aus einem Gattungswort (-allee, -straße, -gasse, -platz, -ring, -weg etc.) und einem Bestimmungswort zur näheren Definition der Verkehrsfläche (z.B. Schlossgasse). Eine Verkehrsflächenbenennung kann jedoch auch aus einer Wortgruppe mit Adjektiv und Gattungswort (z.B. Neuer Markt) bestehen oder aus durch Bindestriche verbundene, mehrgliedrige Aneinanderreihungen (meist Personennamen, z.B. Maria-Theresien-Platz). Das erste Wort eines Straßennamens wird immer groß geschrieben, genauso wie jedes zum Hauptwort gehörende Adjektiv beziehungsweise Zahlwort.

Dieses Prinzip gilt auch, wenn zu Eigenschafts- und Hauptwort Präpositionen hinzukommen (z. B. An der Alten Donau). Zusammensetzungen aus einem Hauptwort (auch bei Personennamen) und Gattungswort (z.B. Schiffamtsgasse, Mozartplatz) und Zusammensetzungen aus einem Adjektiv und einem Gattungswort (z.B. Hochstraße) schreibt man zusammen. Verkehrsflächenbenennungen nach geographischen Namen, welche mit -er enden (z.B. Kärntnerstraße) oder Herleitungen solcher Namen für Personen (z.B. Lothringerstraße), schreibt man ebenfalls zusammen. Hier unterscheidet man zwischen „echten“ geographischen Namen und personenbezogenen Namen, die von geographischen Namen abgeleitet wurden. Die „Brunner Straße“ bezeichnet eine Straße, die nach Brunn führt, während die „Brunnerstraße“ einen Verkehrsweg bezeichnet, welcher nach einem Herrn Brunner benannt ist. Zusammensetzungen aus einem Gattungswort mit einem Adjektiv oder einer adjektivischen Ableitung eines geographischen Namens auf -er oder -isch (z. B. Breite Gasse, Alter Wiener Weg) schreibt man getrennt und ohne Bindestrich. Bindestriche werden eingesetzt, wenn die nähere Bestimmung zum Gattungswort aus mehr als einem Wort besteht, wie beispielsweise bei Eigennamen (z.B. Bruno-Kreisky-Platz) oder Bezeichnungen, die topographische Angaben machen (z.B. Stock-im-Eisen-Platz). Bei personenbezogenen Neubennungen sollte grundsätzlich auf akademische Grade und Titel verzichtet werden und wenn möglich auch auf Vornamen. In Wien war es lange üblich, den Bindestrich nur zwischen dem letzten Glied der Bestimmungswörter und dem Grundwort zu setzen (z.B. Friedrich Schmidt-Platz). Mittlerweile wird jedoch hauptsächlich die Durchkoppelung angewandt, da so die Zusammengehörigkeit des ganzen Namens besser betont werden kann. Der Bindestrich ist nicht nötig, wenn die Verkehrsflächenbezeichnung aus einer Wortgruppe besteht, jedoch kein Gattungswort vorhanden ist (An der Hölle, Am Spitz, An der Schanze) oder auch wenn die Kombination von Bestimmungs- und Gattungswort durch ein Adjektiv näher definiert wird (z.B. Obere Augartenstraße, Rechte Wienzeile)⁸.

Bei allgemein bekannten Persönlichkeiten, deren Name schon seit längerem in der Verkehrsflächenbenennung Anwendung findet und kaum Verwechslungspotenzial besteht, wird oft nur der Familienname als Bestimmungswort mit dem Gattungswort gekoppelt (z.B. Mozartgasse, Schillerplatz etc.). In diesem Punkt gilt es zwischen verschiedenen Interessenvertretern zu vermitteln, denn während die einen (z.B. Post, Notrufdienste) auf Vereinfachung pochen, drängen die anderen (z.B. Kulturstadt, Stadtarchiv, Heimatvereine) auf Vollständigkeit der Information. (vgl. NAUMANN 2004: 501)

Die Änderungen in der Schreibweise sind nur bei Neubenennung von Verkehrsflächen, Neuanbringung von Straßentafeln oder Neuausstellung von Personaldokumenten zu beachten. Bei bestehenden Namenstafeln, Orientierungsnummerntafeln oder in Personaldokumenten muss die Schreibweise nicht angepasst werden, da dafür zu hohe Kosten anfallen würden. Ein interessantes Resultat der Anwendung der Neuen Rechtschreibung

⁸<http://www.wien.gv.at/kultur/archiv/nomenklaturkommission.html>, letzter Zugriff: 13.04.2015

auf sämtliche neue Verkehrsflächenbezeichnungen ist es, dass bei Verlängerungen beziehungsweise Integration einer Verkehrsfläche in eine bereits bestehende andere, zwei unterschiedliche Schreibweisen für ein- und dieselbe Verkehrsfläche entstehen könnten. Würden beispielsweise die *Schönbrunner Schlossstraße* oder der *Kongressplatz* einer Verlängerung unterzogen, so würde der „alte“ Teil mit „ß“ erhalten bleiben und der „neue“ Teil mit „ss“ geschrieben werden. (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 22)

4.3 Entscheidungsstrukturen des Benennungsprozesses - Gemeinsamkeiten & Unterschiede in den Bundesländern

Die Entstehung eines städtischen Verkehrsflächennetzes ist zu großen Teilen dem Primat der Zufälligkeit unterworfen, wie in Abschnitt 4.2.2 *Benennungsgrundsätze* schon einmal deutlich wird. Noch dazu steht es grundsätzlich jeder/m BürgerIn frei, einen Antrag an die Gemeinde beziehungsweise den Bezirk zu stellen und einen Benennungsvorschlag abzugeben. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 268) Die Auswertung des Fragebogens und die Untersuchung der verschiedenen Gesetzestexte zeigte auf, dass die Verkehrsflächenbenennung in Österreich laut Gesetz in den Verwaltungsbereich der Gemeinden fällt. Obwohl die groben Strukturen des Benennungsprozesses überall ähnlich sind, gibt es dennoch Unterschiede in den Bundesländern, auf die ich nachfolgend eingehen werde.

4.3.1 Wien

In Wien können Vorschläge für neue Benennungen unter Vorlage konkreter Unterlagen von Privatpersonen, Vereinen oder anderen Initiativen gemacht werden. Empfehlungen sind direkt bei der zuständigen Magistratsabteilung 7 (Kulturabteilung der Stadt Wien, MA 7) oder bei jenem Bezirksvorstand einzureichen, in deren Wirkungsbereich eine neue Verkehrsfläche entsteht. Im nächsten Schritt untersucht die Kulturkommission des jeweiligen Bezirks diese Vorschläge und prüft sie auf die zu erfüllenden Kriterien (Interkalarfrist, Verdienst um Wien, Bezug zum Bezirk, etc.). Nach diesem Prüfungsverfahren fasst der Bezirk einen Beschluss und leitet den Sachverhalt an die MA 7 weiter. Nach eingehender Prüfung der Beschlüsse unter Zuhilfenahme etwaiger Archive, wie zum Beispiel dem Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstands oder dem Wiener Stadt- und Landesarchiv (MA 8), werden sie dem vom Wiener Gemeinderat eingesetzten Unterausschuss für Verkehrsflächenbenennung vorgelegt. Die endgültige Beratung und Entscheidung findet dann im Gemeinderatsausschuss für Kultur und Wissenschaft

statt und durch die Unterschrift des zuständigen Stadtrats wird der Beschluss rechtskräftig. (vgl. ebd.: 268) Aus dem Fragebogen der Stadt Wien entnahm ich die Information, dass die durchschnittliche Dauer des gesamten Prozesses der Verkehrsflächenbenennung zwischen sechs Monaten und einem Jahr liegt.

4.3.2 Burgenland

Die drei befragten Städte im Burgenland (Eisenstadt, Neusiedl am See, Oberwart) weisen bezüglich der Entscheidungsstrukturen in der Verkehrsflächenbenennung wesentlich weniger Förmlichkeit und Komplexität auf. In Eisenstadt dauert der gesamte Prozess zirka zwei bis drei Monate. Die Auswahl des Namens erfolgt im Kulturausschuss und Stadtbezirksausschuss, der endgültige Beschluss erfolgt dann durch den Gemeinderat. In Oberwart dauert der gesamte Prozess von der Ideenfindung zum Beschluss zirka einen Monat und außer dem Gemeinderat ist keine weitere Instanz am Benennungsprozess von Verkehrsflächen beteiligt. In Neusiedl am See erfolgt das gesamte Prozedere noch schneller. Im Fragebogen wird angegeben, der Prozess der Namengebung dauert nicht länger als eine halbe Stunde. Das Bauamt macht einen Vorschlag und der Gemeinderat fällt den Beschluss. Eisenstadt und Oberwart geben an, die Bevölkerung miteinzubeziehen, sprich Vorschläge aus der Bevölkerung anzunehmen. Neusiedl am See berücksichtigt derzeit keine Namensvorschläge aus der Bevölkerung.

4.3.3 Kärnten

In Kärnten wurden die drei Städte Klagenfurt am Wörthersee, Spittal an der Drau und Wolfsberg befragt. Das Prozedere der Verkehrsflächenbenennung ist in Spittal an der Drau und in Wolfsberg sehr ähnlich aufgebaut, während es in Klagenfurt am Wörthersee leicht abweicht. In den beiden kleineren Städten dauert der gesamte Prozess der Namengebung für Verkehrsflächen durchschnittlich zwischen zwei und drei Monaten. In Wolfsberg durchläuft der Vorschlag Ausschuss und Stadtrat, bevor er im Gemeinderat beschlossen wird. In Spittal an der Drau wird ein Vorschlag mit Hilfe der stadtinternen Richtlinien erarbeitet und wird zur Beratung ebenfalls in den Ausschuss weitergeleitet. Weiters muss er noch Stadtrat und Gemeinderat passieren, um dort beschlossen zu werden. In Klagenfurt am Wörthersee wendet sich die Abteilung Vermessung an die Abteilung Präsidium und setzt diese über die Notwendigkeit einer Straßenbenennung in Kenntnis. Dort wird mittels bereits vorliegender oder noch festzulegender Namensvorschläge ein Antrag an den Gemeinderat ausgearbeitet. Der Antrag passiert in einem

Überprüfungsverfahren zuvor den zuständigen Ausschuss und den Stadtsenat. Bei historischen Ereignisnamen und vor allem bei Personennamen wird der Gedenk- und Erinnerungsbeirat und das Kärntner Landesarchiv eingeschaltet und um eine Stellungnahme hinsichtlich einer möglichen geschichtlichen Vorbelastung (z.B. NS-Belastung) eines Namens gebeten. Da Gemeinderatssitzungen nur drei bis vier Mal im Jahr stattfinden, kann der gesamte Benennungsprozess zwischen drei und vier Monaten dauern. In ganz dringenden Fällen, wenn BewohnerInnen beispielsweise schon in die neu angelegte Straße ziehen möchten und dafür eine Adresse benötigen, kann der Bürgermeister gemäß § 73 des Klagenfurter Stadtrechts einen Antrag mit bindender Wirkung vorgehen und diesen in der nächsten Gemeinderatssitzung zur Kenntnis bringen. Alle drei befragten Städte aus Kärnten berücksichtigen Vorschläge aus der Bevölkerung und setzen diese auch gerne um, sofern sie argumentierbar sind und nicht gegen die Richtlinien verstoßen.

4.3.4 Niederösterreich

Alle befragten Städte Niederösterreichs (Wiener Neustadt, Klosterneuburg, Krems an der Donau) gaben an, dass der Benennungsprozess für Verkehrsflächen durchschnittlich drei Monate dauert. In Wiener Neustadt gibt das Bauamt den Bedarf an Benennungen für neue Straßen bekannt. Es besteht eine Evidenzliste mit Namen, die für neue Straßen in Frage kommen. Bevor ein neuer möglicher Name auf die Evidenzliste kommt, wird er einer Prüfung durch das Kulturamt (MA 9) unter Zuhilfenahme von Stadtmuseum, Stadtarchiv und Industrieviertelmuseum unterzogen. Die MA 9 gibt danach eine Empfehlung für die Aufnahme in die Evidenzliste oder die Ablehnung ab. Ein Vorschlag für eine neue Benennung wird mit dem zuständigen Stadtsenatsmitglied (Stadtrat für Tourismus und Kultur) besprochen und dann in den gleichnamigen Gemeinderatsausschuss zur Vorbereitung eingebracht. Durch einen Gemeinderatsbeschluss tritt der Name in Kraft. In Wiener Neustadt wurden auch schon des Öfteren Anregungen aus der Bevölkerung berücksichtigt. Ein besonders herausragendes Beispiel wurde mir durch den Fragebogen mitgeteilt: die letzte Benennung, welche aus der Bevölkerung kam, ist die *Anny Wödl-Gasse*. Dabei handelt es sich um eine Krankenschwester, deren Sohn während der Welle des Nationalsozialismus als „Euthanasie-Opfer“ in der Nervenheilanstalt für Kinder „Am Spiegelgrund“ getötet wurde. Diese Frau lehnte sich gegen das NS-Regime auf, um ihren Sohn zu retten. In Krems an der Donau meldet das Amt für Stadt- und Verkehrsplanung die Notwendigkeit neuer Straßennamen an und gibt in Absprache mit der Kulturverwaltung auch gleich einen Vorschlag ab. Im Gemeinderatsausschuss wird der Vorschlag diskutiert und durch einen Beschluss fixiert. Auch hier werden gerne Vorschläge aus der Bevölkerung angenommen. In Klosterneuburg wird der Bedarf an einer neuen Verkehrsfläche vom Referat Stadtplanung gemeldet, woraufhin einige Namensvorschläge

erarbeitet werden. Diese werden vom Kulturausschuss kontrolliert, welcher anschließend dem Stadtrat beziehungsweise dem Gemeinderat eine Einschätzung und Empfehlung gibt. Auch in Klosterneuburg werden immer wieder Vorschläge aus der Bevölkerung eingebracht, welche gesammelt und bei Bedarf diskutiert werden.

4.3.5 Oberösterreich

In Oberösterreich haben vier Städte den Fragebogen retourniert: Linz, Steyr, Traun und Leonding. Der Fragebogen aus der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz gibt leider nur sehr dürftige Auskünfte. Bei der Frage nach der durchschnittlichen Dauer des Namengebungsprozesses gab es keine Antwort und auch bei der Frage nach den verschiedenen Instanzen des Prozesses der Verkehrsflächenbenennung ist die Information sehr diffus. Grundsätzlich ist der Stadtsenat für die Verkehrsflächenbenennung zuständig. Neue Namen, die für eine Verkehrsflächenbezeichnung in Frage kommen, werden vom Archiv der Stadt Linz auf etwaige historische „Problematiken“, wie zum Beispiel eine NS-Belastung, geprüft. In Linz werden gerne Vorschläge der Bevölkerung angenommen und diskutiert. Auch von Steyr ist die Auskunft nur knapp. Der gesamte Prozess der Namengebung von Verkehrsflächen dauert in Steyr drei Monate und wird vom Stadtsenat durchgeführt. In Traun dauert der Prozess zwischen einem und zwei Monaten. Die Abteilung Stadtplanung/Baurecht gibt zunächst bekannt, dass ein neuer Name benötigt wird. Im Planungsausschuss wird ein Name gefunden und diskutiert und schließlich im Gemeinderat verordnet. In Leonding kann der Benennungsprozess von Verkehrsflächen sehr unterschiedlich lange dauern, zwischen 2 Wochen und 2 Monaten. Die Fachabteilung Stadtplanung und Baurecht initiiert den Prozess, danach kommt der Vorschlag zur Prüfung und Kontrolle zum Bürgermeister. Danach wird er im Ausschuss für Raumplanung und Verkehr beraten und im Gemeinderat beschlossen. In Linz, Steyr und Leonding werden Vorschläge aus der Bevölkerung gerne angenommen und diskutiert. Wenn diese sinnvoll, nicht im Eigeninteresse, nicht anstößig und nicht gesetzwidrig sind, werden sie auch eingesetzt. In Traun werden bisher keine Vorschläge für Straßennamen aus der Bevölkerung angenommen.

4.3.6 Salzburg

Alle drei befragten Städte im Bundesland Salzburg (die Stadt Salzburg, Saalfelden und Hallein) gaben sehr präzise Angaben bezüglich der Entscheidungsstrukturen des Benennungsprozesses. Salzburg gab an, dass der gesamte Prozess zwischen zwei und drei Monate beansprucht. Vom Stadtarchiv Salzburg wird ein Amtsbericht verfasst, welcher dem Kulturausschuss zur Diskussion und zu einem Vorbeschluss übermittelt wird. Hat

der Amtsbericht den Kulturausschuss passiert, so kommt er in den Gemeinderatsausschuss, wo er endgültig beschlossen wird. Das Stadtarchiv führt außerdem eine Liste mit Namensvorschlägen aus der Bevölkerung, welche, sofern sie mit den Richtlinien vereinbar sind, nach eingehender Prüfung zur Anwendung kommen. Saalfelden gibt an, fortwährend Vorschläge zu sammeln (auch aus der Bevölkerung) und diese in einer Liste festzuhalten. Das Bauamt macht einen Vorschlag beziehungsweise stellt einen Antrag. Dieser Vorgang dauert in der Regel nicht länger als 14 Tage. Grundsätzlich können solche Anträge in jeder der Gemeinderatssitzungen, welche alle zwei Monate stattfinden, beschlossen werden. Es gibt dafür nur eine Einschränkung: der Amtsantrag des Bauamtes muss mindestens 14 Tage vor der Sitzung beim Gemeinderat eingelangt sein. In diesen 14 Tagen kann der Gemeinderat zur Beratung verschiedenste Ausschüsse, wie zum Beispiel den Bau-, Verkehrs- oder Kulturausschuss heranziehen. Auch Hallein gibt an, dass der gesamte Benennungsprozess maximal zwischen zwei und drei Monaten dauert. Der Rechts- und Verkehrsausschuss erstellt einen Bericht mit Vorschlägen, welche jeweils im Einzelfall diskutiert werden, und sendet diesen zur Beschlussfassung an den Gemeinderat. Namensvorschläge aus der Bevölkerung kommen hier so gut wie nie vor.

4.3.7 Steiermark

Bezüglich der Entscheidungsstrukturen des Benennungsprozesses von Verkehrsflächen weichen die vier befragten Städte in der Steiermark (Graz, Leoben, Bruck an der Mur, Kapfenberg) nicht von den anderen ab. In allen Städten ist der Gemeinderat jene Instanz, die endgültig über die Namengebung entscheidet. Die Landeshauptstadt Graz gibt an, dass der gesamte Benennungsprozess zwischen zwei Wochen und zwei Monaten dauert. Initiiert wird dieser Prozess vom Bezirksrat der betroffenen Stadtbezirke. Danach ist eine Stellungnahme der Magistratsabteilung 16 (Kulturamt) einzuholen. Der Amtsbericht durchläuft danach noch Stadtbaudirektion und Stadtsenat, bevor er dem zuständigen gemeinderätlichen Ausschuss zur Beratung vorgelegt wird. Dieser Ausschuss entscheidet, ob der Amtsbericht zur Namengebung dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt wird oder nicht. Die Stadt Leoben gibt an, dass die Dauer dieses Prozesses stark variieren kann: bei Einstimmigkeit wird die Entscheidung binnen Monatsfrist getroffen, es kann jedoch auch bis zu drei Monaten dauern. Der Vorschlag kommt aus dem Referat Raumplanung und Stadtvermessung und wird zur Vorprüfung in den Fachausschuss für Bauwesen weitergeleitet. Die endgültige Beschlussfassung des Namens wird durch den Gemeinderat vollzogen. Alle vier Städte geben an, dass „sinnvolle“ Vorschläge aus der Bevölkerung sehr gerne in den Auswahlprozess eingebunden werden. Die Stadt Bruck an der Mur gibt im Fragebogen an, dass der gesamte Entscheidungsprozess maximal

drei Monate dauert. Das Stadtamt erarbeitet in enger Kooperation mit dem Stadtmuseum einen Benennungsvorschlag und dieser wird durch den Gemeinderat beschlossen. In der Stadt Kapfenberg läuft der Benennungsprozess folgendermaßen ab: die Abteilung Baudirektion erarbeitet Vorschläge für neue Verkehrsflächenbezeichnungen und legt eine Schreibweise fest. Ein Vorschlag muss mit dem Bürgermeister/der Bürgermeisterin abgestimmt werden und ab diesem Zeitpunkt dauert es noch zirka zwei Monate bis der Beschluss im Gemeinderat gefasst wird.

4.3.8 Tirol

Aus Tirol retournierten vier Städte den Fragebogen: Innsbruck, Wörgl, Hall in Tirol und Schwaz. In Innsbruck laufen die Entscheidungen für den Benennungsprozess von Verkehrsflächen folgendermaßen ab: die Magistratsabteilung I (Referat Geographisches Informationssystem) teilt dem Kulturamt mit, welche neue Verkehrsfläche zu benennen ist. Im gemeinderätlichen Kulturausschuss wird ein möglicher Name ausgesucht und nach Vorberatung im Stadtsenat letztendlich im Gemeinderat beschlossen. Vorschläge aus der Bevölkerung, die an die Stadt zur Benennung von Verkehrsflächen herangetragen werden, werden dem gemeinderätlichen Kulturausschuss vorgelegt und in einer Liste gesammelt. Der gesamte Prozess der Namengebung (von der Bekanntgabe der zu benennenden Verkehrsfläche bis zur Entscheidung im Gemeinderat) dauert je nach terminlichen Gegebenheiten der beteiligten Instanzen unterschiedlich lange und hängt stark von der Intensität der vorgelagerten politischen Diskussion ab. So dauerte zum Beispiel die Benennung des *Huttererparks* von der Antragstellung am 15.10.2014 bis zum Gemeinderatsbeschluss am 19.02.2015 vier Monate. Der Prozess kann sich jedoch auch über längere Monate, in Einzelfällen sogar über Jahre, ziehen. Die Stadt Wörgl gab hier die Auskunft, dass der Benennungsprozess von Verkehrsflächen durchschnittlich drei Monate dauert. Der Kulturausschuss schlägt einen Namen vor, der Gemeinderat entscheidet über diesen Vorschlag und bildet somit die oberste Instanz in diesem Prozess. Auch in Wörgl werden Vorschläge aus der Bevölkerung gesammelt und im Kulturausschuss diskutiert. Die Stadt Hall in Tirol sagte aus, der gesamte Prozess der Verkehrsflächenbezeichnung könne bis zu einem halben Jahr dauern. Bei Bedarf von neuen Verkehrsflächenbezeichnungen werden StadthistorikerInnen zeitgerecht mit der Recherche nach möglichen Namen beauftragt und deren Vorschläge werden zur Beratung und Diskussion dem Kulturausschuss vorgelegt. Dieser leitet seine Empfehlung an den Gemeinderat weiter, wo die endgültige Beschlussfassung stattfindet. Auch in Hall in Tirol werden Vorschläge aus der Bevölkerung berücksichtigt. Die Stadt Schwaz gibt an, dass der gesamte Prozess zwischen fünf und sechs Monate dauert. Die Benennung wird im Bauausschuss und Kulturausschuss

beraten und danach dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt. Auch in Schwaz werden sämtliche Vorschläge aus der Bevölkerung gesammelt und diskutiert.

4.3.9 Vorarlberg

In Vorarlberg geben die befragten Städte (Bregenz, Dornbirn, Bludenz, Feldkirch) bezüglich der Entscheidungsstrukturen des Benennungsprozesses sehr unterschiedliche Auskünfte. In Bregenz dauert der Prozess zirka ein bis zwei Monate. Im Kulturausschuss wird ein Vorschlag ausgearbeitet, welcher im Gemeinderat beschlossen wird. Die Landeshauptstadt gibt außerdem an, dass es keine Namensvorschläge seitens der Bevölkerung gibt. In der Stadt Dornbirn dauert der Prozess rund zwei Monate. Die Arbeitsgruppe für Verkehrsflächenbezeichnung erarbeitet Vorschläge, welche im Stadtplanungsausschuss beraten werden. Dieser stellt in weiterer Folge den Antrag an den Gemeinderat, welcher den Beschluss fällt. In Dornbirn werden Vorschläge aus der Bevölkerung berücksichtigt. In Bludenz wird bei der Dauer des Prozesses zwei bis drei Monate angegeben. Die Entscheidungsvorbereitung erfolgt durch die Abteilung Stadtplanung. Der ausgearbeitete Amtsbericht wird zur Beratung und Diskussion in den Verkehrsplanungsausschuss und an den Stadtrat übermittelt. Nach eingehender Überprüfung erfolgt die Weiterleitung an und die Beschlussfassung durch den Gemeinderat. Namensvorschläge aus der Bevölkerung werden gerne angenommen und in weiterer Folge gleich behandelt wie die Vorschläge der Abteilung Stadtplanung. Die Stadt Feldkirch gibt an, dass die Dauer des Prozesses zwischen drei und sechs Monaten liegt. Die Baurechtsabteilung trägt die verwaltungstechnische Verantwortung für den Prozess und zieht zur Beratung Ortsvorsteher, Stadtarchivar und gegebenenfalls den Heimatkundeverein hinzu. Danach kommt der Vorschlag zur Beratung in den Stadtrat und zum endgültigen Beschluss vor den Gemeinderat. Feldkirch gibt an, dass Vorschläge aus der Bevölkerung durchaus berücksichtigt werden, bisher sind jedoch keine vorgekommen.

4.3.10 Resümee

In allen befragten Städten aus allen Bundesländern Österreichs ist der Gemeinderat die höchste Instanz im Benennungsprozess von Verkehrsflächen. Mit einem Beschluss des Gemeinderats steht und fällt die Entscheidung, wie eine Verkehrsfläche heißen wird. Die befragten Städte unterscheiden sich im Benennungsprozess von Verkehrsflächen durch die Anzahl der bürokratischen Ebenen und durch die generelle Komplexität des Prozesses jedoch deutlich voneinander. In manchen, meistens den kleineren Städten, sind nur zwei unterschiedliche Instanzen am Prozess beteiligt, während in größeren Städten meist vier oder mehr Instanzen mitwirken. Größere Städte neigen dazu, beratende Gremien

(Kulturamt, Stadtmuseum, Heimatverein, Stadtarchiv etc.) in die Entscheidung miteinzubeziehen, um sich bezüglich der Ambivalenz eines personen- oder ereignisbezogenen Straßennamens abzusichern. Auch die Dauer des Prozesses variiert in den verschiedenen österreichischen Bundesländern stark: zwischen einer halben Stunde bis zu mehreren Monaten und sogar Jahren wurden vielfältige Zeitangaben gemacht. Durchschnittlich liegt die Dauer des Benennungsprozesses zwischen zwei und drei Monaten.

Man kann also mit Sicherheit eine Tendenz dahingehend ausmachen, dass Dauer und Komplexität der Entscheidungsstrukturen des Benennungsprozesses von öffentlichen Verkehrsflächen je nach Größe und „Bedeutung“ einer Stadt im österreichischen Städtenetz zunehmen. Größere Städte in Österreich, allen voran Wien, beschäftigen sich viel eingehender mit der Thematik der Straßenbenennung als kleinere Städte. Einerseits bilden große Städte seit jeher historisch, politisch und ökonomisch bedeutende Knotenpunkte in einem Land. Daher stehen sie, im Gegensatz zu kleinen Städten, besonders im Fokus jeglicher Forschung. Wichtige Ereignisse, egal aus welchem Bereich, geschehen immer in den urbanen Zentren und strahlen von dort in ihr Umland aus. In großen Städten kann man überall Zeichen und Symbole für geschichtliche und politische Umbrüche und Veränderungen finden: Gebäude, Denkmäler oder Namen jeglicher Art und somit auch Straßennamen. Diese Symbole und Zeichen leiten die Nachwelt dazu an, sie zu erforschen und zu hinterfragen und führen oftmals zu großem Diskussionsbedarf.

Darüber hinaus gibt es in Städten, wie Wien, Graz oder Salzburg, mehr zur Verfügung stehende Mittel für die Erforschung und Beschäftigung mit der eigenen Stadtgeschichte. Was verstärkend hinzukommt, ist, dass es in größeren Städten mehr Forschungseinrichtungen wie Universitäten und andere wissenschaftliche Institutionen gibt, welche ständig nach neuen Erkenntnissen streben und sich intensiv mit allen Bereichen ihrer Umwelt auseinandersetzen.

Ein weiterer Grund dafür, warum sich größere Städte intensiver mit der Benennung von öffentlichen Verkehrsflächen auseinandersetzen, könnte sein, dass urbane Räume Sammelbecken für Menschen verschiedener Anschauungen, Einstellungen und Meinungen sind und deswegen in sämtlichen Angelegenheiten mehr Diskussionspotenzial aufweisen als kleinere Städte. Besonders politische Angelegenheiten, wie es die Verkehrsflächenbezeichnung ist, arten oftmals in brisanten öffentlichen Diskussionen aus. Weiters sind größere Städte häufiger internationalen aber auch nationalen Vergleichen ausgesetzt und geraten daher unweigerlich in Kritik, wenn bekannt wird, dass eine Person, die aufgrund politisch fragwürdiger Ansichten oder Taten (beispielsweise NS-Vergangenheit), als NamensgeberIn für eine Straße im öffentlichen Raum fungiert. Auch aus diesem Grund stehen größere Städte oft unter gehörigem Druck von Außen und sind gezwungen, zu handeln und Maßnahmen (z.B. Umbenennung, Zusatztafeln etc.) zu setzen.

4.4 Die gängigsten Benennungsmotive für innerstädtische Verkehrsflächen

Die Untersuchung der Benennungsmotive für innerstädtische Verkehrsflächen ergab eine große Fülle an unterschiedlichen Motiven. Bestimmte Gruppierungen sind sehr stark vertreten und kommen räumlich betrachtet in jedem urbanen Straßennetz vor. Andere kommen sehr selten vor und sind nur schwer einem System zuzuordnen. An dieser Stelle sei wiederum auf die Zufälligkeit verwiesen, mit der Straßennamen oftmals vergeben werden und somit nicht in gewisse Gruppierungen passen. Ich möchte hier noch einmal jene Gruppen darstellen, die klar herausgefiltert und abgegrenzt werden können und sehr häufig in meiner Untersuchung vorkommen⁹:

1. *Verkehrsflächenbezeichnungen, die mittels Angabe eines Ortsnamens gebildet werden*: Diese Ortsnamen können sowohl von einem räumlich nahen Ort als auch von erwähnenswert erachteten, jedoch weit entfernten Ort- oder Landschaften entlehnt werden. (vgl. NAUMANN 2004: 499f) Vor allem Benennungen nach ehemaligen Stadtrandgemeinden, stadtnaher Gemeinden und Ortschaften sind sehr üblich. Dies hatte ursprünglich den Zweck, eine geographische Orientierung auszudrücken. Mittlerweile finden jedoch immer öfter weit entfernte Partnerstädte oder Städte mit Freundschaftsabkommen Einzug in das urbane Straßensystem und zwar als Ausdruck kultureller und wirtschaftspolitischer Verflechtungen auf nationaler und internationaler Ebene. (vgl. WINDBERGER-HEIDENKUMMER 2012: 267) In meiner Untersuchung wurde deutlich, dass diese Art der Verkehrsflächenbenennung vorwiegend in Spittal an der Drau, Saalfelden und Klagenfurt am Wörthersee vorkommt. In Klagenfurt am Wörthersee fließen beispielsweise die 15 Partnerstädte der Stadt in die Straßenbenennung ein (z.B. *Venloweg*, *Dachauer-Park*, *Gladsaxeveg*). Es gibt auch ein Viertel in der Kärntner Landeshauptstadt, in dem die Straßen nach den Kärntner Tälern benannt sind. Es handelt sich dabei zwar nicht um Ortschaften, jedoch würde ich diese Art der Benennung auch in diese Gruppe einordnen, da es sich um eine ehrende Verewigung von geographischen Namen im Straßennetz handelt. Auch in Saalfelden werden alte Verbindungen zu anderen Ortschaften zur Benennung von Straßen herangezogen (z.B. *Almerstraße*, *Leogangstraße*, *Zellerstraße* und *Lofererstraße*).

⁹Die Stadt Wien erwähne ich hier nicht explizit, da ich aus Wien schon sehr viele Beispiele im Abschnitt 4.2.2 *Benennungsgrundsätze* genannt habe und hier besonderes Augenmerk auf die Situation in den Bundesländern gelegt werden soll. Ich möchte jedoch anmerken, dass sämtliche nachfolgende Benennungsmotive natürlich auch in Wien Anwendung finden.

2. *Verkehrsflächenbezeichnungen, die auf örtliche Gegebenheiten Bezug nehmen:* Diese zweite Gruppierung ist sehr heterogen. Hierzu zählen Verkehrsflächenbenennungen, die Auskunft über landschaftsbezogene Merkmale (Beschaffenheit, Nutzung oder Lage) eines Verkehrsweges geben, wie zum Beispiel in Saalfelden die *Blattfeldstraße* oder der *Breithornweg*. Weiters gehören zu dieser Gruppe auch Verkehrsflächenbezeichnungen, die auf historische Ereignisse und örtliche Sachverhalte (Fabriken, Bauten, etc.) Bedacht nehmen. Diese Art der Benennung geben vor allem Neusiedl am See, Klagenfurt am Wörthersee, Linz und Leoben an. Saalfelden nennt einige Beispiele von Straßennamen, die nach historischen Gebäuden benannt sind (z.B. *Schloßstraße*, *Farmachstraße*) und in Bruck an der Mur gibt es viele Straßen, die nach traditionellen Handwerken benannt sind (z.B. *Nagelschmiedgasse*, *Ringelschmiedgasse*, *Seifensiedergasse*, etc.). In jüngster Vergangenheit reihen sich in diese Gruppe auch Straßennamen von wichtigen IndustriepionierInnen oder UnternehmensführerInnen ein, wie zum Beispiel in Dornbirn.
3. *Verkehrsflächenbezeichnungen, die an alte Ried- und Flurnamen anknüpfen oder diese fortführen:* Diese Gruppe kommt in fast allen in der Untersuchung befragten Städten vor. Sie stellt neben den personenbezogenen Straßennamen die am zweithäufigsten vorkommende Gruppierung von Verkehrsflächenbezeichnungen dar.
4. *Personenbezogene Verkehrsflächenbezeichnungen:* Den größten Anteil der zur Bildung von Verkehrsflächennamen herangezogenen Motive stellen *Anthroponyme* dar. Dabei kann es sich entweder um Gruppenanthroponyme oder Namen einzelner Menschen handeln. (vgl. WINDBERGER-HEIDENKUMMER 2012: 267) Gruppenanthroponyme in einer Verkehrsflächenbenennung geben Auskunft über das dort überwiegend betriebene Gewerbe, Handwerk oder über dort lebende soziale Gruppen (z.B. Juden oder Mönche). Ein Beispiel hierfür ist der aus dem Mittelalter erhaltene, vielerorts sehr geläufige Straßename *Schmiedgasse*, welcher auf eine Berufsgruppe bezogen ist. Nennungen von Personennamen besitzen in erster Linie eine ehrende Funktion, aber auch eine Erinnerungsfunktion an lokale, regionale oder nationale Persönlichkeiten. Im Sinne der „modernen“ Verkehrsflächenbezeichnung wird dieser Typ auch für die systematische Namengebung eingesetzt, nämlich um gewisse „Viertel“ zu kreieren (z.B. MalerInne-, WissenschaftlerInnen-, PolitikerInnenviertel), welche der leichteren Orientierung dienen sollen. (vgl. NAUMANN 2004: 500) Beispielsweise gibt es in der Stadt Oberwart ein ganzes Viertel, in dem Straßennamen nach berühmten Komponisten benannt sind (z.B. Beethovengasse, Mozartgasse, Schubertgasse etc.). Obwohl anthropogene Verkehrsflächennamen überwiegend Erscheinungen der neueren Zeit sind, handelt es sich um die am stärksten ausgeprägte Gruppe in den heutigen städtischen Verkehrsnetzen. Erst mit dem Eintreten der personenbezogenen Straßenbenennung wurden Straßennamen zum

Politikum. Betrachtet man die Thematik aus einer kulturhistorischen Perspektive, so wird deutlich, dass mit der Auswahl von Personennamen bestimmte politisch motivierte Geschichtsbilder und Weltanschauungen geschaffen und vermittelt werden. (vgl. WINDBERGER-HEIDENKUMMER 2012: 267) Diese politische Eigenschaft von Straßennamen wurde in Zeiten politischer Umbrüche oftmals missbraucht und man versuchte speziell ab der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg „politikarme“ personenbezogene Namen zu finden. Dadurch fiel die Auswahl von NamengeberInnen vermehrt auf ErfinderInnen, MedizinerInnen und NaturwissenschaftlerInnen. (vgl. KOHLHEIM 2012: 247) Eine interessante „österreichische Eigenart“ stellen personenbezogene Namen dar, die den Titel „Dr.“ beinhalten. Obwohl die Wiener Nomenklaturkommission zwar vorsieht, Titel in einem ehrenden Straßennamen grundsätzlich nicht zu verwenden, erscheint der Titel „Dr.“ dennoch recht zahlreich in den urbanen Straßennetzen Österreichs. (vgl. WINDBERGER-HEIDENKUMMER 2012: 267)

Fast alle der befragten Städte gaben an, zur Benennung von Verkehrsflächen regionale und überregionale Persönlichkeiten beziehungsweise verdiente Ortspersönlichkeiten heranzuziehen.

5. *Verkehrsflächenbezeichnungen, die mittels Begriffen aus Flora und Fauna, der Geographie oder anderen Naturphänomenen gebildet werden:* Mit zunehmender Gegenwartsnähe wurde eine Vielzahl städtischer Verkehrsflächenbenennungen mit Angaben zu naturwissenschaftlichen Objekten gebildet, allen voran Begriffe aus Pflanzen- und Tierwelt. Viele Städte haben daher ganze Viertel, in denen Straßen nach Bäumen, Blumen oder Tieren benannt sind. So zum Beispiel die Stadt Oberwart: in einem Viertel sind die Straßen nach Obstbäumen benannt (z.B. *Apfelgasse, Marillengasse, Birnengasse* etc.) und in einem anderen nach normalen Bäumen (z.B. *Ahorn-gasse, Buchengasse, Birkengasse* etc.). In Kapfenberg gibt es zum Beispiel viele Straßen, die mit Blumennamen (z.B. *Rosengasse*) versehen sind.

Die genannten Motive unter den Punkten 1. bis 3. bilden Benennungsmotive, die seit Anbeginn im Namenbestand urbaner Verkehrswege vorkommen. Die unter den Punkten 4. und 5. genannten Benennungsmotive sind überwiegend erst in jüngerer Zeit hervorgetreten, nämlich als die Namengebung von Verkehrsflächen systematisch wurde. Die beiden zuletzt genannten Gruppen beziehen sich hauptsächlich auf neu entstandene Siedlungsgebiete (ab dem 19. Jahrhundert) oder eingemeindete Orte und Siedlungen. In einzelnen Fällen sind sie jedoch auch im Siedlungskern anzutreffen, da gegebenenfalls Umbenennungen stattfinden mussten. Ein Resultat der neuen systematisierenden Benennung sind eine Vielzahl an DichterInnen-, WissenschaftlerInnen-, Tier- (vor allem Vögelnamen) und Pflanzenvierteln (vor allem Baum- und Blumennamen) in urbanen

Räumen. (vgl. NAUMANN 2004: 500)

Wie man sehen kann, ist das Spektrum an Benennungsmotiven für urbane Verkehrsflächen ein sehr breites und es können sich im Laufe der Zeit neue Möglichkeiten und Tendenzen in der Namengebung von Verkehrsflächen entwickeln.

4.5 Neue Tendenzen & Trends in der Benennung von Verkehrsflächen

In der Benennung von Verkehrsflächen im urbanen Raum in Österreich zeichnen sich in der jüngeren Vergangenheit fünf neue Tendenzen deutlich ab.

4.5.1 Polithistorische Aufarbeitung

Der erste sichtbare Trend ist die kritische Auseinandersetzung und vermehrte Aufarbeitung in der Verkehrsflächenbenennung von besonders heiklen Inhalten. Seit den 1980er Jahren wurde aktiv damit begonnen, die österreichische NS-Vergangenheit aufzuarbeiten und dieser Prozess griff nach und nach auch auf die Ebene der Verkehrsflächenbezeichnungen über. Seit diesem Zeitraum ist eine stärkere Konfrontation mit belasteten Thematiken bemerkbar und es wird ein neuer kritischer Weg der Vergangenheitspolitik eingeschlagen, nämlich die vermehrte Integration historisch „problematischer“ Inhalte. Beispiele dafür sind der *Platz der Opfer der Deportation*, welcher 1994 so benannt wurde oder die *Rosa-Fischer-Gasse*, welche seit 2003 so heißt. Man scheut sich nicht mehr davor, belastete Namen „stehen zu lassen“ oder gar solche auszuwählen, da man diese Inhalte nicht mehr aussparen möchte, sondern einen aktiven Umgang und Transparenz im Sinne der Aufarbeitung bevorzugt. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 43f)

4.5.2 Ambivalente Persönlichkeiten als NamengeberInnen

Mit dieser ersten Tendenz einhergehend ist ein neuer Trend im Umgang mit ambivalenten NamengeberInnen wahrnehmbar geworden, nämlich die Anbringung von Zusatztafeln. Diese sollen offenlegen, um wen es sich bei der namengebenden Persönlichkeit handelt und weswegen genau diese Person ausgewählt wurde. Man will dadurch mehr Transparenz in der Straßenbenennung erzeugen und den öffentlichen Diskurs ermöglichen. (vgl. ebd.: 44) In einigen wenigen Städten Österreichs (Innsbruck und Feldkirch) geht dieser Trend sogar schon so weit, dass sie keine Umbenennungen mehr durchführen, sondern künftig nur mehr mit dieser Methode vorgehen.

4.5.3 Einbezug der Bevölkerung

Das oben angeführte Beispiel der *Rosa-Fischer-Gasse* leitet zu zwei weiteren neuen Trends in der Namengebung von Verkehrsflächen über: einerseits wird deutlich, dass vermehrt Abstand vom vormals praktizierten Personenkult in der Straßenbenennung genommen wird. Es werden nicht mehr nur berühmte Persönlichkeiten aus oberster Sozialschicht für Benennungen vorgeschlagen, sondern man ist bemüht, auch Menschen abseits großer Biographien für Straßenbenennungen heranzuziehen. Rosa Fischer wurde stellvertretend für hunderte Menschen (ZwangsarbeiterInnen im Gaswerk Simmering während der NS-Diktatur) ausgewählt, um ihnen allen zu gedenken. Es steht also oftmals nicht mehr nur eine Einzelperson im Fokus, sondern man will eine ganze Gruppe ehren. (vgl. ebd.: 43f)

4.5.4 Feminisierung in der Verkehrsflächenbenennung

Andererseits zeigt das Beispiel Rosa Fischer auf, dass Frauen in der Benennungspraxis vermehrt Beachtung finden. Dies stellt die am stärksten ausgeprägte, neue Entwicklung in der Verkehrsflächenbenennung dar. Einige Untersuchungen, allen voran sind jene von Peter AUTENGRUBER und Birgit NEMEC zu nennen, zeigen auf, dass Frauen als Namenpatinnen für Verkehrsflächen im urbanen Raum nur unterdurchschnittlich repräsentiert sind. Da durch Straßennamen die Geschichte einer Stadt zum Ausdruck gebracht wird, impliziert die Unterrepräsentation weiblicher Namen, dass Frauen in der Geschichtskonstruktion von österreichischen Städten kaum eine Rolle spielten. Hier muss natürlich auch berücksichtigt werden, dass Frauen bis vor nicht allzu langer Zeit im öffentlichen Leben noch wenig präsent waren. Jene Bereiche, die in die Bildung von Straßennamen einfließen (Politik, Militär, Kirche, Wissenschaft oder Kunst), waren bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts männerdominiert und sind es auch heute teilweise noch (z.B. Kirche). Nach wem hätte man also benennen sollen? Die Situation ist spürbar besser geworden und es wird sich zukünftig auf natürliche Weise ein höherer Anteil an Frauennamen einstellen. Weibliche Namengeberinnen krampfhaft zu erzwingen, ist natürlich keine Lösung, dennoch gilt es, diesen „Gender Gap“ zu verringern. Peter AUTENGRUBER beschränkt sich in seiner eingehenden Untersuchung der Straßennamen auf die Stadt Wien und erfasste in seiner letzten Erhebung im September 2014 6.696 Verkehrsflächen (Alleen, Brücken, Gassen, Stege, Straßen, Plätze, Wege) in Wien. Davon waren 4.249 (63%) personenbezogen und von diesen waren 3.863 auf Männer zurückzuführen und nur 386 auf Frauen. Dies entspricht einem Verhältnis von etwa 9 zu 1 Prozent. Besonders im letzten Jahrzehnt ist in Österreich ein starkes Interesse an der Erforschung von Verkehrsflächen im urbanen Raum entbrannt und es entstand eine hitzige Genderdebatte. Die

starke Unterrepräsentation von Frauen wurde in die Öffentlichkeit und in das Bewusstsein der Menschen getragen und da Straßennamen die Möglichkeiten geben, ein wichtiges politisches Zeichen zu setzen, wurden bei Neubenennungen in den letzten Jahren sukzessive Frauen in das städtische Verkehrsflächennetz integriert. Dies zeigt eine Analyse von Neubenennungen in den Jahren 2008 bis 2012 von Peter AUTENGRUBER: im Jahr 2008 wurden 27 Männer und 20 Frauen als NamengeberInnen für Neubenennungen herangezogen. 2009 waren es 35 Männer und nur 12 Frauen. Im Jahr 2010 wurden 9 Männer und 6 Frauennamen für personenbezogene Neubenennungen beansprucht. 2011 waren es noch 28 Männer und 19 Frauen und 2012 änderte sich dieses Verhältnis drastisch mit nur 4 Männern und 19 Frauen als NamenspatInnen. (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 7) Damit der Einzug der Frauen in das Wiener Straßennetz nicht abreißt, wurde 2013 im Wiener Gemeinderat ein rot-grüner Antrag ausgearbeitet, welcher festlegt, dass Frauen bei Neubenennungen von Verkehrsflächen zukünftig noch stärker in den Mittelpunkt rücken sollen. Sie sollen mehr Raum im Stadtbild Wiens einnehmen, damit auf längerfristige Sicht ein Ausgleich zwischen Männern und Frauen als NamenpatInnen für Verkehrsflächen erzielt werden kann. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 21f) Ein anderer Ansatz zur Gleichberechtigung zwischen Frauen und Männern in der Namengebung von Straßen ist die Mehrfachzuordnung von Verkehrsflächen. Der *Augustinplatz* ist sowohl nach einer Frau, als auch einem Mann benannt: seit 2008 ist dieser sowohl dem Bänkelsänger Augustin, als auch der Sängerin Liane Augustin zuzuordnen. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 267)

Die Untersuchung in den einzelnen Bundesländern ergab, dass man sich vor allem in den Landeshauptstädten und den übrigen „größeren“ Städten mit der Genderproblematik in der Verkehrsflächenbenennung auseinandersetzt: in Eisenstadt, Klagenfurt am Wörthersee, Spittal an der Drau (seit 2014), Wiener Neustadt, Steyr, Leonding, Traun, Leoben, Bruck an der Mur, Kapfenberg, Hall in Tirol, Bregenz und Dornbirn wird sehr stark darauf geachtet, einen gewissen Anteil an Frauen in die Verkehrsflächenbenennung zu integrieren. In Linz, Salzburg, Graz und Innsbruck werden Frauen sogar bevorzugt behandelt beziehungsweise nur mehr Frauen bei personenbezogenen Straßennamen eingesetzt, um die unverhältnismäßige Unterrepräsentation von weiblichen Namengeberinnen so schnell wie möglich auszugleichen. Im Jahr 2014 gab es in Graz 1640 registrierte Straßenbezeichnungen, wovon nur 2,5 % nach Frauen benannt sind. Von diesen 40 Straßennamen in Graz, die Frauennamen beinhalten, sind neun Sackgassen, acht Privatwege und sechs nur mit dem Fahrrad oder zu Fuß befahr- oder begehbar. Im Jahr 2003 (in diesem Jahr waren 1,5 % der Grazer Straßen nach Frauen benannt), als Graz Kulturhauptstadt war, wurde eine Debatte über weibliche Straßenbezeichnungen entfacht, welche eine geringfügige, kaum merkbare Verbesserung der Situation mit sich brachte. Im Jahr 1844 wurde die erste Straße in Graz nach einer Frau benannt. Nur eine sehr geringe Anzahl von nach Frauen benannten Straßen sind im Zentrum der Stadt vorzufinden. Der Großteil

der Neubenennungen nach Frauen kann jedoch nur bei neu erschlossenen Baugebieten in Randzonen der Stadt erfolgen und somit gelingt die Integration von Frauen in das Stadtbild nur sehr bedingt. In der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz gibt es keine Quotenregelung bei Neubenennungen, dennoch wird auch hier versucht, Frauen stärker zu berücksichtigen. Dieser Prozess verläuft jedoch nur schleppend, denn seit 1989 wurden in Linz nur rund 30 Straßen nach Frauen benannt. In Salzburg sind von 1143 registrierten Straßen 34 (3 %) nach Frauen benannt und 529 nach Männern¹⁰. Der 2013 vorgelegte Amtsbericht und die darin enthaltenen neuen Richtlinien sollen dies künftig ändern. Auch Innsbruck ist seit über zehn Jahren sehr bemüht, Frauen bei Straßenbenennungen zu bevorzugen. Dennoch sind nur 22 (3 %) von 633 amtlich registrierten Straßennamen nach weiblichen Persönlichkeiten benannt¹¹. Man kann sehen, dass sogar jene Städte, die seit Jahren aktiv gegen die Genderproblematik ankämpfen, nur geringe Erfolge im Ausgleich zwischen männlichen und weiblichen NamengerberInnen verbuchen können. Neusiedl am See, Oberwart, Wolfsberg, Klosterneuburg, Krems an der Donau, Hallein, Saalfelden, Schwaz, Wörgl (es gibt in Wörgl derzeit nur einen einzigen personenbezogenen Straßennamen, der nach einer Frau benannt ist), Bludenz und Feldkirch geben in der Untersuchung an, derzeit keinen gewissen Mindestanteil an Frauen für die Namengebung von Verkehrsflächen zu berücksichtigen.

18 der befragten Städte geben also an, aktiv Frauen in das Verkehrsflächennetz einzubinden, während 11 der befragten Städte angeben, dies nicht zu tun. Meine Untersuchung stellt eine Stichprobe dar, die nicht als repräsentativ für ganz Österreich angesehen werden darf, da, wie nun schon mehrmals bewiesen, in der Namengebung von Verkehrsflächen in Österreich keine allgemein gültigen Aussagen zu treffen sind. Dennoch kann man durchaus eine Veränderung im Denken und in der einschlägigen Praxis der Benennung von Verkehrsflächen zugunsten weiblicher Namengeberinnen erkennen. Da dieser Trend nun schon von allen Landeshauptstädten berücksichtigt und verfolgt wird, kann man davon ausgehen, dass er über kurz oder lang im gesamten Land Anwendung finden wird.

4.5.5 Unternehmen als Akteure der Verkehrsflächenbenennung

Eine weitere neue Erscheinung der letzten Jahre ist das starke Lobbying verschiedener Unternehmen. Auch diese haben das große Potenzial zur Repräsentation im öffentlichen Raum erkannt, welches in Verkehrsflächenbezeichnungen verborgen liegt. Wie in

¹⁰<http://kurier.at/thema/weltfrauentag/strassennamen-sie-sind-nicht-genug-gewuerdigt/54.758.590>, letzter Zugriff: 22.05.2015

¹¹<http://www.salzburg24.at/mehr-frauennamen-fuer-salzburgs-strassen-und-plaetze/3496368>, letzter Zugriff: 22.05.2015

Abschnitt 4.2.2 *Benennungsgrundsätze* schon erwähnt, ist eine Benennung nach Firmen nicht gestattet, jedoch ist eine Benennung nach FirmengründerInnen zulässig. Beispiele für solche Firmennamen im öffentlichen Straßennetz sind der *Friedrich-Wilhelm-Raiffeisen-Platz*, der *Ferdinand-Piatnik-Weg* oder die *Vitalygasse* in Wien. Namen, die nicht direkt den Firmengründer bezeichnen, sondern nur einen Verweis auf ein Unternehmen geben, zählen ebenfalls zu dieser Gruppe: der *Kommunikationsplatz* verweist auf die Alcatel Austria AG, die *Computerstraße* auf Philips, die *Sverigestraße* auf Ikea und die *Innovationsstraße* auf den Technologiepark Favoriten. (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 12) Dieses neue Phänomen in der Straßenbenennung verdeutlicht sehr gut, dass Namen generell, und Straßennamen im engeren Sinn, als Marktmitel angesehen werden. Die Wahl eines Namens für neue Bauprojekte oder Straßennamen bietet sehr oft Zündstoff für Diskussionen, da man mit dem Namen möglichst viele positive Inhalte übertragen will. Außerdem ist es den Menschen prinzipiell nicht egal, wie die Straße oder Gegend, in der sie leben, heißt. Namen, die positive Konnotationen hervorrufen, sind also dazu fähig, eine Straße oder Gegend besonders attraktiv zu machen und ihren Marktwert zu erhöhen. Um sich der verkaufsfördernden Wirkung von Namen bedienen zu können, müssen Bauunternehmen bei neuen Bauprojekten eng mit den namengebenden Behörden zusammenarbeiten und starkes Lobbying zu ihren Gunsten betreiben. Für den Weiterbestand des ererbten Namenguts stellt diese neue Tendenz eine erhebliche Bedrohung dar, da in Konfliktsituationen zwischen Vertretern der Namenpflege und Namengebungstradition und Vertretern von Innovation in der Namengebung und Verfechtern der Initiativen der Wirtschaft meist die zweite Gruppe, unter erheblichem Einsatz von Kapital und Beziehungen, als „Sieger“ hervorgeht. (vgl. HELLELAND 2008: 282) Der Trend zum Namenkauf beziehungsweise Namenverkauf von bedeutenden Plätzen im öffentlichen Raum ist schon sehr weit verbreitet: Sportstadien (*UPC-Arena* in Graz, *Red Bull-Arena* in Salzburg, *Allianz-Arena* in München), wichtige Metrostationen (in Madrid ist die U-Bahnstation des Hauptplatzes Sol, nach dem Sponsor Vodafone benannt, *Vodafone Sol*) oder öffentliche Universitäten (die Wirtschaftsuniversität Wien vermietet Hörsaalnamen an Sponsoren) verkaufen ihr Namengut. All diese Namen wurden natürlich nicht konfliktfrei vergeben, aber der wirtschaftliche Vorteil hat zweifelsohne überwogen.

4.6 Straßenumbenennungen

„[...] *Die Namen von Straßen sind eine lebende Materie*“ (AUTENGRUBER 2013: 266) Mit diesem Satz bringt Peter AUTENGRUBER das Wesen von Verkehrsflächenbezeichnungen auf den Punkt, denn das Verkehrsflächennetz einer Stadt befindet sich in einem ständigen Transformationsprozess. Fast jedes Jahr kommen neue Verkehrsflächen hinzu, aber es verschwinden auch welche. Im Zuge des Megaprojekts des neuen Hauptbahnhofs

verschwand beispielsweise die *Hintere Südbahnstraße* aus dem Wiener Verkehrsflächen-netz. Im Jahr 2012 wurde der nach dem Geographen Hans Slanar benannte *Slanarplatz* aus dem Straßennetz gelöscht, da dieser aufgrund einer Verbauung zum Privatgrund wurde. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 267) Ebenfalls musste der Geograph Johann Sölch 2012 aus dem Verkehrsflächennetz weichen, da die *Sölchgasse* zur Privateinfahrt einer öffentlichen Garage umfunktioniert und somit aus dem amtlichen Verzeichnis wegratio-nalisiert wurde. (vgl. AUTENGRUBER 2012b: 6)

Auch Umbenennungen tragen zur ständigen Veränderung eines urbanen Straßennetzes bei. Betrachtet man zum Beispiel die Entwicklung des Platzes vor der Votivkirche in den letzten 100 Jahren, so wurde dieser fünf Mal umbenannt (ursprünglich *Maximilianplatz*, von 1919 bis 1934 in *Freiheitsplatz*, von 1934 bis 1938 in *Dollfußplatz*, von 1938 bis 1945 in *Hermann-Göring-Platz*, von 1945 bis 1946 in *Freiheitsplatz* und seit 1946 trägt er den heutigen Namen *Rooseveltplatz*). Anhand dieses Beispiels erkennt man, dass Umbenen-nungen die jeweilig vorherrschenden, sozio-politischen Konzepte und Machtverhältnisse in der Gesellschaft widerspiegeln. Ehrung und Würdigung geschichtsträchtiger Ereignis-se und Persönlichkeiten im öffentlichen Raum manifestiert sich demzufolge nicht nur in Denkmälern und Gedenktafeln, sondern auch in der Benennung von Verkehrsflächen. Die Bildung einer Stadtgeschichte ist den vorherrschenden Paradigmen und Ideologien der jeweiligen Zeit unterworfen. Durch Wechsel dieser Paradigmen und Ideologien kann es zu einer Inkongruenz zwischen der Bedeutung und der Bewertung der als erinne-rungswürdig erachteten Inhalte kommen, welche zu Umbenennungsforderungen führen können. Die Erinnerungslandschaft beziehungsweise der Gedächtnisspeicher einer Stadt wird inhaltlich verändert. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 25)

Zu Umbenennungen kann es aber aus verschiedensten Gründen kommen. Wie zuvor schon mehrmals erwähnt, kommen sie jedoch am häufigsten in Zeiten politischer Zäsu-ren vor, da das neue politisch vorherrschende Regime danach strebt, sämtliche symbol-hafte Spuren der Vorzeit aus dem öffentlichen Raum und somit aus dem öffentlichen Gedächtnis zu löschen. Schon bei dem Historiker Ernst HANISCH ist nachzulesen: „*Jedes politische System versucht, das Gedächtnis zu besetzen, es umzudefinieren, es neu zu formen. [...] Bevorzugtes Opfer, weil rasch veränderbar, sind dabei die Straßenna-men.*“ (HANISCH 1995: 421) Straßennamen stellen also politische Symbole dar, welche die vorherrschende politische Ideologie und Kultur reflektieren. Sind jedoch die Inhalte, die sie übermitteln, nicht mehr zeitgerecht, können sie „einfach“ geändert werden. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 276-280) Zwischen 1910 und 2010 gab es allein in Wien rund 980 Umbenennungen von Verkehrsflächen (für den Zeitraum zwischen 1910 und 1955 wurden bisher nur die Bezirke 1, 2 und 3 untersucht). Um die 700 Um- und Rückbenennungen fanden in den Jahren zwischen 1934 und 1955 statt. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 27, 42) Die erste, das urbane Verkehrsflächennetz Österreichs verändernde Zäsur erlebte das Land im Jahr 1918 mit dem Zerfall der Monarchie, dem Ende des Ersten Weltkriegs

und der Ausrufung der Ersten Republik. Die Habsburger verschwanden nachhaltig aus dem Verkehrsflächennetz und die Sozialdemokraten befüllten es mit Namen ihrer Vertreter oder wichtigen historischen und politischen Ereignissen. Der nächste Umbruch folgte 1933/1934 mit dem Beginn des Austrofaschismus, dem Bürgerkrieg und der Etablierung des Dollfuß-Regimes. Sämtliche Verkehrsflächen, die an die Sozialdemokratie erinnerten, wurden umbenannt. Die Machtergreifung der Nationalsozialisten im Jahr 1938 verursachte die bis dato größte Umbenennungswelle: die Nationalsozialisten löschten sämtliche Spuren des Vorgängerregimes, ebenso wie das jüdische Namengut aus dem Straßennetz und ließen großen NS-Persönlichkeiten und NS-Putschisten die Ehre zuteil werden, NamengeberInnen für Verkehrsflächen zu sein. Mit Ende der NS-Herrschaft und der Ausrufung der Zweiten Republik 1945 fand im Zuge eines „Entnazifizierungsprozesses“ eine große Rück- beziehungsweise Neubenennungswelle statt. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 276-280) Diese große Umbenennungswelle war bis zum Staatsvertrag 1955 sehr stark von den Interessen der Besatzungsmächte geprägt, sodass auch die Alliierten viele Spuren im Verkehrsflächennetz Wiens hinterließen. Das übergeordnete Ziel der 10-jährigen Besatzungszeit sollte eigentlich die Entnazifizierung des Straßennetzes sein, doch die Besatzungsmächte benützten die Straßennamen auch als Medien ihrer eigenen Vergangenheitspolitik. Vor allem die sowjetischen Besatzer nahmen großen Einfluss auf die Verkehrsflächenbenennung und vergaben einige Straßennamen (z.B. *Stalinplatz*, *Brücke der Roten Armee*, *Malinovskybrücke*, etc.). Diese Einmischung erachteten sie als vollkommen legitim, da die Sowjetunion und Stalin als Befreier Wiens angesehen wurden. Die Einschreibungen der Besatzungsmächte in den Gedächtnisspeicher der Stadt Wien wurde 1956 jedoch größtenteils rückgängig gemacht. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 37, 41) Seitdem gab es in Österreich keine tiefschürfenden politischen Umbrüche mehr und diese Stabilität und Kontinuität spiegelt sich auch in der Verkehrsflächenbenennung wider. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 269) Durch die maßlos übertriebenen Umbenennungsaktivitäten der vorangegangenen Zeit wurde die Umbenennungspolitik in der Zweiten Republik beeinflusst und dies führte zu Nachhaltigkeit und wenigen Umbenennungen. Birgit NEMEC schreibt vom „Umbenennungs-Überdruß“ der Zweiten Republik und meint damit, dass man sich von politisch brisanten Benennungen entfernte und bemüht war, ideologiearme und politikferne Verkehrsflächenbezeichnungen zu vergeben. Bei Neubenennungen versuchte man, Neutralität walten zu lassen und zog zum Beispiel Pflanzen-, Edelstein- oder Planetennamen heran. Für personenbezogene Straßennamen wählte man als ehrwürdig erachtete Persönlichkeiten aus vermeintlich nicht kontroversen Bereichen, wie Kunst oder Wissenschaft. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 42) Diese Maßnahme glückte jedoch nicht ganz, denn auch Persönlichkeiten aus Kunst und Wissenschaft handelten oftmals politisch motiviert beziehungsweise verschrieben sie ihre Errungenschaften, Erfindungen und Werke oft einer politisch-ideologischen Macht. Ferdinand Porsche (Ingenieur und Techniker) (*Porschestraße*, 23. Bezirk) entwickelte nicht

nur Kraftfahrzeuge, sondern auch Waffen und Panzer für das NS-Regime. Der Biochemiker Richard Kuhn (*Richard-Kuhn-Weg*, 14. Bezirk) unterstützte mit seiner Gift- und Kampfgasforschung die Massenvernichtung in den NS-Konzentrationslagern tatkräftig und die Heimatdichterin und Malerin Maria Grengg (*Maria-Grengg-Gasse*, 23. Bezirk) verbreitete in ihren volksnahen Werken nationalsozialistisches Gedankengut. Es wird hier ersichtlich, dass es unwissentlich und ohne profunde Nachforschung ausgewählten Persönlichkeiten aus Kunst oder Wissenschaft oftmals nicht an politischer Brisanz fehlt. Eine weitere Maßnahme der Benennungspolitik der Zweiten Republik war die Aussparung internationaler Namen beziehungsweise die Entfernung der übrig gebliebenen Namen aus der Besatzungszeit. Man wollte sich auch hier aus eventuell konfliktträchtigen internationalen Namengebungen zurückziehen.

Generell wurden Umbenennungen vermieden und wenn Verkehrsflächen umbenannt wurden, dann hauptsächlich in Randgebieten der Stadt und aus Gründen der besseren Orientierung oder wegen zu großer Ähnlichkeit zu anderen Straßennamen. (vgl. ebd.: 42f) Wie in Abschnitt 4.2.2 *Benennungsgrundsätze* deutlich hervorgeht, folgt man auch heute diesem Prinzip und versucht Umbenennungen grundsätzlich zu vermeiden, da sie meist unangenehme Folgen für Bewohner oder Gewerbe in einer Straße haben und mit erheblichen Kosten verbunden sind. Für sämtliche Kosten (Tafelaustausch, Änderung der Dokumente der Bewohner) hat der Bezirk beziehungsweise die Gemeinde aufzukommen, also im Endeffekt die SteuerzahlerInnen. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 269) Außerdem ist man bestrebt, das ererbte Namengut so weit wie möglich zu erhalten und es vor Umbenennungen zu schützen. Dennoch kommt es in Ausnahmefällen auch heute, in Zeiten relativer Stabilität, noch zu politisch motivierten Umbenennungen. Personenbezogene Straßennamen sind überproportional oft von Straßenumbenennungen betroffen, aber auch ereignisbezogene Straßennamen sind häufig betroffen. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 28)

Die Praktiken der Verkehrsflächenumbenennungen sind dem Wandel der Zeit unterworfen. Während die Geschichte Österreichs in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts von großen Umbrüchen und politischen Zäsuren geprägt war und sich dies in ereignispolitisch motivierten Umbenennungswellen manifestierte, ist die politische Lage seit 1955 sehr stabil und Umbenennungen finden wesentlich seltener und diskreter organisiert statt. (vgl. ebd.: 26) Diskretion ist ohnedies ein wesentlicher Charakterzug der Umbenennungen aus jüngster Zeit, da die Straßenbenennung grundsätzlich die Prinzipien der Kontinuität und Zukunftsorientierung verfolgt. Umbenennungen suggerieren jedoch genau das Gegenteil, nämlich Diskontinuität, und sollen daher mit so wenig Aufsehen wie möglich vor sich gehen. (vgl. ebd.: 43) Oftmals gelingt dies auch, doch bei solch zentralen, stark frequentierten und bedeutsamen Verkehrsflächen, wie der Wiener Ringstraße, ist Diskretion natürlich kaum möglich.

Zusammenfassend kann man sagen, dass Umbenennungen heutzutage weitestgehend vermieden und nur noch in wirklich dringenden Fällen durchgeführt werden. Solch dringende Fälle ergeben sich entweder wenn die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet ist oder wenn die Taten einer/s Namensgebers/in, den heute akzeptierten Maßstäben und Werthaltungen nicht mehr entsprechen beziehungsweise einer Ehrung im öffentlichen Raum nicht mehr würdig erscheinen.

4.6.1 Umbenennungen aus polithistorischen Gründen & Umgang mit ambivalenten Persönlichkeiten als NamengeberInnen

Die Namen von Straßen, Plätzen und Parks sind selektiv und an gewisse Sozialgruppen und deren Werte gebunden. Ändern sich die dominanten Sozialgruppen und mit ihnen die Werte in einer Gesellschaft, so ändern sich auch die Verkehrsflächenbezeichnungen. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 43) Straßennamen einer Stadt erzählen Geschichten aus der Vergangenheit der Stadt. Bei näherer Betrachtung wird deutlich, dass es sich bei der Geschichte, welche durch Straßennamen erzählt wird, nur um eine verzerrte, stark reduzierte Darstellung der realen Vergangenheit handeln kann: kulturelle Höhepunkte und eine ganz bestimmte Sozialschicht werden propagiert. Als Namensgeber für Verkehrsflächen kommt nur ein ganz geringer Anteil der Bevölkerung in Frage, welcher sich auf Menschen aus einem sehr ähnlichen sozialen Milieu beschränkt. Namenpaten sind vorrangig männlich, gut betucht, überdurchschnittlich oft künstlerisch begabt und besitzen aristokratische Wurzeln. Vor allem Politiker, Geistliche, Wissenschaftler, sowie Künstler wurden als Namengeber herangezogen, wohingegen eine breite Palette anderer Berufs- und Sozialgruppen kaum Beachtung findet. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2014: 10-13) Zentrale Themen aus der Vergangenheit einer Stadt, wie zum Beispiel die enorme Bedeutung der Arbeiterklasse für die Industrialisierung und Modernisierung, Migration, Multikulturalismus, politische Umbrüche oder europäische Integrationsprozesse werden jedoch ausgespart und kommen im Verkehrsflächennetz nicht vor. Man müsste also annehmen, dass Frauen, ZuwanderInnen, ArbeiterInnen oder Kinder in der vergangenen Stadtgeschichte keine Rolle einnahmen. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 43) An den hier genannten Beispielen der Kinder oder MigrantInnen wird besonders deutlich, dass nicht alle Defizite von Straßennamen überdeckt werden können. Natürlich spielen Kinder in einer Gesellschaft eine große Rolle - aber wie soll man dieser durch Straßennamen gerecht werden? Man könnte eine wichtige Straße in *Kinderstraße* umbenennen, aber dann sind die Möglichkeiten, Kinder in Straßennamen zu ehren, erschöpft. Ebenso gilt dies für MigrantInnen. Gedenknamen heben eben verdiente Persönlichkeiten ehrend hervor und einem Kind oder einer/em MigrantIn wird so eine Art der Ehrung wohl kaum zuteil. Dies verdeutlicht, dass das Medium Straßennamen in seinen Funktionen durchaus

begrenzt ist und nicht mit Aufgaben überladen werden darf, die es unmöglich erfüllen kann. Dennoch ist es eine Tatsache, dass durch Straßennamen nur ein sehr kleiner und stark reduzierter Teil der Geschichte einer Stadt reflektiert wird.

Personenbezogene Straßennamen sind Zurschaustellung der dominanten Machtverhältnisse und Einflussbereiche in einer Stadt zum Zeitpunkt, in dem ein Straßename vergeben wurde. Straßennamen spiegeln also die vorherrschenden ideellen Werte einer Gesellschaft zu einem gegebenen Zeitpunkt wider. Gesellschaften verändern sich jedoch im Laufe der Zeit und mit ihnen Werthaltungen und das Machtgefüge zwischen den verschiedenen sozialen Gruppen. Aus diesem Grund kann man Straßennamen nicht zwangsläufig als für die Ewigkeit geschaffen annehmen, denn bedingt durch gesellschaftliche Umbrüche kann es bei Straßennamen im öffentlichen Raum zu Diskrepanzen mit den veränderten ethischen Vorstellungen kommen und in weiterer Folge zu Umbenennungen. Niemand möchte nach den Gräueltaten des Zweiten Weltkriegs in einer Straße wohnen, die nach einer/m RegimevertreterIn des Nationalsozialismus benannt ist. Dies ist jedoch ein stark plakatives Beispiel, bei dem die Grenzziehung sehr einfach ist. Beim Großteil umstrittener Straßennamen ist jedoch keine klare Abgrenzung möglich und es wären umfassende Nachforschungen nötig, um eine fundierte Entscheidung bezüglich der ethischen Rechtmäßigkeit der Würdigung einer Person durch einen Straßennamen treffen zu können. Um sich also ein umfassendes Bild davon machen zu können, müsste man die namengebende Person und ihre Taten zu Lebzeiten kritisch untersuchen und historisch kontextualisieren. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2014: 10-13)

Das aktuellste und wahrscheinlich bekannteste österreichische Beispiel dafür, dass die Namengebung von Verkehrsflächen ein hochbrisantes und viel diskutiertes Politikum darstellt, ist die Jahrzehnte lang geführte Umbenennungsdebatte des *Dr.-Karl-Lueger-Rings* auf *Universitätsring*, welche am 5. Juni 2012 rechtskräftig wurde. Im Jahr 1919 wurde besagter Abschnitt der Wiener Ringstraße nach dem Datum der Ausrufung der Ersten Republik benannt: *Ring des 12. November*. Nach dem Bürgerkrieg 1934 wollte man sämtliche Spuren der sozialdemokratischen Ära im öffentlichen Raum verwischen und so erhielt der Ringabschnitt den Namen *Dr.-Karl-Lueger-Ring*. Nach 1945, trotz der großen Um- und Rückbenennungswelle zahlreicher Verkehrsflächen, wurde auf diese „vergessen“ und Dr. Karl Lueger, welcher als Antisemit bekannt war, blieb fast 80 Jahre im Wiener Straßennetz verankert. (vgl. AUTENGRUBER 2012a: 10)

4.6.1.1 Die Untersuchung der Wiener HistorikerInnenkommission

Im Rahmen der Diskussion um den *Dr.-Karl-Lueger-Ring* wurde im Jahr 2011 eine unabhängige ExpertInnengruppe zu einem Forschungsprojekt angeregt, welche die historischen Inhalte von Straßennamen des Wiener Verkehrsflächennetzes erforschen sollte.

Die ForscherInnengruppe, bestehend aus Mag.^a Birgit Nemeč, Dr. Peter Autengruber, Florian Wenninger und Univ.-Prof. DDr. Oliver Rathkolb, welcher die Leitung des Projekts über hat, führt die Untersuchung am *Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien* durch und wird dabei maßgeblich vom *Verein zur Wissenschaftlichen Aufarbeitung der Zeitgeschichte* unterstützt. Mit diesem in Europa bislang einmaligen Projekt wird eine kritische biographische Auseinandersetzung und eine historische Kontextualisierung eines jeden personenbezogenen Verkehrsflächennamens in Wien angestrebt. Von den 6.696 (Stand September 2014) Wiener Verkehrsflächen sind 4.249 (63%) personenbezogen und wurden somit im Rahmen der Untersuchung analysiert. Die NamenpatInnen wurden mittels wissenschaftlicher Literatur und archivarischer Recherchen anhand eigener Publikationen, Reden oder Taten auf etwaige Ambivalenzen überprüft. Ein zentraler Aspekt der Untersuchung wurde darauf gelegt, ob es bei den namengebenden Persönlichkeiten eventuell antisemitische, faschistische, rassistische oder sexistische Aussagen oder Taten gab. Ein spezieller Fokus wurde dabei auf den Nationalsozialismus gelegt und auf die Frage, ob NamengeberInnen zu Lebzeiten Verbindungen zum NS-Regime hatten oder in irgendeiner Weise öffentlich für die NS-Ideologie eintraten. Die Untersuchung befasst sich jedoch nicht nur mit personenbezogenen Straßennamen, die kurz vor oder während der NS-Diktatur vergeben wurden, sondern setzt im Jahr 1860 an. Namengebende Personen wurden zu Beginn in Berufsgruppen unterteilt. Die Analyse ergab, dass zirka 400 (von 4.249) Verkehrsflächenbezeichnungen in Wien nach ambivalenten Persönlichkeiten benannt sind und bei diesen 9% der personenbezogenen Verkehrsflächenbenennungen erhöhter Diskussionsbedarf bezüglich Umbenennungen besteht. Nach eingehender Auswertung aller zur Verfügung stehenden Materialien und gruppeninternen Diskussionen, wurden diese 400 Namen in drei Kategorien aufgeteilt: *Gruppe A* fasst „Namen mit intensivem Diskussionsbedarf“ zusammen. Dabei handelt es sich um namengebende Personen, die aktiv und öffentlich antisemitische, rassistische und menschenfeindliche Einstellungen beziehungsweise Vorurteile vertraten, etwaiges Gedankengut in persönlichen Arbeiten kommunizierten oder in Verhaltensweisen öffentlich zeigten. Hierzu zählen NSDAP-Mitglieder, welche das nationalsozialistische Gedankengut getragen und verbreitet beziehungsweise durch Taten aktiv unterstützt haben. Weitere Kriterien sind die Nähe zu hochrangigen NS-Führern, die individuelle Verantwortung für Gewaltanwendung oder die Verharmlosung von Verbrechen gegen die Menschlichkeit (z.B. Holocaust) in Niederschriften oder Reden. Personen mit einer NSDAP-Mitgliedschaft, jedoch ohne nachweisbarer Wirksamkeit während des Nationalsozialismus, wurden nicht zu dieser Gruppe gezählt. Historischen Primärquellen zufolge, fallen in die Gruppe A 28 Fälle mit besonders intensivem Diskussionsbedarf. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 11-15) Fünf Beispiele aus dieser Gruppe möchte ich kurz darstellen: ein Straßename mit intensivem Diskussionsbedarf ist beispielsweise die *Sebastian-Brunner-Gasse* im 13. Bezirk, welche seit 1898 nach dem Prälat, Schriftsteller, Gründer und Leiter der „Wiener

Kirchenzeitung“ Sebastian Brunner benannt ist. Brunner wird als eine der Schlüsselfiguren des katholischen Antisemitismus in Österreich angesehen, da er seine Kirchenzeitung für propagandistische Zwecke und öffentlicher Judenhetze verwendete. (vgl. ebd.: 45f) Einen weiteren Fall aus dieser Gruppe stellt die *Maria-Grengg-Gasse* im 23. Bezirk dar, welche seit 1967 nach der Heimatdichterin und Malerin Maria Grengg benannt ist. Grengg sympathisierte mit dem Nationalsozialismus und verbreitete in ihren Werken nationalsozialistisches Gedankengut. Zwischen 1936 und 1938 war sie Teil der „Vaterländischen Front“ und im Jahr 1938 bekundete sie öffentlich ihre Sympathie für Adolf Hitler und veränderte sogar ihr Geburtsjahr, um im selben Jahr wie Hitler (1889) geboren zu sein. Wie man der Mitgliederkartei der NSDAP entnehmen kann, trat sie dieser im Jahr 1940 bei. Im Fragebogen zur Bearbeitung des Aufnahmeantrages für die Reichsschrifttumskammer (1938) und dem beigelegten Lebenslauf gab Grengg folgendes an: *„In meinen Büchern geht es mir darum, die Ideen des Nationalsozialismus in künstlerische Form zu kleiden und sie so dem Volke in leicht faßlicher Art zu vermitteln. [...] Das Ziel meiner Dichtung war und ist es, in einer Zeit der geistigen und seelischen Verkommenheit wieder die deutsche Seele zu erwecken und die Grundgedanken Hitlers um die Liebe, Ehe, Kirche und rassische Erneuerung in volkstümlichen Romanen und Erzählungen in wirklich künstlerischer Form zum Ausdruck zu bringen und damit mitzuhelfen, dass sie unverfängliches Gemeingut des deutschen Volkes werden“*. Seit 1945 lebt Grengg als Malerin sehr zurückgezogen. Im Jahr 1946 wurden ihre Literatur und ihre Schriften auf die Liste der gesperrten Autoren beziehungsweise Bücher gesetzt. (vgl. ebd.: 69f) Ein weiteres Beispiel stellt die *Porschestraße* im 23. Bezirk dar, welche seit 1977 nach dem Konstrukteur und Techniker Ferdinand Porsche benannt ist. Porsche wird nicht grundlos als „Ingenieur Hitlers“ bezeichnet, denn mit seinen Erfindungen und Konstruktionen unterstützte und förderte er das NS-Regime tatkräftig. Er war nicht nur in der Autokonstruktion tätig, sondern auch in der Panzer- und Waffenkonstruktion, was seine große Bedeutung für die nationalsozialistische Bewegung erklärt. Verschiedensten Schriftstücken kann man entnehmen, dass Porsche immer wieder ZwangsarbeiterInnen für sich arbeiten ließ. Seit 1937 war er Parteimitglied, bekleidete den Rang eines SS-Oberführers und ihm wurden zahlreiche Ehrungen des NS-Regimes zuteil. Porsche wurde zum Thema vieler wohlwollender Artikel des „Völkischen Beobachters“, was als weiteres Indiz für seine wichtige Rolle im NS-Regime aufzufassen ist. (vgl. ebd.: 97-100) Auch der *Richard-Kuhn-Weg* im 14. Bezirk, seit 1973 nach dem Biochemiker Richard Kuhn benannt, ist ein Beispiel für diese Gruppe der Fälle mit hohem Diskussionsbedarf. Kuhn forschte am „Kaiser-Wilhelm-Institut für Medizinische Forschung“ in Heidelberg und erwarb sich durch das wiederholte Denunzieren jüdischer MitarbeiterInnen und ForscherkollegInnen des Instituts großes Vertrauen und hohes Ansehen im NS-Regime. Des weiteren betrieb er sehr aktiv Gift- und Kampfgasforschung, wofür er zahlreiche Menschenversuche an KZ-Häftlingen durchführte. Mit seiner unethischen und inhumanen

Forschung trug er maßgeblich dazu bei, die Bedürfnisse des NS-Regimes bezüglich der Massenvernichtung in den Konzentrationslagern zu stillen. (vgl. ebd.: 101-105) Das fünfte und letzte Beispiel, das ich aus dieser Gruppe vorstellen möchte, ist die *Chvostekgasse* im 22. Bezirk, welche seit 1955 nach dem Internisten und Neurologen Franz Chvostek benannt ist. Dieser schuf in seiner Wirkungsphase an der Wiener Medizinischen Fakultät ein stark antisemitisches und besonders frauenfeindliches Klima. Durch die Unterstützung der schlagenden Burschenschaft „Olympia“ etablierte Chvostek ein gewalttätiges Regime in Klinik und Hörsaal. Studentinnen wurden zum Teil gewaltsam von Chvosteks Vorlesung ferngehalten, denn dieser hielt keine seiner Vorlesungen in Anwesenheit von Frauen und Medizinerinnen durften nicht in seiner Klinik praktizieren. Chvosteks Klinik und seine Schule brachte einige österreichische Rassenhygieniker der Wiener Medizinischen Fakultät hervor. (vgl. ebd.: 112-116)

Gruppe B fasst „Fälle mit Diskussionsbedarf“ zusammen. Dazu zählen NamengeberInnen, die ihren sozialen Status beziehungsweise ihre Arbeit oder Werke dazu genutzt haben, den Nationalsozialismus zu unterstützen oder nationalsozialistisches Gedankengut punktuell zu transportieren. In diese Gruppe gehören auch Personen, die aktiv Beziehungen oder Kontakte zu hochrangigen NS-Vertretern pflegten oder indirekt für Gewaltakte verantwortlich waren. Auch in dieser Kategorie wurden „einfache“ NSDAP-Mitglieder ohne „nachhaltige“ Wirkung während des Nationalsozialismus nicht berücksichtigt. Zwischen Gruppe A und B scheinen die Grenzen sehr fließend und nur uneindeutig zu sein. Daher wurde jeder Fall in diesen beiden Gruppen sehr eingehend und unter Zuhilfenahme von ExpertInnen für die jeweiligen inhaltlichen Sachgebiete diskutiert und zugeordnet. In die Gruppe B fallen 56 Namen mit Diskussionsbedarf. (vgl. ebd.: 14) Auch aus dieser Gruppe möchte ich einige Beispiele herausgreifen und kurz vorstellen. Ein Fall mit Diskussionsbedarf ist zum Beispiel der *Karl-Borromäus-Platz* im 3. Bezirk, welcher seit 1908 nach dem heilig gesprochenen (im Jahr 1610) Bischof und Pestpatron Karl Borromäus benannt ist. Borromäus galt als strenger Verfechter der Reformen des Konzils von Trient (1545-1563). Als päpstlicher Visitor in der Schweiz trug er maßgeblich zur Verfolgung, Anklage, Folter und Hinrichtung vieler ProtestantInnen bei. (vgl. ebd.: 131) Ein weiteres Beispiel ist die *Rosvaengegasse* im 22. Bezirk, welche seit 1983 nach dem dänischen Opernsänger der Wiener Staatsoper Helge Rosvaenge benannt ist. Rosvaenge zeigte große Nähe zum NS-Regime und zu hochrangigen Vertretern des Regimes. Seit 1934 setzte er sich immer wieder für NS-Propaganda ein. Eine Korrespondenz mit Goebbels aus dem Jahr 1938 lässt darauf schließen, dass Rosvaenge an einer Oper im nationalsozialistischen Sinne arbeitete, welche 1939 unter dem Titel „Königsballade“ an der Wiener Staatsoper uraufgeführt wurde. (vgl. ebd.: 156) Die *Gaulhofergasse* im 20. Bezirk, benannt seit 1968 nach dem Mittelschullehrer Karl Gaulhofer, ist ein weiteres Beispiel aus dieser zweiten Gruppe. Gaulhofer kann als einer der bedeutendsten völkisch-orientierten

Eugeniker der Zwischenkriegszeit angesehen werden und als Reformers des österreichischen Schulturnens. Es gelang ihm, Eugenik in den Schullehrplan zu integrieren und somit war in den körperlichen Übungen der achten Klasse der Mittelschule „Rassenhygiene“ einzuhalten. Mit finanziellen Mitteln aus dem Unterrichtsministerium förderte er die völkisch-antisemitische „Wiener Gesellschaft für Rassenpflege“. Gaulhofer gilt außerdem als Gründungs- und Vorstandsmitglied des „Österreichischen Bundes für Volksaufartung und Erbkunde“. (vgl. ebd.: 162f) Ein weiteres Beispiel für die Gruppe B ist der *Paula-Wessely-Weg* im 19. Bezirk, welcher seit 2002 nach der Kammerschauspielerin Paula Wessely benannt ist. Wessely ist als Namengeberin deswegen umstritten, da sie mit ihrem Ehemann, dem Schauspieler Attila Hörbiger, im NS-Propagandafilm „Heimkehr“ (1941) mitspielte. Als der Krieg beendet war, hatte sie vorübergehend Auftrittsverbot in der US-amerikanischen Besatzungszone. (vgl. ebd.: 191-195) Die *Hassingergasse* im 21. Bezirk ist ein weiteres Beispiel aus dieser Gruppe. Sie ist seit 1954 nach dem Geographen Hugo Hassinger benannt, welcher nach dem Studium der Geographie, Geologie und Geschichte, als Professor in Wien, Basel und Freiburg lehrte und außerdem Mitglied der Österreichischen Akademie der Wissenschaften war. Hassinger war niemals Mitglied der NSDAP, trug mit seinen kulturgeographischen Forschungen und Publikationen jedoch maßgeblich zur „Lebensraumpolitik“, „Umsiedlungspolitik“ und „Volkstums- und Vernichtungspolitik“ der Nationalsozialisten bei. Er bekleidete eine überaus einflussreiche Position innerhalb der NS-Wissenschaftsausschüsse Wiens: Hassinger spielte eine tragende Rolle bei der Entstehung der „Südostdeutschen Forschungsgemeinschaft“ (SODFG), deren Ziel es war, wissenschaftliche Vorarbeit für die „Umvolkung“ zu leisten. In zahlreichen Publikationen trat Hassinger für den „Deutschen Imperialismus“ ein und lieferte wissenschaftlich argumentierte Legitimierungsansätze für das aggressiv-expansive Konzept des „Deutschen Volks- und Kulturbodens“. Das Ziel dieses Konzepts war die Ausbreitung des deutschen Reichs in tschechische, polnische und slowenische Gebiete. (vgl. ebd.: 214f) Er betrieb intensive Volkstumsforschung und einige seiner Konklusionen lauteten wie folgt: man müsse „*die Stufe des Kulturgefälles zwischen Westen und Osten allmählich ostwärts*“ verlagern. Weiters sagte er aus, dass „*die Deutschen gegenüber den Slawen als geistig und kulturell höher stehendes Volk*“ einzustufen sind, „*dessen Ausbreitung mit allen Mitteln befördert werden sollte.*“ (SVATEK 2010: 293) Weiters partizipierte er in der 1942 von der Akademie eingerichteten „Kommission zur Herausgabe von Schriften zur Rassenkunde und menschlichen Erblehre“. (vgl. ebd.: 214-216) Der sechste und letzte Fall, den ich aus dieser Gruppe kurz vorstellen möchte, ist der *Wagner-Jauregg-Weg* im 14. Bezirk, welcher seit 1981 nach dem Neurologen und Psychiater Julius Ritter von Wagner-Jauregg benannt ist. Wagner-Jauregg betrieb aktive Forschung im Bereich der Psychosen, Syphilis und Schilddrüsenerkrankungen und entwickelte viele neue Behandlungsmethoden auf diesem Gebiet, was ihn zum Nobelpreisträger machte. Seit den späten 1990er Jahren sind sämtliche Ehrungen (Straßennamen, Nobelpreis,

Wagner-Jauregg-Spital in Linz, Ehrengrab am Zentralfriedhof, Denkmal im Arkadenhof der Universität Wien, Ehrenbürger der Stadt Wien und Ehrenmitglied der ÖAW), die ihm zuteil wurden jedoch stark in Verruf geraten. Zahlreiche Studien aus den 90er Jahren belegen, dass die Biographie Wagner-Jaureggs einige problematische Aspekte aufweist, die ihn in ein gänzlich anderes Licht stellen. Er zeigte vermehrt eine antisemitische und pro-nationalistische Gesinnung im Hinblick auf die NS-Erbgesundheitsgesetze: bezüglich der Rassenhygiene setzte er sich vermehrt für eugenische Zwangssterilisation ein. Seine Ansichten bezüglich geistig beeinträchtigten Menschen können als inhuman bezeichnet werden (er verglich Geisteskranke mit Verbrechern). Auch in diesem Bereich sind ihm Aktionen der Zwangssterilisation und Euthanasie nachzuweisen. Wagner-Jauregg war sowohl Mitglied der „Großdeutschen Volkspartei“, welche ein rassistisch-antisemitisches Parteiprogramm aufwies, als auch bei völkisch-antisemitischen Burschenschaften. Außerdem zählte er zu den antisemitisch geprägten akademischen Kreisen der Universität Wien. Auch seine Malaria-Therapie, welche ihm 1927 den Nobelpreis für Medizin einbrachte, ist als medizinethisch fragwürdig einzustufen, da sie durch besonders inhumane Experimente vorangetrieben wurde. (vgl. ebd.: 232-235)

Gruppe C beinhaltet Personen mit „demokratiepolitisch bedeutenden biographischen Lücken“. Zu dieser Gruppe zählen jene namengebenden Personen, die schon vor 1914 eine gewisse „Judenfeindlichkeit“ beziehungsweise rassistische Einstellungen und Vorurteile vermittelt haben. Auch „einfache“ NSDAP-Mitglieder und Personen, die das NS-Regime punktuell durch Taten in der Öffentlichkeit unterstützt oder nach 1918 ein antidemokratisches Regime befürwortet haben, zählen zu dieser Gruppe. Ein weiteres Kriterium ist die Lückenhaftigkeit der offiziellen Biografien von NamenpatInnen für Verkehrsflächen. Zu dieser Gruppe zählen 75 Fälle. Auch aus dieser Gruppe möchte ich einige Beispiele herausgreifen: einen Fall stellt beispielsweise die *Kaftangasse* im 21. Bezirk dar, welche seit 1972 nach dem Mittelschullehrer und Gründer eines Uhrenmuseums Rudolf Kaftan, benannt ist. Im Jahr 1917 wurde seine Uhrensammlung von der Stadt Wien angekauft und es wurde ein Wiener Uhrenmuseum gegründet, mit ihm als Direktor. Nach dem Anschluss erwarb Kaftan mit Absicht von jüdischen BesitzerInnen geraubtes Eigentum, um dies in seinem Museum auszustellen. (vgl. ebd.: 248f) Der *Karl-Brunner-Park* im 21. Bezirk, benannt nach Schuldirektor und Ehrenbürger von Stammersdorf Karl Brunner und die *Futterknechtgasse* im 23. Bezirk, benannt nach Josef Futterknecht, dem Gemeinderat von Erlaa sind aus demselben Grund fragwürdig und in Gruppe C dieser Untersuchung eingeordnet: beide Männer stellten im Jahr 1940 einen Mitgliedsantrag, um in die NSDAP aufgenommen zu werden und dem wurde stattgegeben. (vgl. ebd.: 249f) Ein weiteres Beispiel ist die *Billrothstraße* im 19. Bezirk, welche seit 1894 nach dem Chirurgen und Mitbegründer der „Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft“ Christian Theodor von Billroth benannt ist. Wie schon mehrmals erwähnt, war die Universität Wien ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein Nährboden für antisemitisches

Gedankengut. Besonders im Bereich der Medizin gab es an der Universität überdurchschnittlich viele antisemitisch geprägte Gelehrte und Forscher. (vgl. ebd.: 305) Ebenfalls aus dieser Riege war Billroth, welcher in seinem 1875 publizierten Werk „Lehren und Lernen“ propagierte, dass die Assimilation und Integration von Juden in andere Nationen nicht fruchten könne, da Juden eine scharf abgegrenzte Kultur besitzen, die nicht mit einer anderen zu vereinen sei: *„Es ist ein ziemlich allgemein verbreiteter Irrtum, von den Juden als von Deutschen oder Ungarn oder Franzosen zu sprechen, die nur zufällig eben eine andere Konfession haben als die meisten Bewohner von Deutschland, Ungarn oder Frankreich. Man vergißt oft ganz, daß die Juden eine scharf ausgeprägte Nation sind und daß ein Jude ganz ebensowenig wie ein Perser oder Neuseeländer oder Afrikaner je ein Deutscher werden kann.“* (vgl. HUBENSTORF 1995: 24f) 1891 durchlebte Billroth jedoch einen Richtungswechsel in seinen Einstellungen und Anschauungen und trat, sehr zum Missfallen seiner antisemitischen Anhänger, dem „Verein des Antisemitismus“ bei. Seine „frühe“ Gesinnung geriet jedoch nie in Vergessenheit und seine ehemaligen Aussagen wurden noch 1939 vom „Nationalsozialistischen Deutschen Ärztebund“ für Propagandazwecke verwendet. (vgl. AUTENGRUBER ET AL 2013: 305f)

Bei reflektierter Betrachtung der Benennungsdaten der umstrittenen Straßennamen wird ersichtlich, dass viele davon erst in den 1990er oder sogar 2000er Jahren vergeben wurden. Dies ist eine hochinteressante Beobachtung, denn es stellt sich die Frage, warum die zuständigen Behörden bei der Auswahl von NamengeberInnen nicht sorgfältiger nachgeprüft haben, ob ein Name als „umstritten“ oder „bedenklich“ gelten könnte. Man kann natürlich davon ausgehen, dass es den zuständigen Behörden an Zeit und Mitteln für derartige Investigationstätigkeiten fehlt. Dennoch macht es den Anschein, als ob bei der Auswahl und Vergabe von personenbezogenen Straßennamen die mitschwingende politische Brisanz nicht richtig eingestuft wurde beziehungsweise dass diese politische Relevanz von Straßennamen in den letzten 20 Jahren enorm angestiegen ist.

Doch nun noch einmal zurück zur Untersuchung der Wiener Verkehrsflächenbezeichnungen: für diese Gruppeneinteilungen in Gruppe A, B und C gilt, dass neue Forschungsergebnisse durchaus eine Veränderung der Kategorisierung mit sich bringen könnten. Diese Zuteilungen sind also keinesfalls endgültig. Generell ist es so, dass die Erkenntnisse des Forschungsprojekts nur als vorläufig betrachtet werden, da es realistisch ist, dass im Zuge der historischen Nachforschungen immer wieder neue Informationen über namengebende Personen auftauchen. Des weiteren könnten sich durch neue Forschungsergebnisse die Kriterienkataloge für die drei Kategorien ändern und somit eine neue Zuordnung der Personen zu den Gruppen A-C erfolgen. Auch könnten zum Beispiel neue Kategorien entstehen.

Die Wiener Stadtverwaltung ist in einem internationalen Vergleich mit anderen Großstädten die erste Verwaltungsbehörde, welche sich so intensiv und detailliert mit den

einschlägigen Vorgehensweisen in der Benennungspraxis von Verkehrsflächen beschäftigt. Im Umgang mit den durch die Untersuchung gewonnenen Ergebnissen hat die Stadt Wien also eine „Vorreiterposition“ inne und kann sich auf keine Vergleichsbasis beziehen. Jegliche Entscheidungen in diesem Bereich stellen sozusagen „politisches Neuland“ dar. Mit dem Projekt wird keinesfalls versucht, Urteile zu fällen, denen politisch Folge geleistet werden muss, sondern es wird die Generierung einer Datenbasis mit fundierten und überprüften Informationen über die NamengeberInnen für Wiener Verkehrsflächen angestrebt. Diese Datenbasis soll den zuständigen Instanzen als Hilfestellung für politische Entscheidungen zur Verfügung stehen und zu einem strukturierten Entscheidungsverfahren beitragen. Im Zusammenhang mit Umbenennungen ist folgende Feststellung eine ganz wichtige: posthum eine Verewigung im öffentlichen Raum durch eine Verkehrsflächenbezeichnung zu erlangen, sollte ausdrücklich aus Gründen der Ehrung eines Menschen geschehen und nicht aus Gründen des historischen Ruhms, ungeachtet dessen, wie ein Mensch zu diesem Ruhm kam. (vgl. ebd.: 270)

4.6.1.2 Kritische Stimmen

Betrachtet man die Untersuchung aus einer kritischeren Perspektive, so muss man sich doch fragen, ob diese Klassifizierung in die drei Gruppen A, B und C nicht etwas zu „eng beziehungsweise streng gefasst“ ist. Es stellt sich die Frage, ob man als nach dem Zweiten Weltkrieg Geborene/r, so wie es alle Mitglieder der zuständigen HistorikerInnenkommission sind, die damals vorherrschende politische Situation aus heutiger Sicht so einschätzen und beurteilen kann, um in der Lage zu sein, die Kriterien für eine derartige Untersuchung gerechtfertigt anzusetzen. Bei genauerer Betrachtung der Thematik muss man sich fragen, ob es nicht sogar anmaßend ist, in Zeiten des Friedens und der politischen Stabilität, wo jede/r seine Meinung frei in der Öffentlichkeit äußern kann, die Taten und das Lebenswerk eines Menschen, der in der Zeit des Nationalsozialismus lebte, zu beurteilen und zu bewerten. Eine/n Zeitgenossin/en des Nationalsozialismus die Mitgliedschaft in der NSDAP oder die Mitwirkung in in einem Propagandafilm zum schweren Vorwurf zu machen, obwohl sich die-/derjenige später glaubwürdig von ihrer/seiner Vergangenheit distanziert hat, erscheint mir aus heutiger Sicht eine zu harte Verfahrensweise zu sein. Ein Mensch kann im Laufe seines Lebens durchaus zu einer anderen Einstellung gelangen und wenn er sich in späterer Folge glaubwürdig „bekehrt hat“, sollte das auch anerkannt werden. Unter diesem Gesichtspunkt muss man sich selbst die Frage stellen, ob man als junger Mensch der nationalsozialistischen Propaganda des NS-Regimes widerstehen hätte können beziehungsweise ist es zu einfach, davon auszugehen, dass die Menschen in der NS-Zeit eine Wahl hatten, sich für eine Einstellung zu entscheiden. Wer nicht für das Regime war, wurde eliminiert. Überleben

konnten nur jene, die sich dem Regime fügten und mit dem Strom schwammen. Auch heute erleben wir immer wieder wie leicht sich der überwiegende Teil einer Bevölkerung von einer politisch dominanten Weltsicht mitreißen lässt: die Propagandawalze Putins ist ein besonders markantes Beispiel. Ein weiterer Kritikpunkt der Untersuchung, den ich hier anführen möchte, um ein möglichst vollständiges Bild über diese zu geben, ist, dass der Wiener HistorikerInnenkommission vorgeworfen wird, Sozialdemokraten mit Nähe zum Nationalsozialismus weniger streng beurteilt zu haben. Die Ergebnisse harren daher immer noch der Umsetzung und es ist nicht sicher, ob sie jemals zum Einsatz kommen. Unter diesem Gesichtspunkt müsste beispielsweise der *Dr.-Karl-Renner-Ring* schon längst umbenannt worden sein, denn Renner hat sich mehrmals öffentlich für den Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich bekannt.

4.6.1.3 Umgang mit ambivalenten NamengeberInnen

Nun stellt sich also die Frage, wie man mit den Ergebnissen solch einer kritischen Untersuchung von Straßennamen am besten umgeht beziehungsweise wie man mit ambivalenten Persönlichkeiten als NamengeberInnen verfährt?

In meiner Untersuchung wurde auf diese Frage sehr unterschiedlich geantwortet: einige Städte gaben zum Beispiel an, von Anfang an penibel genau auf etwaige historische Belastungen geachtet zu haben und aus diesem Grund (externe) Experten, wie zum Beispiel Kulturämter, diverse Museen, HistorikerInnen oder Archive in den Namenfindungsprozess einzubinden, um Ambivalenzen vermeiden zu können. So zum Beispiel Eisenstadt, Wiener Neustadt, Saalfelden, Innsbruck, Schwaz, Hall in Tirol, Bludenz und Dornbirn. Andere sagten aus, streng nach ihren internen Richtlinien zu arbeiten, welche es ganz klar untersagen, historisch belastete oder biographisch unzureichend untersuchte NamengeberInnen auszuwählen. Daher sei es nur schwer möglich, ambivalente NamengeberInnen auszuwählen, da das gesamte Geschichtsbild vollkommen abgeklärt sein und als überwiegend positiv bewertet werden muss, um als NamengeberInnen in Frage zu kommen. So zum Beispiel Spittal an der Drau, Klagenfurt am Wörthersee, Graz, Salzburg, Bruck an der Mur und Wien. Sollten neue Dokumente, Indizien oder Beweise auftauchen, die etwaige Zweifel aufkommen lassen und Ambivalenzen bestätigen, so werden die Verkehrsflächen einer Umbenennung unterzogen oder mit von einer HistorikerInnenkommission überprüften Zusatztafeln, die über die Ambivalenz der jeweiligen Person aufklären, versehen. Es gibt jedoch auch Städte, die angeben, gar nicht mit belasteten Verkehrsflächenbezeichnungen zu verfahren und es bei ihrem aktuellen Namen zu belassen. Dabei handelt es sich um eher kleinere Städte, bei denen sehr „flache“ Entscheidungsstrukturen des Benennungsprozesses vorherrschen und bei denen es zudem nur äußerst selten bis nie Umbenennungen gibt. So zum Beispiel Neusiedl am See und

Traun.

Der Umgang mit ambivalenten Persönlichkeiten als NamenpatInnen ist in ganz Österreich und auch international ein sehr polarisierendes Thema. Es gibt verschiedenste Möglichkeiten mit belasteten Straßennamen umzugehen: die gängigsten österreichweit und international praktizierten Formen sind Umbenennungen, Umcodierungen/Umwidmungen, Erklärungstafeln, die sowohl Licht- als auch Schattenseiten der/s NamengeberIn beschreiben, aber auch künstlerische Darstellungen, welche biographische Hintergründe von namengebenden Personen kritisch thematisieren. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 270) Wichtig ist nur, dass eine Stadt sich mit ambivalenten Straßennamen auseinandersetzt und diese nicht unbeachtet bleiben.

4.6.1.4 Umbenennungen der jüngeren Zeit

Umbenennungen der jüngeren Zeit gibt es in *Wien* einige: schon mehrmals wurde in meiner Arbeit das interessante Beispiel des *Familienplatz* in Ottakring erwähnt: bis 1934 hieß jener Platz in Ottakring *Bebelplatz*. Im Jahr 1934 wurde er in *Kernstockplatz* umbenannt, nach dem antisemitischen Priesterdichter Ottokar Kernstock. Dieser Name blieb bis 1992 erhalten, da in der großen Um- und Rückbenennungswelle nach 1945 offensichtlich verabsäumt wurde, auch diesen antisemitisch geprägten Straßennamen umzuändern. Im Jahr 1992 wurde der Platz nach der angrenzenden Pfarre in *Familienplatz* umbenannt. Die *Ottokar-Kernstock-Straße* in Penzing wurde 1993 in *Jägerstädterstraße* umbenannt, zu Ehren des Mesners Franz Jägerstädter, welcher sich dem Dienst in der deutschen Wehrmacht verwehrt und deswegen umgebracht wurde. Im Jahr 2007 wurde die *Heinrich-Maxa-Straße* aufgelassen und in den bereits bestehenden, angrenzenden *Marathonweg* einbezogen. In Geschichtsforschungen entdeckte man, dass Maxa NSDAP-Mitglied war. Diese Umbenennung ging sehr reibungslos von statten, da keine Wohnadresse betroffen war. In Margareten kam es 2005 zur Umbenennung des *St.-Johann-Parks* in den *Bruno-Kreisky-Park*, da man Kreisky in seinem Herkunftsbezirk eine Verkehrsfläche widmen wollte. Da an den Park die *Sankt-Johan-Gasse* angrenzt, war dies schlussendlich auch möglich, denn so konnte man die Erinnerung aufrecht erhalten, dass dieses Gebiet einst zum Spital „Sankt Johann an der Als“ gehörte. Eine sehr interessante Alternativlösung im Bereich der Umbenennungen ergab sich 2006 in der Josefstadt: der *Schlesingerplatz* wurde nicht umbenannt, sondern umcodiert. Anstelle des antisemitischen Reichratsabgeordneten Josef Schlesinger gedenkt der Platz seit 2006 der sozialdemokratischen Frauenpolitikerin Therese Schlesinger. (vgl. ebd.: 270) Die letzte Umbenennung in Wien fand 2012 statt, nämlich als der *Dr.-Karl-Lueger-Ring* unter großer Medienpräsenz in *Universitätsring* umbenannt wurde. Die Magistratsabteilung 7 (Kulturabteilung der Stadt Wien) gab im Fragebogen an, dass derzeit keine weiteren

Umbenennungen vorgesehen sind.

Im *Burgenland* gab Eisenstadt an, dass die letzten Umbenennungen im Zuge der Gemeindegemeinschaftslegung im Jahr 1971 stattfanden, um gleiche Namen zu ändern. Neusiedl am See und Oberwart sagten aus, dass es keine Umbenennungen bei ihnen gab. In den untersuchten Städten aus dem Burgenland gibt es also keine Umbenennungen aus politischen Gründen, sondern lediglich aus Gründen der besseren Orientierung und der Vermeidung von Verwechslungen.

In *Kärnten* ergab meine Untersuchung ein etwas anderes Bild. Spittal an der Drau führt an, Umbenennungen nur bei politisch brisanten und ungewünschten Namen zu diskutieren und in Klagenfurt am Wörthersee ist es ebenfalls schon vorgekommen, dass Straßen, die nach historisch belasteten Personen benannt sind, umbenannt wurden (z.B. die *Ferdinand Porsche-Straße*, die *Philipp-Lenard-Gasse* oder die *Hindenburgstraße*).

Auch in *Niederösterreich* lieferten die untersuchten Städte interessante Ergebnisse: in Wiener Neustadt gab es eine Umbenennung aufgrund einer Vorbelastung durch nationalsozialistische Vergangenheit und zwar wurde hier die *Kernstockgasse*, welche ursprünglich nach Ottokar Kernstock benannt war, umgewidmet und ist nun nach einer gleichnamigen, unbelasteten Person mit Ortsbezug benannt. Damit wollte man Änderungen der Wohnadressen verhindern. Krems an der Donau gab an, Umbenennungen durchzuführen, wenn diese zur besseren Klarstellung des Straßenverlaufs dienen und Klosterneuburg gab an, dass etliche Umbenennungen geplant sind, da man bemüht ist, Doppelnennungen, die durch Eingemeindungen entstanden sind, auszumerzen.

Alle vier befragten Städte *Oberösterreichs* gaben an, durchaus Umbenennungen in den letzten Jahrzehnten verzeichnen zu können, wenn auch nur sehr wenige. Linz und Steyr gaben an, dies aus Gründen der NS-Belastung getan zu haben. In Linz wurde zum Beispiel im Jahr 1986 die *Langothstraße* umbenannt, da dem ehemaligen Oberbürgermeister der Stadt Linz eine enge Verbindung zur Großdeutschen Volkspartei und der NSDAP nachgewiesen werden konnte. Leonding führte an, dass es Umbenennungen nur sehr selten gibt und wenn, dann wurden nur Straßen umbenannt, in denen noch keine oder kaum Häuser stehen, da sich eine Umbenennung von Gebäuden in der Praxis meist als problematisch darstellt.

Auch in der Stadt *Salzburg* gab es in jüngeren Vergangenheit Umbenennungen: 1988 wurde eine Straße, welche nach dem Heimatdichter Augustin Ableitner benannt war, in *St.-Vitalis-Straße* umbenannt, da in Ableitners Gedichten NS-Verherrlichungen entdeckt wurden. Im Jahr 2014 wurde ein Abschnitt der ursprünglichen *Lastenstraße* im öffentlichen Interesse und als Ausdruck der Bedeutung Salzburgs als Wirtschaftsstandort in *Louise-Piech-Straße* umbenannt. Hallein gab im Fragebogen an, dass Umbenennungen grundsätzlich äußerst selten vorkommen und dass die letzte Umbenennung eine Zufahrtsstraße in einem Industriegebiet betraf. Die betroffene Straße war ursprünglich nach einer alten dort ansässigen Firma benannt und wurde nach einer Firmenübernahme nach der

neuen Firma umbenannt. In Hallein wird jener Benennungsgrundsatz, welcher besagt, dass Verkehrsflächen nicht nach Unternehmen benannt werden sollen, offensichtlich nicht angewandt. Saalfelden gab an, dass es in den letzten 30 Jahren keine Umbenennungen gab.

In der *Steiermark* führte Graz an, in den letzten 20 Jahren drei Umbenennungen durchgeführt zu haben, aufgrund von historischer Belastung oder auf Antrag der Eigentümer. Die Stadt Leoben sagte aus, dass Umbenennungen nur unter intensiver Beteiligung von betroffenen Anrainern initiiert und durchgeführt werden. Die letzte große Umbenennungswelle fand in Leoben 1977 statt: 1966 wurden bestehende Straßen im Stadtzentrum unter dem Namen *Kärntner Straße* zu einer Straße mit einer Länge von rund fünf Kilometern und Orientierungsnummern über 400 zusammengefasst. Um die Orientierung in der Innenstadt wieder zu verbessern, fand eine Rückbenennung statt und die Straßen erhielten ihre ursprünglichen Bezeichnungen wieder zurück. Auch Bruck an der Mur gab an, einige politisch motivierte Umbenennungen vollzogen zu haben, so wurde beispielsweise die *Bismarckstraße* in *Dr.-Theodor-Körner-Straße* umbenannt oder der *Adolf-Hitler-Platz* in *Koloman-Wallisch-Platz*. Aktuell stehen in Bruck an der Mur jedoch keine Umbenennungen zur Debatte. Sehr interessant ist auch das Ergebnis des Fragebogens aus Kapfenberg: hier fanden seit 1947 keinerlei Umbenennungen mehr statt. Es gibt in Kapfenberg noch Verkehrsflächenbezeichnungen, die in anderen Städten als historisch belastet eingestuft und umbenannt wurden, wie zum Beispiel eine *Kernstockgasse*.

In *Tirol* hat sich die Stadt Innsbruck im Umgang mit belasteten Straßennamen bisher gegen Umbenennungen und für eine aktive Information der Bevölkerung durch Zusatztafeln entschieden. Als Beispiel wurde die *Plonergasse* genannt, welche im Februar 2015 durch einen Beschluss des Gemeinderats mit folgender Zusatztafel versehen wurde: „*Josef Eduard Ploner war Nationalsozialist, Antisemit und „Rassenforscher“. Diese Geisteshaltung floss, laut wissenschaftlichen Forschungen, auch nach 1945 in seine Kompositionen und Texte ein*“. Auf einer weiteren Zusatztafel ist folgender Text vorzufinden: „*Wider das Vergessen unserer historischen Verantwortung und um aus der Vergangenheit für ein friedliches Miteinander zu lernen, hat sich die Stadt Innsbruck entschieden, Straßennamen belasteter Personen nicht zu ändern, sondern ihre Taten und Haltungen zu benennen*“. Die Städte Hall in Tirol und Schwaz gaben an, dass es in der jüngeren Vergangenheit bei ihnen durchaus Umbenennungen gab und zwar in Zusammenhang mit Eingemeindungen, um Doppelnennungen zu verhindern, nach Ende des Nationalsozialismus oder um lange Straßenzüge zwecks besserer Orientierung aufzuteilen und Adresskollisionen oder verwirrende Subnummern zu vermeiden. Auch die Stadt Wörgl gab zwei Beispiele für Umbenennungen der jüngeren Vergangenheit: die *Sepp-Tanzer-Straße* wurde auf *Gottlieb-Weißbacher-Straße* umbenannt und die *Adolf-Hitler-Straße* in *Bahnhofstraße*.

In *Vorarlberg* gibt die Stadt Bregenz im Fragebogen an, in den letzten 100 Jahren keine Umbenennung durchgeführt zu haben. In Dornbirn hat es in der jüngeren Vergangenheit ebenfalls nur sehr wenige Umbenennungen gegeben und wenn es welche gab, dann nicht aus politischen Gründen, sondern lediglich aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit. In Bludenz erfolgte die letzte Umbenennung im Jahr 1979 als der *Freiheitsplatz* in *Sparkassenplatz* umbenannt wurde und zwar als Dank für die vielfältigen Aktivitäten der Sparkasse zur Förderung des kulturellen und sozialen Lebens in Bludenz. Auch hier wird ersichtlich, dass die Stadt Bludenz den vielerorts verwendeten Benennungsgrundsatz, keine Verkehrsflächenbezeichnungen nach Firmen oder Unternehmen zu vergeben, nicht befolgt. Hier zeigt sich ein weiteres Mal das starke Lobbying, welches nun auch schon fixer Bestandteil des Bereichs der Verkehrsflächenbenennung ist. Feldkirch gibt genau wie Innsbruck an, bei belasteten Straßennamen keine Umbenennungen durchzuführen, sondern Ergänzungs- oder Zusatztafeln mit Erläuterungen anzubringen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Umbenennungen in Österreich aus verschiedensten Gründen (z.B. Kosten, bürokratischer Aufwand, Widerstand aus der Bevölkerung/der Anrainer, andere Umgangsweise mit historisch belasteten NamegeberInnen etc.) sehr rar sind. Weiters kann kein Grund für eine Umbenennung als dominanter als die anderen angesehen werden. Es gibt jedoch sehr wohl die Tendenz, dass größere Städte (Wien, Graz, Salzburg) sich nicht davor scheuen, Umbenennungen aus politischen Gründen beziehungsweise aufgrund von Ambivalenzen der NamegeberInnen durchzuführen, während kleinere Städte eher Umbenennungen aus Gründen der besseren Orientierung durchführen. Besonders interessant ist, meiner Meinung nach, die Umgangsweise mit belasteten Straßennamen in den Städten Innsbruck und Feldkirch. Die Tiroler Landeshauptstadt und Feldkirch weichen damit wesentlich von den anderen befragten Städten ab, da in Österreich üblicherweise der Ansatz verfolgt wird, dass ein Straßename lediglich eine Ehrung einer verdienten Persönlichkeit darstellen sollte. In Innsbruck und Feldkirch wird hingegen der Ansatz verfolgt, durch Straßennamen Teile der Stadtgeschichte auszudrücken, ungeachtet dessen, ob positive oder negative Auszüge der Stadthistorie. Ob einer der beiden Ansätze besser ist, kann man nicht beurteilen, denn beide haben positive und negative Aspekte. Einerseits zeugen Löschen und Umbenennen von „unliebsamen“ Verkehrsflächenbezeichnungen nicht von Überwindung und abgeschlossener Auf- und Verarbeitung der Geschichte in einem Land. Andererseits können Namen wie „Hitler, Goebbels oder Hindenburg“ nicht im öffentlichen Raum stehen gelassen und im alltäglichen Leben verwendet werden. Eine richtige oder falsche Antwort gibt es für die Frage nach dem Umgang mit ambivalenten beziehungsweise umstrittenen NamegeberInnen also nicht. Es liegt demnach im individuellen Ermessen einer jeden Gemeinde, wie damit verfahren werden soll.

Ich persönlich halte die von Innsbruck und Feldkirch gewählte Vorgangsweise für sehr

geeignet, denn die Gedenknamen einer Stadt sollen nicht unbedingt nur die glanzvollen Seiten der eigenen Geschichte hervorheben, sondern auch die Schattenseiten. Das bedeutet, eindeutig negative Personen, wie Hitler, Hindenburg oder Stalin sollen natürlich nicht in einem Straßennetz vorkommen. Nicht eindeutig negative Personen, sondern solche mit einer überwiegend positiven Leistung, aber doch auch mit einigen Schattenseiten sollten durchaus NamengeberInnen sein können, sofern man beide Aspekte auf einer Zusatztafel beleuchtet.

4.6.2 Umbenennungen aus nicht-politischen Gründen

Umbenennungen können auch andere, nicht-politische Gründe haben: einerseits können sie stattfinden, um Doppelnennungen oder ähnlich klingende Straßennamen auszumerzen, da diese tendenziell zu Verwechslungen führen können. Mit der seit Jahrhunderten andauernden, durch stetiges Bevölkerungswachstum initiierten Ausbreitung der Städte in ihr Umland kommt es immer häufiger vor, dass ehemals benachbarte Ortschaften und Vororte von der Stadt „verschluckt“ werden und es zu zahlreichen Eingemeindungen kommt. Auch der aktuell anhaltende Trend, immer mehr Orte (auch wenn diese nicht nebeneinander liegen oder aneinander grenzen) zu einer Verwaltungseinheit zusammenzufassen, führt zu einer großen Anzahl an Doppelnennungen, welche es zu vermeiden gilt. (vgl. NAUMANN 2004: 497)

Ein weiterer Aspekt der Straßenumbenennung ist die damit verbundene Möglichkeit, die BewohnerInnen einer Straße von einem unliebsamen oder gar peinlichen Namen zu „erlösen“. Den BewohnerInnen einer Straße ist es grundsätzlich nicht gleichgültig, wie die Straße, in der sie leben, benannt ist (z.B. *Dreckgasse* oder *Schwarzes Loch* in der deutschen Stadt Marburg). Diese Tatsache zeigt sich immer wieder und zwar in den zahlreichen Vorschlägen für Neu- oder Umbenennungen, die aus der Bevölkerung kommen beziehungsweise in den häufigen Diskussionen zwischen der Stadtverwaltung und BewohnerInnen von Gebieten, welche von Straßenumbenennungen betroffen sind. (vgl. KETTNER 1998: 110) „Nichtgefallen eines Namens“ kann also - in äußerst seltenen Fällen - auch einen Umbenennungsgrund darstellen.

Einen anderen „Sonderfall“ der Umbenennung stellt der Verkehrsflächentausch dar, bei dem ursprüngliche historische Namen von Verkehrsflächen aus aktuellen Gegebenheiten oder Anlässen neuen Namen weichen müssen. Ein anschauliches Beispiel für diesen speziellen Fall in der Umbenennungspraxis ist Franz Ritter von Hauer, Direktor der Geologischen Reichsanstalt und der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft in Wien. Sein Name wurde zugunsten des neuen Firmenstandorts von Henkel (*Fritz-Henkel-Gasse*) aufgegeben. Er erhielt ersatzweise den *Franz-Hauer-Platz* vor der

Geologischen Bundesanstalt in Wien, was wiederum ein Beispiel für den Benennungsgrundsatz der Zuordnung zur Wirkungsstätte verfolgt. (vgl. AUTENGRUBER 2012b: 6) Dieser Fall ging ohne große Einwände vor sich, da einerseits keine Kosten für den Steuerzahler anfielen (da es der Wunsch der Firma war, musste diese dafür aufkommen) und da andererseits eine alternative Fläche für den ursprünglichen Namengeber gefunden wurde, die noch dazu besser passt. (vgl. AUTENGRUBER 2013: 270)

4.7 Praktiken der Namengebung von Verkehrsflächen in Österreich im internationalen Vergleich

Um die Thematik der Verkehrsflächenbenennung in Österreich besser bewerten zu können, möchte ich diese in einen Vergleich mit ausgewählten Beispielen aus dem Ausland stellen.

Dabei möchte ich vorab zu bedenken geben, dass sich die Benennung von Verkehrsflächen in europäischen Ländern durch die *Gedenkfunktion* besonders von anderen Benennungssystemen, allen voran dem amerikanischen, unterscheidet. Die Gedenkfunktion ist in der Benennung von Verkehrsflächen ein wesentlicher Faktor, den alle europäischen Länder in der Verkehrsflächenbenennung aufweisen. Die UNGEGN hat zu diesem Themenkreis bereits öffentlich Stellung bezogen und zwar in der UN-Resolution (VIII/2), welche aus der 8. Konferenz zur Standardisierung Geographischer Namen der Vereinten Nationen (Berlin, 2002) hervorging. UN-Resolutionen stellen Empfehlungen an UN-Mitgliedsstaaten dar. Sie sind nicht verpflichtend, sollen aber nach Möglichkeit befolgt werden. Dieser Beschluss VIII/2 bezieht sich zwar nicht exklusiv, aber doch wesentlich auch auf die Benennung von Verkehrsflächen. In der Resolution zur gedenkenden Funktion von Namen für geographische Elemente äußert sich die UNGEGN wie folgt: es wird darauf hingewiesen, dass die Verwendung von personen- oder ereignisbezogenen Namen für geographische Merkmale im Raum immer häufiger zur Anwendung kommt. Besonders bei personenbezogenen, gedenkenden Namen für geographische Objekte ist es eine gängige Praxis, diese noch zu Lebzeiten der namengebenden Person oder nur kurz nach ihrem Tod zu vergeben. Die UNGEGN erinnert daran, dass schon in einer Konferenz im Jahr 1960 die „Warnung“ ausgegeben wurde, dass mit der Benennung eines geographischen Objekts nach lebenden Persönlichkeiten eventuell Probleme einhergehen können. Die Benennung von geographischen Objekten nach lebenden Personen wird von der UNGEGN als grundsätzlich „unvorteilhaft“ eingestuft, da sich ein Mensch zu Lebzeiten verändern kann und seine neuen Einstellungen und Taten vielleicht nicht mehr im Einklang mit dem gesellschaftlichen Konsens stehen, sodass Umbenennungen nötig wären. Um dieser möglichen Quelle von zukünftigen Problemen gleich von vorne herein auszuweichen und da grundsätzlich nur wenig Anleitung bezüglich dieser Benennungspraxis vorherrscht,

gibt die UNGEGN an die zuständigen nationalen Behörden Empfehlung aus, personenbezogene Namen für geographische Objekte zu Lebzeiten der Person oder kurz nach deren Ableben nicht zu verwenden, da das Lebenswerk einer Person noch nicht umfassend genug auf etwaige Ambivalenzen beurteilt werden kann. Des Weiteren hält die UNGEGN durch die Resolution die nationalen Namenbehörden an, in ihren Richtlinien eine klar vorgegebene Zeitspanne festzulegen, ab wann der Name einer Person nach deren Tod für die Benennung geographischer Elemente im öffentlichen Raum verwendet werden darf¹². In Österreich gibt es diese Frist seit 1989 und sie wird als *Interkalarfrist* bezeichnet. Da erst rückblickend ein klares Urteil darüber gefällt werden kann, ob eine Person als NamensgeberIn für geographische Elemente fungieren kann, wurde beschlossen, dass eine Benennung nach bekannten, verstorbenen Persönlichkeiten frühestens ein Jahr nach deren Tod möglich ist.

Die zugrundeliegenden Ziele der UN-Resolution liegen in der generellen Verminderung der Anwendung von Gedenknamen. Politischer und ökonomischer Missbrauch von Gedenknamen und überhastige oder emotional geleitete Benennungsentscheidungen sollen so außerdem vermieden werden. (vgl. NYSTRÖM 2015: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden)

4.7.1 Beispiele aus Europa

4.7.1.1 Verkehrsflächenbenennung in der Bundesrepublik Deutschland

In Deutschland weist die Benennung von Verkehrsflächen große Ähnlichkeiten zur Praxis in Österreich auf. Dies ist jedoch nicht weiter verwunderlich, wenn man bedenkt, dass es im gesamten deutschsprachigen Raum ein Gremium gibt, den Ständigen Ausschuss für Geographische Namen (STAGN), welches die Thematik der Verkehrsflächenbenennung

¹²Der Originaltext der UN Resolution (VIII/2) „Commemorative naming practices for geographical features“ (8th United Nations Conference on the Standardization of Geographical Names, Berlin 2002) lautet:

The Conference,

Noting that the use of names of persons or events to designate features for commemorative purposes or as geographical reminders constitutes an active practice,

Recognizing that the attribution of a personal name to a geographical feature during the lifetime or shortly after the death of a person is a widespread practice,

Recalling that, during a meeting of 1960, the United Nations Group of Experts on Geographical Names acknowledged that naming or renaming of a geographical feature to include the name of a living person could be a source of problems,

Recognizing that this practice is generally disadvantageous, as this type of designation is subject to subsequent changes not recommended by the Conference,

Noting that little guidance exists on the practice of adopting a personal name during the lifetime or shortly after the death of a person,

1. Recommends that the appropriate national authorities discourage the use of personal names to designate a geographical feature during the lifetime of the person in question;
2. Also recommends that the appropriate national authorities include in their guidelines clear statements on the length of the waiting period they wish to establish before using a commemorative name.

aktiv behandelt.

In Deutschland ist der Benennungsakt von Verkehrsflächen, genau wie in Österreich, ein Akt der kommunalen Selbstverwaltung. Der Namengebungsakt fällt in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden und ist laut Artikel 7 der bayrischen Gemeindeordnung „*Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft*“. Auch in Deutschland gibt es auf Bundesebene keine festgeschriebenen, für alle Gemeinden geltende Richtlinien, nach denen bei der Benennung von Verkehrsflächen vorgegangen werden muss. So wie in Österreich, ist die Namengebung von Verkehrsflächen also ein höchst undurchsichtiger und „schwammiger“ Bereich, dem es an klaren Strukturen fehlt. Doch natürlich gibt es auch in Deutschland wiederum gewisse Benennungsgrundsätze, an die man sich mehr oder weniger hält. Man verfolgt in Deutschland zur Namenfindung von Straßennamen vor allem zwei Motive: einerseits *linguistisch-pragmatisch-psychologisch geprägte Motive* und andererseits *soziokulturell geprägte Motive*. Bezüglich der linguistisch-pragmatisch-psychologisch geprägten Motive sind die namengebenden Behörden bemüht, Ausspracheschwierigkeiten zu vermeiden, die Prinzipien der Kürze und Einfachheit zu befolgen und einen innerhalb eines Ortes einzigartigen Namen zu vergeben, um Orientierungsprobleme zu verhindern. Aus pragmatischen Überlegungen versuchen namengebende Behörden außerdem, das Gattungswort des Verkehrsflächennamens möglichst realitätsgetreu zur tatsächlichen Beschaffenheit der Verkehrsfläche zu wählen, sodass beispielsweise die Begriffe *Steig*, *Steg* oder *Weg* Hinweise auf die Straßenbeschaffenheit geben. Namengebende Instanzen achten außerdem auf Merkbarekeit und Memorierbarkeit von Verkehrsflächenbezeichnungen. Die Namen sollen einprägsam sein und auch das Prinzip der zusammengehörigen Viertel soll der leichteren Orientierung im urbanen Raum dienen. (vgl. FUCHSHUBER-WEISS 1996: 761f)

Die soziokulturell geprägten Motive in der deutschen Namengebungspraxis von Verkehrsflächen umfassen ebenfalls den Benennungsgrundsatz primär alte Flur- und Ortsnamenbezeichnungen fortzuführen. Zu den soziokulturell geprägten Motiven für die Namengebung von Verkehrsflächen gehören außerdem Benennungen nach bekannten Persönlichkeiten. Wie in Österreich kam es in Deutschland während der Zeit des Nationalsozialismus zu starken politischen Umbrüchen, die sich in der Verkehrsflächenbenennung widerspiegeln. Nach dem Zweiten Weltkrieg und der Zerschlagung des NS-Regimes ist auch in Deutschland eine regelrechte Um- und Rückbenennungswelle bemerkbar und die Tendenz zu „zeitlosen“, politikfernen und ideologiearmen Namen für Verkehrsflächen. Dies machte sich im vermehrten Einsatz von Namen aus Flora und Fauna bemerkbar. Spürbar ist ebenfalls eine immer stärker werdende Auseinandersetzung mit der Thematik der Verkehrsflächenbenennung. (vgl. ebd.: 763ff)

4.7.1.2 Straßennamenänderungen in Kroatien am Beispiel der Stadt Đurđevac & Tito als ambivalente Figur in der Namengebung der Nachfolgestaaten Jugoslawiens

Đurđevac ist eine kroatische Kleinstadt mit zirka 6.000 Einwohnern und liegt in der Region Podravina im Nordosten an der Drau. Bei der Region handelt es sich um ein historisch, sprachlich und kulturell sehr spezifisches Gebiet, da es Mitte des 16. Jahrhunderts von den Habsburgern zu einem Grenz- und Verteidigungsgebiet gegen das Vordringen des Osmanischen Reichs umfunktioniert wurde („Österreichische Militärgrenze“). Erst in den 1880er Jahren wurde das Verteidigungsgebiet gegen die Osmanen aufgelöst, die sprachlich-kulturelle Eigenständigkeit blieb der Region bis heute erhalten. (vgl. PIŠKOREC 2008: 121)

In der Phase des politischen Umbruchs der 1990er Jahre, als die ehemalige sozialistisch-jugoslawische Teilrepublik Kroatien zu einem unabhängigen kroatischen Staat wurde, kam es in zahlreichen Städten und Ortschaften Kroatiens zu regelrechten Um- und Rückbenennungswellen. Mit diesem Akt der Umbenennungen wollte man die symbolischen Spuren der vorangegangenen sozialistisch-kommunistischen Ära in der kroatischen Geschichte zwischen 1945 und 1990 auslöschen und die Städte mit neuen symbolhaften Benennungen füllen, welche die Ideologie des neuen Staates transportierten.

In der Stadt Đurđevac gab es zum Zeitpunkt der Straßennamenanalyse (2008) von PIŠKOREC insgesamt 53 Straßen. Er unterteilt die vorkommenden Straßennamen in drei Gruppen: etwa ein Viertel der Straßen in Đurđevac haben geographisch motivierte Namen (z.B. einheimische Bezeichnungen für Ortsteile, Ortschaften, zu denen Straßen führen, Objekte, zu denen die Straßen führen oder die in einer Straße liegen, Merkmale aus der umliegenden Natur oder kroatische Regionen), zwei Drittel sind personenbezogene Straßennamen (z.B. Heiligennamen, historisch bedeutsame Personen aus der kroatischen oder lokalen Geschichte, Politiker oder SchriftstellerInnen) und der Rest sind Straßennamen mit anderen Benennungsmotiven (z.B. Pflanzennamen, geschichtliche Ereignisse, etc.). (vgl. ebd.: 122-126) Ein Drittel der Straßennamen in Đurđevac wurde im Jahr 1992 umbenannt, da sie auf irgendeine Weise mit der kommunistischen Ideologie oder mit der Partisanenbewegung aus dem Zweiten Weltkrieg in Verbindung standen. Die Umbenennungsprozesse in Đurđevac oblagen den kommunalen Behörden und wurden von den ansässigen Politikern initiiert und durchgesetzt, wenngleich es eine rege Beteiligung der BürgerInnen gab. Zwei markante Beispiele möchte ich hier nennen: der zentrale Hauptplatz der Stadt Đurđevac war bis 1992 nach dem langjährigen jugoslawischen Staatsoberhaupt *Josip Broz Tito* benannt und wurde nach dem Schutzpatron der Stadt (Sankt Georg) umbenannt. Auch die *25.-Mai-Straße*, welche angeblich nach Titos Geburtstag benannt ist, wurde ebenfalls umbenannt.

Die Analyse der Straßennamen Đurđevacs zeigt auf, dass sämtliche Verkehrsflächenbezeichnungen, die einen ideologischen Bezug zur sozialistisch-kommunistischen Ära in Kroatien aufweisen (Kommunisten, Partisanen, bestimmte Orte oder Daten), durch Namen ersetzt wurden, welche die Identität des kroatischen Staates widerspiegeln. Teilweise handelt es sich bei den Umbenennungen um Rückbenennungen auf Namen, welche die Verkehrsflächen vor 1945 trugen. Obwohl man eindeutig bemerken kann, dass sich die lokal zuständigen Behörden durch die Umbenennungswelle im Jahr 1992 eindeutig von der jugoslawisch-sozialistischen Periode distanzieren wollten, muss berücksichtigt werden, dass viele personenbezogene Straßennamen (vor allem Schriftsteller), die auf diese Zeit hindeuten, dennoch „überdauert“ haben. Diese Nicht-Änderungen und die Tatsache, dass Tito im kroatischen Verkehrsflächennetz noch immer präsent ist (in 25 Orten gibt es eine Tito-Straße oder einen Tito-Platz) verweisen darauf, dass die sozialistisch-kommunistische Vergangenheit symbolisch nicht ganz ausgelöscht wurde. (vgl. ebd.: 127-131)

Auf die Person Josip Broz Tito (1892-1980) möchte ich gerne noch näher eingehen. Das Staatsoberhaupt (1939-1980) des ehemaligen Jugoslawien war seit jeher eine bedeutende, wenn auch von Ambivalenzen geprägte, Figur als Namengeber für geographische Objekte in ganz Jugoslawien. Obwohl er nun schon 35 Jahre tot ist und sein Lebenswerk beziehungsweise sein politisches Handeln als ambivalent zu beurteilen ist, ist er in den jugoslawischen Nachfolgestaaten dennoch in vielen ehrenden und gedenkenden Namen erhalten geblieben. Zahlreiche Ortschaften, Städte, andere Urbanonyme (vor allem Verkehrsflächen) aber auch ein Berg in Mazedonien sind aktuell nach Tito benannt. (vgl. JORDAN 2015: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden) Allein im ehemals jugoslawischen Kroatien wird Tito nach wie vor in 25 Ortschaften mit einem Namen für eine Verkehrsfläche in der Öffentlichkeit geehrt und liegt somit laut einer 2007 veröffentlichten Rangliste mit den Namen jener Persönlichkeiten, die am häufigsten in den Straßennamen kroatischer Städte vorkommen, auf Platz 52. Unter diesen Verkehrsflächen, bei denen es sich meistens um sehr bedeutende Hauptverkehrsachsen handelt, findet man beispielsweise den Platz vor dem Kroatischen Nationaltheater im Zentrum Zagrebs. (vgl. PIŠKOREC 2008: 123) Auch in Sarajevo ist eine der Hauptstraßen, die ins Stadtzentrum führt, nach wie vor nach Tito benannt. Die räumliche Verteilung von geographischen Namen, die Tito ehren, variiert in den unterschiedlichen Nachfolgestaaten stark. Diese Tatsache hängt vor allem mit den lokalpolitischen Behörden und der Einstellung der ansässigen Bevölkerung zusammen. Linksorientierte politische Systeme tendierten eher dazu, Tito als Namengeber zu bewahren. Wo hingegen konservative Regierungen mit nationalistischen Tendenzen dominieren, wurde Tito als Namengeber häufiger durch nationale oder lokale Helden ersetzt. Einen weiteren Aspekt stellen Bürgerinitiativen dar: wenn sich die Bevölkerung nicht mit den Inhalten, die ein Straßename transportiert,

identifizieren kann, wird sie sich eher dagegen auflehnen und für eine Umbenennung eintreten. Einen besonders interessanten Fall gab es diesbezüglich 2011 in Slowenien. Die Stadtverwaltung in Ljubljana wollte 2011 eine neue Straße nach Tito benennen, doch der Slowenische Verfassungsgerichtshof lehnte dies ab, mit der Begründung, dass die Person Josip Broz Tito ein Symbol für ein totalitäres politisches System darstellt, welchem man in heutiger Zeit nicht mehr gedenken beziehungsweise keine öffentliche Ehrung zuteil werden lassen will. (vgl. JORDAN 2015: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden) Das Beispiel Titos verdeutlicht anschaulich, dass es in den Diskussionen über Straßenumbenennungen im Grunde nur sehr bedingt um die eigentlichen Straßennamen geht, sondern vielmehr um die politische Macht, welche die beteiligten Akteure missbrauchen, um sich im sozialen und öffentlichen Raum zu positionieren und ihre Macht zur Schau zu stellen. (vgl. PIŠKOREC 2008: 131) Die Auslöschung oder die Konservierung Titos als Namensgeber für geographische Namen hängt alleine von den vorherrschenden politischen Strukturen in einer Region oder in einem ganzen Nachfolgestaat des ehemaligen Jugoslawien ab. (vgl. JORDAN 2015: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden)

Das Beispiel der Kleinstadt Đurđevac zeigt, dass auch in anderen Ländern Europas, Umbenennungen als Medium der Vergangenheitspolitik genützt werden. Die beschriebenen Umbenennungsprozesse sind ähnlich zu bewerten, wie jene Um- und Rückbenennungswellen in Deutschland und Österreich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und des Zusammenbruchs des nationalsozialistischen Regimes. Durch Verkehrsflächenumbenennungen ist es möglich, eine ganze politische Ära aus dem Gedächtnisspeicher einer Stadt und somit aus dem öffentlichen Gedächtnis zu löschen. Dies bringt mich jedoch wiederum zu der Überlegung, ob man dies auch wirklich tun sollte. Durch die Auslöschung solcher Namen geht ein Stück Geschichte der Stadt oder einer ganzen Nation verloren. Es drängt sich die Frage auf, ob es sein muss, dass sämtliche Verkehrsflächen, die an negativ konnotierte Personen oder Ereignisse erinnern, aus dem Gedächtnisspeicher einer Stadt gelöscht werden sollen, oder ob man anders mit ihnen verfahren sollte?

4.7.1.3 Auszüge aus der Namengebungspraxis in den Ländern Skandinaviens

Staffan NYSTRÖM gibt mit seinen Beiträgen Einblick in die Namengebungspraxis in *Schweden*, mit besonderem Augenmerk auf den Umgang mit ehrenden Namen in Stockholm. Sämtliche Namen für Straßen, Parks und andere Urbanonyme werden in Stockholm vom *Name Drafting Committee* (NDC) behandelt, wobei es sich um eine apolitische Institution handelt, die den ausführenden Organen beratend zur Seite steht. Die tatsächliche Durchführung geschieht durch das *City Planning Committee*, welches aus lokalen

Politikern besteht. (vgl. NYSTRÖM 2006: 1) Seit dem Jahr 2000 ist im historischen Umweltgesetz Schwedens ein Paragraph verankert, die *good place-name practice*, welche zu beachten ist, sofern eine Änderung oder Umbenennung eines bestehenden geographischen Namens im Raum steht. In diesem Paragraph ist verankert, dass Ortsnamen mit langer Tradition und hoher Akzeptanz nicht ohne einen wirklich wichtigen Grund geändert werden können. Dadurch ist gesichert, dass nationale und lokale Behörden einen bestehenden Namen nicht einfach umändern dürfen, wenn sie es wollen, jemand es vorschlägt oder weil ein neuer Name gefunden wurde, der einen Platz benötigt. Außerdem sind im Handbuch für Stockholms Straßenbenennung acht zu erfüllende Bedingungen für die Vergabe von Gedenknamen festgehalten, welchen das NDC bei der Ausarbeitung ihrer Empfehlungen Folge zu leisten hat. Eine dieser Bedingungen besagt beispielsweise, dass eine namengebende Persönlichkeit dieser Ehre „würdig sein muss“. Ein/e NamensgeberIn sollte außerdem in der Öffentlichkeit dementsprechend bekannt sein, dass der Grund für die Auswahl dieser Person keiner weiteren Erklärungen bedarf. Des weiteren sollte eine Person einen gewissen Bezug zu jenem öffentlichen Platz haben, welchem ihr Name zugeordnet wird.

NYSTRÖM sieht die Problematik bei kommemorativen Namen jedoch vor allem darin, dass der Benennungsprozess bei dieser Art von Namen „rückwärts“ verläuft. Grundsätzlich ist es so, dass es ein zu benennendes Objekt gibt, das einen Namen benötigt. Bei Gedenknamen beginnt die Kette des Benennungsprozesses jedoch genau auf der anderen Seite: es gibt einen Namen für den ein Platz gefunden werden muss. Und in den meisten Fällen wird verlangt, dass es ein ganz spezieller Platz im öffentlichen Raum ist. Das Prozedere des kommemorativen Benennens beginnt in Stockholm mit einem „Sponsor“ (z.B. Politiker, Unternehmen, Privatperson oder Organisation), der sich mit dem Wunsch, einen bestimmten Menschen durch die Benennung einer Straße nach diesem zu ehren, an das NDC wendet. Das NDC ist dann damit konfrontiert, eine freie Fläche für einen etwaigen Namen zu finden, was jedoch heutzutage schwieriger ist als gedacht, da nicht mehr viele Flächen des öffentlichen Raums namenlos sind. Das NDC hat vier Möglichkeiten mit so einem Antrag für einen Namen zu verfahren: es kann ihn direkt abweisen. Es kann den Namen in eine Warteliste aufnehmen und bei einer passenden Gelegenheit einsetzen. Hier ist jedoch unsicher, wie lange gewartet werden muss, bis eine neu zu benennende Fläche auftaucht und dann weist die Person meistens keinen Bezug zur freien Fläche auf. In diesem Fall kann es oft Jahre dauern bis die vorgeschlagene Person NamensgeberIn für eine Fläche wird und das provoziert Enttäuschung und Unzufriedenheit bei den AntragstellerInnen. Dann gibt es noch die Möglichkeiten, eine namenlose Fläche oder einen namenlosen Gegenstand zu finden und den gewünschten Namen einzusetzen. Dabei muss man jedoch bedenken, dass heutzutage nur mehr unerschlossene, periphere Gebiete namenlos bleiben beziehungsweise Flächen, die nicht als „wichtig genug“ erachtet wurden, um einen Namen zu benötigen. Die zugrundeliegende

Intention hinter dem Ganzen ist jedoch die Person zu ehren. Eine „unbedeutende“ öffentliche Fläche nach der Person zu benennen, würde genau das Gegenteil bezwecken. Die letzte Option wäre es, einen alten Namen durch den neuen zu ersetzen. Doch auch dies ist nicht möglich, da man gegen den im historischen Umweltgesetz Schwedens verankerten *good place-name practice*-Paragraphen verstoßen würde, welcher vorsieht, dass seit langem verwendete und etablierte Namen nicht ohne bedeutsamen Grund verändert werden sollen. Außerdem würden Anrainer und ansässige Firmen nicht „kampfflos“ einen neuen Namen akzeptieren, da diese Änderung mit einem erheblichen bürokratischen und finanziellen Aufwand verbunden wäre. (vgl. NYSTRÖM 2015: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden)

Es wird also sehr schnell deutlich, dass der Umgang mit Gedenknamen in vielerlei Hinsicht äußerst problematisch und konfliktbehaftet sein kann. Der Autor stellt dazu zwei konkrete Beispiele aus Stockholm vor: den Fall *Astrid Lindgren* und den Fall *Anna Lindh*.

Als die berühmte schwedische Kinderbuchautorin Astrid Lindgren, welche durch ihre zahlreichen Werke (z.B. Pippi Langstrumpf oder Ronja Räubertochter) weltweite Berühmtheit erlangte, im Jahr 2002 starb, gab es schon am Tag nach ihrem Tod von Seiten der Öffentlichkeit, der Medien und der lokalen Politik zahlreiche Ideen und Vorschläge, ihr durch die Benennung von Verkehrsflächen oder anderen Elementen in Stockholm nach ihr, zu gedenken. Man wollte einen Abschnitt der *Dalagatan* ändern, in welcher Astrid Lindgren 50 Jahre lang lebte, doch das NDG stellte sich entschlossen gegen diesen Plan und schlug vor, einen Teil des *Vasaparken* in *Astrid Lindgrens Terrass* zu benennen. Die Situation entfachte eine hitzig geführte Benennungsdebatte in Stockholm, die unter reger Öffentlichkeitsbeteiligung stattfand, bis sich schließlich die Familie von Astrid Lindgren zu Wort meldete und verlautbarte, dass es sicher nicht in Astrids Sinn wäre, so einen „Hype“ auszulösen und einen alten Straßennamen mit langer Tradition ihretwegen zu ändern. Außerdem ist seit dem Jahr 2000 im historischen Umweltgesetz Schwedens der *good place-name practice*-Paragraph verankert, welcher eine Handlungsorientierung für eben solche Fälle darstellt. Aus diesen Gründen wurde dem Vorschlag des NDG stattgegeben und seit 2004 gibt es in Stockholm tatsächlich die *Astrid Lindgrens Terrass*. Der „Fall Astrid Lindgren“ ging jedoch noch weiter, denn das NGD plante, ihr außerdem noch weitere Verkehrsflächen im öffentlichen Raum zu widmen und ihr überaus berühmtes Lebenswerk darin zu verewigen: es wurde geplant, ein eigenes Namensviertel zu erschaffen, eine Art „Astrid Lindgren’s World“ mit Verkehrsflächenbenennungen, wie zum Beispiel *Pippi Långstrumps Gata* oder *Ronjavägen*. Dies wurde jedoch speziell von Lindgrens Familie und dem Unternehmen, welches Lindgrens Nachlass verwaltet, nicht gut geheiß. Die Familie bezweifelste stark, dass Astrid eine derartig „übertriebene“ Ehrung in der Öffentlichkeit gewollt hätte. Außerdem befürchtete man, dass durch Straßennamen, die auf Astrid Lindgrens Werke und indirekt auf sie verweisen, ihrem

Ruf geschadet werden könnte, wenn diese Namen in einer negativ konnotierten Gegend angewendet werden. Man einigte sich darauf, kein Viertel nur zu Ehren von Lindgren zu planen, sondern eines, das verschiedenen bekannten SchriftstellerInnen aus Skandinavien und Finnland gedenkt. Und so kam es, dass im Viertel *Annedal*, im Nordwesten Stockholms, die Verkehrsflächenbenennung im Jahr 2010 abgeschlossen wurde und darunter Namen wie *Pippi Långstrumps Gata*, *Ronja Rövardotters stig* und *Lönnebergaparken* zu finden sind.

Ein weiteres interessantes Beispiel aus Stockholm stellt Anna Lindh dar. Die schwedische Außenministerin Lindh wurde im Jahr 2003 ermordet. Wenige Wochen nach ihrem Tod war das NDG mit 12 Vorschlägen und Ideen konfrontiert, sie in der Benennung von öffentlichen Plätzen in Stockholm zu ehren. Auch in diesem Fall wurde von Seiten der Politik und der Öffentlichkeit wieder großer Druck ausgeübt, um eine rasche Entscheidung zu forcieren. Das NDC untersuchte alle Vorschläge, sah jedoch bei den meisten Ideen Probleme. Im Jahr 2006 wurde dem NDC von Seiten der Kommunalpolitik großer Druck gemacht und eine endgültige Entscheidung herbeigewünscht. So schlug das NDC vor, die aus ihrer Sicht am wenigsten „invasive“ Lösung durchzusetzen und den *Vintertullsparken*, welcher in einer relativ peripheren Gegend des Stadtviertels *Södermalm* liegt, in *Anna Lindhs Park* umzubenennen. Obwohl die periphere Lage der überaus fähigen und beliebten Politikerin nicht gerecht wird, liegt dieser Park in der Nähe ihres ehemaligen Wohnsitzes und weist daher zumindest eine Verbindung mit Anna Lindh auf. Dieser Vorschlag wurde jedoch von der Familie der Politikerin verständlicherweise zurückgewiesen, da diese in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung keine Fläche haben wollte, welche sie permanent an ihren schmerzlichen Verlust erinnert. So wurde eine endgültige Entscheidung im „Fall Anna Lindh“ wieder verzögert. Ende 2006 griff das NDC den Fall noch einmal auf und schlug vor, einen kleinen Platz im Stadtviertel Södermalm *Anna Lindhs Plats* zu benennen. 2007 wurde diesem Vorschlag vom *City Planning Committee* zugestimmt und 2008 vom Stadtrat endgültig beschlossen und durchgesetzt. (vgl. ebd.: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden) Diese Zeitspanne zwischen Anna Lindhs Tod und ihrer Ehrung in einem Straßennamen (fünf Jahre) mag einem vielleicht sehr lange vorkommen, tatsächlich gibt es in Schweden jedoch eine Richtlinie, die besagt, dass 3-5 Jahre gewartet werden muss, bis eine verstorbene Person als NamengeberIn fungieren darf. Beide vorgestellten Fälle fanden in einer Zeit statt, in der sich auch die UNGEGN intensiv mit der commemorativen Benennung auseinandersetzte und 2002 bei der UN-Konferenz zur Standardisierung geographischer Namen in Berlin entstand diesbezüglich, die schon zuvor erwähnte UN-Resolution VIII/2, welche genau auf dieses Thema eingeht und somit eine mögliche Handlungslinie für die zukünftige Handhabung solcher Fälle vorgibt. In Schweden wurde die Resolution vom *National Place-Names Advisory Board* in deren Programm implementiert und so wurden schriftliche Richtlinien

an sämtliche Gemeinden Schwedens ausgesandt, welche besagen, dass bei personenbezogenen Straßennamen keine Lebendbenennungen möglich sind und dass nach Ableben einer Person, 3-5 Jahre gewartet werden muss bis diese als NamensgeberIn eingesetzt werden darf. (vgl. NYSTRÖM 2006: 1-3) Der „Fall Anna Lindh“ war jedoch noch nicht endgültig vorbei. Im Jahr 2013 erhielt das NDC ein Schreiben einer Bürgerinitiative und einer historischen Gesellschaft aus Södermalm, in welchem ausgedrückt wurde, wie unzufrieden die ansässige Bevölkerung aus verschiedensten Gründen mit dieser Lösung ist und um Änderung gebeten wurde. Es wurde darum gebeten, anstatt des *Anna Lindhs Plats*, den Vorschlag des *Anna Lindhs Park* umzusetzen. Da die Familie zu diesem Zeitpunkt nicht mehr in der Nähe des Parks wohnte und da das NDC fand, dass die kleine, unscheinbare Fläche der Ehrung Anna Lindhs nicht gerecht wird, wurde dem stattgegeben. Erst 10 Jahre nach Anna Lindhs Tod war der Benennungsprozess abgeschlossen und alle beteiligten Akteure zufrieden. (vgl. NYSTRÖM 2015: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden)

Mit diesen beiden Beispielen vermittelt NYSTRÖM sehr anschaulich, dass die commemorative Namengebung von öffentlichen Plätzen durchaus eine sehr sinnvolle und gute Möglichkeit ist, nationale Persönlichkeiten, wie Astrid Lindgren oder Anna Lindh, zu ehren. Dennoch zeigt er auf, dass die commemorative Benennung sehr konfliktbehaftet ist und viele Problematiken mit sich bringen kann. Er befindet die UN-Resolution VIII/2 als unverzichtbar, denn auch wenn ihr keine Nation folge leisten *muss*, ist sie dennoch eine starke Empfehlung, die der Thematik Nachdruck verleiht.

Auch in *Norwegen* gibt es ein Regulativ für die Auswahl von Namen für Verkehrsflächen, die *Place Name Statutes*. In diesen Statuten sind folgende Richtlinien angeführt: ein neuer Name muss in das vorhandene Namensystem passen und die lokalen Benennungstraditionen fortführen. Ein Name muss eine gewisse Verbindung zu einem Ort aufweisen und darf keine obszöne oder lächerliche Komponente beinhalten. Ähnlich klingende Namen oder Doppelbenennungen dürfen nicht vorkommen und ein Name soll leicht auszusprechen, zu lesen und zu schreiben sein. Benennungen nach lebenden Personen dürfen nicht vorkommen und es muss nach dem Tod einer Person eine Frist von 5-10 Jahren eingehalten werden, bevor der Name der Person für eine Benennung verwendet werden darf. (vgl. SVANEVIK und HELLELAND 2011)

In *Finnland* beschäftigt man sich seit den 2000er Jahren intensiv mit dem Themenkreis der ehrenden und gedenkenden Namen. Seit 2004 gibt es vom *Place Names Committee of the City of Helsinki* Richtlinien für die Vergabe von Namen mit Gedenkfunktion. Diese Rahmenbedingungen wurden durch Vergleiche mit den Praktiken aus anderen Ländern, unter Berücksichtigung der UN-Resolution VIII/2 und mit Hilfe des *Finnish Language Board* erstellt. Folgende Regeln sind bei der Vergabe ehrender Benennungen zu befolgen: jegliche öffentliche Fläche darf nach einem Individuum benannt werden, sofern dieses sich

durch gewisse Verdienste und Leistungen einer Ehrung würdig erwies. Das Individuum muss einen gewissen positiven Bezug zur zu benennenden Fläche aufweisen. Außerdem muss die namengebende Person in Helsinki geboren sein oder für einen signifikanten Zeitraum hier gewohnt beziehungsweise gewirkt haben. Eine Benennung nach dem Individuum ist jedoch auch möglich, wenn er/sie Finne/Finnin war und sein/ihr Lebenswerk auf nationaler oder internationaler Ebene von großem Wert ist. Eine öffentliche Fläche kann nicht nach lebenden Personen benannt werden. Es muss ein Mindestzeitraum von fünf Jahren zwischen dem Tod der Person und der Verwendung ihres Namens für eine öffentliche Fläche liegen. Es dürfen keine gedenkenden Namen für aktive öffentliche und private Versorgungsbetriebe und Unternehmen vergeben werden. Der Name eines Unternehmens oder Konzerns jeglicher Art kann jedoch verwendet werden, wenn dieser nicht mehr existiert, jedoch eine große Bedeutsamkeit für eine Gegend besaß. Namen, die lediglich eine Person ehren, sollten in einem Gebiet nicht zu häufig vorkommen. (vgl. PAIKKALA 2006: 2-4)

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die ehrende Benennung von Flächen im öffentlichen Raum in den Ländern Skandinaviens sehr viele Übereinstimmungen aufweisen. Besonders interessant finde ich, dass alle eine relativ lange Wartefrist von fünf Jahren aufweisen, bis eine Fläche im öffentlichen Raum nach einer verstorbenen Person benannt werden darf. Zweifellos sind die in Skandinavien angewendeten Benennungsgrundsätze den österreichischen sehr ähnlich.

4.7.2 Beispiele aus nichteuropäischen Ländern

4.7.2.1 Die historische Entwicklung der Straßennamen in China am Beispiel der Metropole Shanghai

Nicht nur in Europa gibt das Verkehrsnetz in einem Land darüber Auskunft, welche politischen Mächte im Laufe der Zeit vorherrschend waren, sondern auch in Chinas Metropolen hinterließen die jeweils herrschenden Regimes Spuren im Straßennetz.

Seit das *China Committee on Geographical Names* im Jahr 1977 ins Leben gerufen wurde, erlebte die Ortsnamenforschung in China einen regelrechten Aufschwung. Untersuchungen zu Straßennamen gibt es jedoch noch sehr wenige. Umso wichtiger, dass sich Wen Chuan HUANG in seinem Beitrag mit den politischen Einflüssen, die das heutige Straßennetz der Metropole Shanghai formten, beschäftigt. Er setzt bei seiner Untersuchung der Transformationsprozesse in der Straßenbenennung Shanghais im Jahr 1845 an und unterscheidet vier Phasen der Entwicklung der Straßenbenennung: zwischen 1845 und 1943 wird die Straßenbenennung in Shanghai maßgeblich von den Kolonialmächten geprägt. Ab 1943 sind durch die Dekolonialisierungsprozesse unter der Regierung von

Wang Jingwei neue Tendenzen in der Verkehrsflächenbenennung bemerkbar. Die dritte Phase stellt die Straßenbenennung nach dem Zweiten Weltkrieg, ab 1945, dar und die vierte Phase setzt ab der Machtübernahme der chinesischen Regierung durch die Kommunistische Partei im Jahr 1949 ein. (vgl. HUANG 2015: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden)

Die Kolonialisierung Shanghais begann im Jahr 1843, als britische Siedlungen errichtet wurden und endete 1943 mit der Rückgewinnung der Gebiete von den Europäern durch das Wang Jingwei Regime. Im 19. Jahrhundert erkannten die europäischen Kolonialmächte das ökonomische Potenzial und die vorteilhafte Lage des Hafens von Shanghai, sodass sie die Stadt immer zahlreicher besiedelten und ihren Einfluss auf die Stadt immer stärker ausübten. Durch den Vertrag von Nanking aus dem Jahr 1842, welcher zwischen den Briten und dem Königreich China zur Beendigung des ersten Opiumkriegs geschlossen wurde, war es den Briten möglich, sich entlang des Huangpu Flusses niederzulassen und die begehrte Lage für ihren Handel auszunützen. Bis ins frühe 20. Jahrhundert folgten den Briten amerikanische, französische und japanische Eroberer, welche sich ebenfalls niederließen und eigene Viertel schufen. Die ansässigen Shanghai-Chinesen besiedelten zu diesem Zeitpunkt das Altstadt-Gebiet. Nach der Öffnung der Stadt für ausländische Kolonialmächte wurde der Straßenbau erheblich angekurbelt. Während es 1505 nur fünf Straßen in Shanghai gab, waren es 1874 bereits 80 und 1943 406 Straßen. Die Straßennamen waren je nach ihrer Lage unterschiedlich: im historisch chinesischen Stadtkern benannte man die Straßen nach chinesischen Provinzen oder Städten, während man in den ausländischen Siedlungsgebieten Namen von historisch bedeutsamen Figuren oder Ereignissen der jeweiligen Nation für die Benennung heranzog. Die britische und die amerikanische Besatzungszone waren bis 1863 getrennt voneinander zu betrachten, bildeten jedoch in diesem Jahr eine gemeinsame Zone, welche wenig später in die *Internationale Zone* Shanghais umbenannt wurde. In dieser Zone wurden die Straßen vor allem nach bedeutsamen Amerikanern oder Briten benannt, die einen Verdienst für ihr Land erbrachten (z.B. *Hart Road*, *Dent Road*, *Gordon Road* oder *Boone Road*). Als der städtische Kommunalrat eine Resolution erteilte, dass Nord-Süd-Verbindungen nach chinesischen Provinzen und Ost-West-Verbindungen nach chinesischen Städten benannt werden sollen, gab es in der Internationalen Zone einige Umbenennungen, die diese Resolution befolgten. (vgl. ebd.: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden)

Kurze Zeit später witterten auch die Franzosen ökonomische Vorteile, siedelten sich ebenfalls in Shanghai an und errichteten 1849 ein Viertel, die *French Concession*. Auch in der French Concession wurden die Straßen nach berühmten französischen Politikern, sowie Militärs und bekannten französischen Bürgern in Shanghai benannt.

Die ausländischen Viertel standen nicht unter der Kontrolle der chinesischen Regierung. Für jene Stadtgebiete Shanghais, die sich jedoch unter chinesischer Kontrolle befanden, wurde der *Greater Shanghai Plan* entwickelt, welcher Regelungen zur Benennung von

Straßen in Shanghai beinhaltete. So sollten für Verkehrsflächen in den „chinesischen“ Vierteln, außerhalb der europäischen Einflussgebiete, die Straßen so benannt werden, dass sie dem Konzept der Republik Chinas gedenken und diese revitalisieren (Namen von bedeutenden Persönlichkeiten, Führern, Politikern, Ereignissen und Namen, welche die Einheit der Chinesischen Republik propagieren).

Im Jahr 1937 fielen die Japaner in Shanghai ein und es kam zur Etablierung der Regierung von Wang Jinwei, welcher ursprünglich der *Kuomintang* (linksgerichtete, nationale Volkspartei Chinas) angehörte. Nach mehrmaligen Auseinandersetzungen mit der Partei gründete er eine antikommunistische Kooperationsregierung mit den Japanern. Das Wang Regime übernahm ein internationales Viertel nach dem anderen und beendete so sukzessive die Kontrolle der westlichen Kolonialmächte über Shanghai. Man wollte sämtliche Spuren des ehemals westlichen Einflusses verwischen und dazu gehörte auch eine Welle der Straßenumbenennungen: 240 Straßen, die auch nur im entferntesten an die europäischen Mächte erinnerten, wurden umbenannt (z.B. wurden die *Lincoln Avenue*, die *Rue du Consulat* oder die *Great Western Road* durch Namen chinesischer Städte und Provinzen ersetzt).

1945 endete das Wang Jinwei Regime, die japanischen Kräfte wurden aus China vertrieben und die Kuomintang kam an die Macht. Es kam wieder zu einer Umbenennungswelle im Straßennetz Shanghais: die neuen Straßennamen sollten zur Verherrlichung der Partei dienen. Straßennamen, die chinesische Provinzen oder Städte als Namensgeber hatten, blieben jedoch weitestgehend erhalten.

Der Chinesische Bürgerkrieg zwischen Nationalisten und Kommunisten spaltete das Land und führte zu einem Sieg der Kommunisten im Jahr 1949. Die kommunistische Partei (CCP - Chinese Communist Party) etablierte eine Regierung und unter dieser wurden zwei wichtige Regeln zur Benennung von Verkehrsflächen aufgestellt: in Straßennamen sollten die sozialistische Ideologie und die politischen Errungenschaften der Sozialisten Ehrung erfahren. Außerdem sollten commemorative Straßennamen nach Personen nicht vorkommen. Nach diesen Regeln wurden nur zirka 15 der 1949 in Shanghai existierenden 930 Straßen umbenannt. (vgl. ebd.: im Druck, noch keine Seitenzahl vorhanden)

Mit dem Beispiel der Straßennamenänderungen in Shanghai gelingt es HUANG aufzuzeigen, wie politische Regimes die Einschreibung in das Verkehrsflächennetz einer Stadt nützen, um sich eine mit ihren Symbolen gefüllte Namenlandschaft zu erschaffen und sich im öffentlichen Gedächtnis zu verankern. Nach jedem politischen Regimewechsel können Namenänderungen und Rückbenennungen verzeichnet werden, je nach politischer Ideologie.

4.7.2.2 Ehrende & gedenkende Namengebung in Kanada

In Kanada gibt es seit 1897 eine nationale Namenbehörde, das *Geographical Names Board of Canada* (GNBC). Im Jahr 2004 richtete das GNBC eine *Commemorative Naming Policy Working Group of the GNBC* ein, um national einheitliche Richtlinien für den Einsatz von geographischen Namen mit Gedenkfunktion zu erarbeiten. 2006 wurden formale Richtlinien und behördliche Vorgehensweisen für die Anwendung kommemorativer Namen für geographische Elemente im Raum in Kraft gesetzt, um in diesem Bereich Einheitlichkeit und Konsistenz in ganz Kanada zu schaffen.

Folgenden Prinzipien ist bei der Anwendung gedenkender Namen für geographische Objekte zu folgen: ein personenbezogener Name wird nur berücksichtigt, wenn besagte Person schon verstorben ist. Eine Frist von mindestens fünf Jahren muss vergangen sein, bevor der Name der Person verwendet werden darf. Bei Ereignissen muss eine Frist von 25 Jahren vergehen, bevor diese in die Namenlandschaft Kanadas integriert werden. Ein kommemorativer Name muss außerdem einen gewissen Bezug zum zu benennenden Objekt aufweisen. Ehrende Namen sollen nicht verwendet werden, um Opfern zu gedenken oder an Tragödien und Unfälle zu erinnern. Existiert bereits ein passender und allseits akzeptierter Name für ein geographisches Element, so ist es keine Option, diesen durch einen gedenkenden Namen auszutauschen. Der Besitzer eines Grundstücks oder Territoriums ist nicht autorisiert, kommemorative Namen auf seinem Grundstück zu vergeben. Die inoffizielle Verwendung von gedenkenden Namen in Publikationen oder Wegbeschilderungen ist keine Garantie dafür, dass diese von den zuständigen Behörden als offizielle Namen anerkannt werden.

In Kanada sind Vorschläge für Benennungen geographischer Merkmale im öffentlichen Raum aus der Bevölkerung sehr willkommen, wenn nicht sogar erwünscht. Für etwaige Anträge und Vorschläge gibt es einen genauen Leitfaden, der durch das Prozedere führt. (vgl. GEOGRAPHICAL NAMES BOARD OF CANADA 2007: 1-3)

In der Vergabe von Namen mit Gedenkfunktion für geographische Merkmale im Raum sind auch in Kanada gewisse Überschneidungen zur österreichischen Praxis zu erkennen. Auch in Kanada wird nicht nach lebenden Personen benannt und es gibt eine gewisse „Wartezeit“, bevor der Name einer Person posthum verwendet werden darf. Die Zeiträume, die nach dem Tod einer Person oder einem Ereignis vergehen müssen, sind mit fünf und 25 Jahren jedoch sehr „streng“ bemessen. Ein interessanter Unterschied zwischen den kanadischen und österreichischen Benennungsprinzipien ist jedoch, dass in Kanada keinen Opfern in Benennungen gedacht wird, in Österreich hingegen schon (z.B. Opfer des Nationalsozialismus, des Ersten und Zweiten Weltkriegs, etc.).

4.7.2.3 Benennungskonventionen in Australiens Hauptstadt Canberra

In der Hauptstadt Australiens, Canberra, obliegt die Benennung von sämtlichen geographischen Elementen im Raum dem *Minister for Planning*, welcher ein Mitglied der *ACT (Australian Capital Territory) Legislative Assembly* ist. Der Minister delegiert diese Aufgabe an den ausführenden Planungsbeauftragten der *ACT Planning and Land Authority*, welcher somit verantwortlich für die Benennung sämtlicher Verkehrsflächen, Ortsnamen und anderer Namen, die für geographische Elemente im öffentlichen Raum benötigt werden, ist. In der ersten Planungskonferenz Canberras im Jahr 1913 wurden Richtlinien für Nomenklatur und Benennung von geographischen Elementen ausgearbeitet. Es wurde entschieden, dass jeder gedenkende Name entweder bedeutsamen oder berühmten Bewohnern von Canberra oder charakteristischen Namen Australiens beziehungsweise verdienten Bürgern Australiens gewidmet werden soll. Frauen kamen als Namengeberinnen für geographische Namen in Canberra erst ab den 1970er Jahren vor. Generelle Richtlinien zur Benennung öffentlicher Flächen (Straßen, Parks, ganze Viertel, etc.), die in Canberra Anwendung finden, sind: die Benennung erfolgt nach Clustern. Das bedeutet, dass ein gewisses „Thema“ für die Benennung eines Gebietes ausgewählt wird, nach dem sämtliche Namen ausgesucht und in diesem Gebiet gruppiert werden. Diese Praxis entspricht dem in Österreich angewandten Benennungsprinzip der Gliederung in Viertel. Bei gedenkenden, personenbezogenen Namen muss darauf geachtet werden, dass die ausgewählte Person schon tot ist und zwar seit mindestens einem Jahr. Hier ist wiederum eine Gleichheit mit den österreichischen Benennungsgrundsätzen der Interkalarfrist und des Verbots der Lebendbenennungen zu erkennen. Wird eine Person als NamengeberIn für eine Fläche im öffentlichen Raum ausgewählt, so soll deren Lebenswerk vorher gründlich durchleuchtet werden und Namen besonders bedeutsamer und herausragender Persönlichkeiten sollen für wichtige Hauptverkehrsflächen „aufgespart“ werden. Betrachtet man die kommemorativen Namen der Verkehrsflächen gemeinsam mit ihrem Benennungsdatum, so kann man sehr deutlich erkennen, welche Themenkreise in welcher Periode als besonders wichtig erachtet wurden: Namen aus den 1930er Jahren ehren hauptsächlich die Gründer des Australischen Bundes, europäische Entdecker, indigenes Kulturerbe der Aborigines und ehrenhafte Militärs aus dem Ersten Weltkrieg. In den 1940er Jahren wurden vor allem Generäle und Soldaten des Zweiten Weltkrieges in Verkehrsflächennamen geehrt. In den 1950er und 1960er Jahren waren Namengeber vorrangig australische Politikerpersönlichkeiten, die das Land durch ihre Politik prägten und ab den 1970er Jahren legte man einen Fokus auf die Feminisierung der Namengebung und die vermehrte Einbeziehung von „Aborigines-Namen“ von öffentlichen Flächen. Seit den 2000er Jahren ist ein neuer erkennbarer Trend die Benennung öffentlicher Flächen nach verdienten EinwohnerInnen Canberras, womit wiederum eine Brücke zum österreichischen Benennungsgrundsatz „Verdienst um das Viertel, die Stadt,

das Land“ geschlagen wird. (vgl. WATT 2007: 1-3)

Weitere aktiv angewandte Benennungsgrundsätze und Prinzipien in der Namengebung öffentlicher Verkehrsflächen in Australiens Hauptstadt Canberra sind die Vermeidung von Doppelnennungen und ähnlich klingenden Namen, Einfachheit, sowie Prägnanz und die Vermeidung von langen Namen für kurze Straßen, wobei dieser zuletzt genannte Grund für eine kartographisch leichtere Darstellung sorgen soll. Namen, die für gewisse Personen oder Sozialgruppen eine Beleidigung oder Kränkung darstellen könnten, werden nicht verwendet. Bei personenbezogenen Straßennamen neigt man grundsätzlich dazu, nur den Nachnamen zu verwenden. Wenn es sich jedoch um eine Hauptverkehrsachse oder eine historisch bedeutsame Verkehrsfläche handelt beziehungsweise wenn es schon andere Verkehrsflächen mit demselben Nachnamen gibt, wird auch der Vorname angewandt.

4.7.3 Resümee

Aus dem Vergleich der österreichischen Praktiken der Verkehrsflächenbenennung mit einigen charakteristischen Beispielen aus dem Ausland wird deutlich, dass die Verkehrsflächenbenennung weltweit eine sehr komplexe und konfliktträchtige Thematik darstellt. In allen Regionen der Welt ist man mit ähnlichen Problematiken und Herausforderungen konfrontiert: nach welchen Richtlinien vergibt man Namen für öffentliche Flächen im Raum? Welche Akteure sind in diesem Prozess beteiligt und wer hat mehr Macht und Entscheidungsgewalt? Auf wen wird gehört und wer entscheidet letztendlich?

Eine besonders empfindliche und polarisierende Thematik ist auf internationaler Ebene der Umgang mit ehrenden und gedenkenden Namen. Aus den behandelten Beispielen geht hervor, dass die Verwendung von Namen mit Gedenkfunktion für geographische Elemente im öffentlichen Raum eine weltweit angewandte Praxis darstellt. In sämtlichen Regionen der Welt sind die zuständigen Namengebungsbehörden mit dieser Art der Namengebung befasst und mit Herausforderungen konfrontiert. In derartige Benennungsdebatten schalten sich verschiedenste Akteure ein und wollen mitbestimmen. Zwischen diesen gilt es zu vermitteln und diesbezüglich kann man aus den Beispielen herauslesen, dass die UN-Resolution VIII/2, betreffend der kommemorativen Benennung, von vielen Ländern dankbar angenommen und implementiert wurde, da sie eine starke Argumentationshilfe in etwaigen Debatten darstellt.

Einen weiteren international stark diskutierten Bereich stellen Umbenennungen aus Gründen politischer Umbrüche dar. Man kann sagen, dass die Verkehrsflächenbenennung grundsätzlich noch sehr stark von der Autonomie der einzelnen Staaten geprägt ist. Soziale, historische und ökonomische Rahmenbedingungen und die politische Situation

beeinflussen die Namengebung in einem Land maßgeblich. Dennoch ist ein immer stärker werdender internationaler Diskurs bemerkbar. Staatliche Namenbehörden beginnen sich international zunehmend zu vernetzen, zu kooperieren und Fälle aus dem Ausland mit heimischen Problemstellungen zu vergleichen. Es ist ein immer stärkerer Prozess der internationalen Assimilation spürbar, bei dem die UNGEGN eine maßgebliche, leitende Funktion innehat.

Kapitel 5

Zusammenfassung & Ausblick

Die Namen städtischer Verkehrswege haben eine besondere Bedeutung für jeden Einzelnen, sowie für die städtische Gemeinschaft.

Sie sind im öffentlichen Leben und in der täglichen Kommunikation der Menschen tief verankert und dienen der Orientierung im urbanen Raum und der persönlichen Verortung eines jeden Individuums. Neben diesen praktischen Funktionen transportieren Verkehrsflächenbezeichnungen auch historische und kulturelle Zusammenhänge. Straßen einer Stadt sind Zeugen der Zeit und machen die Stadtgeschichte sichtbar.

Die Art der Straßenbenennung in einer Gesellschaft gibt vieles über die NamensgeberInnen und deren Hoffnungen, Werte, Wünsche und politische Ideologie preis. Verändern sich die Ansichten und Einstellungen in der Gesellschaft, so ist dies auch in der Straßennamenlandschaft bemerkbar. Der Bereich der Verkehrsflächenbenennung ist ein sehr formbarer und unterliegt einem ständigen Wandel.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die einschlägigen Praktiken der Verkehrsflächenbenennung im urbanen Raum in Österreich zu untersuchen und herauszufinden, nach welchen Regelungen bei der Namengebung von Verkehrsflächen vorgegangen wird und welche Instanzen dabei beteiligt sind. Mit meiner Untersuchung ist es mir gelungen, undurchsichtige Praktiken und Strukturen des Benennungsprozesses zu entmystifizieren. Des weiteren konnte ich aufzeigen, dass der Bereich der Verkehrsflächenbenennung in Österreich ein äußerst komplexer und strukturloser ist, der viele Grauzonen und nur wenige konkrete Richtlinien zulässt. Weder auf Bundes- noch auch Landesebene wird die Verkehrsflächenbenennung einheitlich koordiniert. Diese Aufgabe fällt in den Wirkungsbereich der Gemeinden, da diese die „Besitzer“ sämtlicher im Gemeindegebiet befindlicher Verkehrsflächen sind und somit das Benennungsrecht innehaben. Die 2.100 Gemeinden in Österreich nehmen die Verkehrsflächenbenennung nach seit jeher praktizierten Benennungstraditionen beziehungsweise eigens festgelegten Kriterien vor. Tatsächlich ist aber nur in sehr wenigen österreichischen Städten die Benennung durch Richtlinien reguliert.

Die starke politische Komponente der Verkehrsflächenbenennung stellt einen weiteren Hauptaspekt der vorliegenden Arbeit dar. Benennungsrechte im Allgemeinen und die Entscheidungsgewalt über Straßennamen in einer Stadt im engeren Sinn sind eine der mächtigsten Formen der Kontrolle einer politischen Verwaltung über ein Territorium. Seit jeher wurde die Straßenbenennung von den vorherrschenden politischen Mächten dazu genützt, sich im öffentlichen Raum und im kollektiven Bewusstsein der Menschen zu verankern und selbst zu inszenieren. Namengebende Instanzen können ihre Entscheidungsbefugnis missbrauchen und durch Straßennamen eine gewisse Kulisse erzeugen, mit der Geschichtsverfälschung und Vergangenheitsverdrängung zu ihren Gunsten betrieben werden kann. Derartige Fälle erlebte Österreichs Straßennetz in der Vergangenheit des Öfteren (z.B.: Ende der Habsburgermonarchie und Erste Republik, das Rote Wien, Dollfuß-Regime, NS-Regime und Besatzungszeit). Bei jedem politischen Umbruch kommt es zu gravierenden Einschnitten und Veränderungen in der Namenlandschaft einer Stadt. Es folgen Straßenumbenennungen, welche als Form der Vergangenheitspolitik und Vergangenheitsbewältigung angesehen werden können.

Auch heute, in Zeiten relativer politischer Stabilität, gibt es Umbenennungen, wenn auch nicht viele. Die Straßenbenennung erweckt in Österreich immer mehr Aufsehen und Interesse und anhand zahlreicher Benennungsdebatten und Proteste wird die politische Brisanz der Thematik ersichtlich. Durch immer häufigere Analysen und Untersuchungen in diesem Themenkreis, vor allem über personenbezogene Straßennamen, werden nach und nach Informationen über namengebende Personen freigelegt, die lange im Verborgenen blieben. Sehr oft stehen Straßennamen beziehungsweise die NamengeberInnen und deren Lebenswerk und Einstellungen nicht im Einklang mit dem öffentlichen Konsens der Gesellschaft und daher verlangt diese einen Namenwechsel.

Bei unliebsamen personenbezogenen Umbenennungen muss man vor dem Hintergrund der Frage, ob Straßennamen nur Ehrungen oder auch Erinnerungen beinhalten sollen, entscheiden. In vielen Staaten und so auch in Österreich wird der Ansatz verfolgt, dass ein personenbezogener Straßename lediglich eine Ehrung einer verdienten Persönlichkeit darstellen sollte. Der gegensätzliche Ansatz ist, dass durch Straßennamen durchaus auch negative Seiten der Historie einer Stadt ausgedrückt werden sollen, da sonst die historischen Konturen der Stadt verzerrt werden und sie so zu einem „geschichtslosen“ Ort verkommt.

Figuren der Geschichte, die ganz eindeutig und ausschließlich negativ zu beurteilen sind, wie zum Beispiel Hitler, sollten in der Straßenbenennung natürlich auf keinen Fall zur Debatte stehen. Bei ambivalenten Persönlichkeiten, wie beispielsweise Karl Lueger in Wien oder Josip Broz Tito in Jugoslawien, die neben ihren Schattenseiten auch positive Aspekte zu verzeichnen haben, stehen die Namenbehörden vor schwierigeren Entscheidungen. Bei solchen ambivalenten NamengeberInnen sollten die zuständigen Behörden

alternative Vorgehensweisen andenken, wie zum Beispiel die Anbringung von Zusatztafeln, die sowohl positive als auch negative Seiten beleuchten.

Ein weiterer bedeutender Aspekt meiner Arbeit ist der „Gendergap“ in der Verkehrsflächenbenennung. Die Ungleichverteilung zugunsten der männlichen Namengeber für öffentliche Verkehrsflächen ist noch immer signifikant ausgeprägt. Es gibt zwar in vielen Städten Österreichs Versuche, mehr Frauen in das Straßennetz zu integrieren, doch dieses Unterfangen birgt Hindernisse und Schwierigkeiten.

Der Vergleich der Namengebungspraktiken in Österreich mit charakteristischen internationalen Beispielen zeigt, dass es länderspezifische Unterschiede gibt. Die allgemeine Tendenz geht jedoch in Richtung internationale Angleichung, Assimilation und Vereinheitlichung, wobei die UNGEGN eine maßgebliche Rolle innehat.

Abschließend möchte ich noch einen Ausblick und eine eigene Empfehlung abgeben. Da die Vergabe von Verkehrsflächenamen äußerst „heikel“ und politisch brisant ist, muss mit größter Sorgfalt, Nachhaltigkeit und größtem Verantwortungsbewusstsein vorgegangen werden. Die aktuelle Generation der namengebenden Instanzen sollte dafür Sorge tragen, dass im Hier und Jetzt vergebene Verkehrsflächenbezeichnungen auch noch in der zukünftigen Gesellschaft adäquat sind. Daher würde meine Einschätzung lauten, dass es grundsätzlich besser wäre, die politische Funktion ein wenig zu entschärfen und von der Vergabe ehrender und gedenkender Straßennamen zukünftig stärker abzulassen und vermehrt auf ideologiearme und politikferne Namen zurückzugreifen.

Dies ist meiner Meinung nach jedoch eher unwahrscheinlich und wird sich in Zukunft sogar noch mehr in die gegensätzliche Richtung entwickeln: die Bedeutung der Verkehrsflächenbenennung wird von immer mehreren Interessengruppen erkannt, das öffentliche Interesse steigt und mehr Akteure fordern in diesem Bereich ein Mitspracherecht. Dies führt zu einer zunehmenden Hochstilisierung und Kommerzialisierung der Thematik und wird nicht zu einer Entspannung in diesem Bereich beitragen.

Nach intensiver Beschäftigung mit dieser Thematik erachte ich es für sehr sinnvoll und notwendig, mehr Klarheit in diese gesetzliche Grauzone in Österreich zu bringen. Es wäre wünschenswert, wenn die große Bedeutung der Verkehrsflächenbenennung von der österreichischen Legislative erkannt und landesweite Regelungen dafür aufgestellt werden würden. Erstaunlicherweise funktioniert die Verkehrsflächenbenennung auch ohne allgemeine Gesetzgebung gut und reibungslos, dennoch würden sich viele Gemeinden mit einem gesicherten Regelwerk in ihren Handlungen geschützter fühlen. Ich würde daher vorschlagen, die in der Arbeit erwähnten Benennungsgrundsätze zu überarbeiten, auf ihre Aktualität zu überprüfen, neue Aspekte aufzunehmen und diese dann in einem Gesetzestext auf Bundesländerebene zu verankern. Primär würde ich dafür entweder die Allgemeine Gemeindeordnung oder das Straßengesetz eines jeden Bundeslandes vorschlagen. Die Bauordnung wäre auch eine passende Option, diese hat ihren Fokus jedoch,

meiner Meinung nach, auf anderen Sachverhalten. Wichtig ist in diesem Zusammenhang nur, dass die Verlautbarung in allen Bundesländern in demselben Gesetzestext stattfindet. Somit würde man den Gemeinden eine klar strukturierte und unmissverständliche Richtlinie zur Straßenbenennung zur Verfügung stellen.

Viele würden diesen Vorschlag vielleicht als Eingriff in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde oder als Beschneidung ihrer Selbstständigkeit bezeichnen, doch ich denke, dass den Gemeinden trotz klarer Vorgaben genügend Raum für Kreativität und Individualität in der Namenwahl bleibt. Ich bin davon überzeugt, dass das Namengut der Verkehrsflächen in den verschiedenen Gemeinden durch einheitliche österreichische Regeln keineswegs Gefahr läuft, zu einer homogenen Masse zu werden, da sich die verschiedenen Gemeinden Österreichs aufgrund ihrer unterschiedlichen Geschichten, Traditionen und Naturgegebenheiten stark unterscheiden und diese Unterschiede werden trotz allgemeiner Richtlinien weiterbestehen.

Anhang A

Fragebogen

Nachfolgende Fragen wurden an die einzelnen Städte in Form eines Fragebogens übermittelt:

1. Zuständigkeitsgebiet (Stadt/Gemeinde, PLZ)
2. Welche Institution ist in Ihrer Stadt/Gemeinde für die Benennung von Straßen & Verkehrsflächen zuständig?
3. Nach welchen explizit formulierten oder implizit angewandten Richtlinien geht Ihre Institution bei der Benennung von Verkehrsflächen vor?
4. An welches/n Regelwerk/Gesetzestext halten Sie sich bei der Auswahl eines Namens?
5. Wie lange dauert der gesamte Prozess der Namengebung durchschnittlich? Welche konkreten Instanzen sind an diesem Prozess beteiligt?
6. Wer hat die ultimative Entscheidungsgewalt in der Benennung von Verkehrsflächen?
7. Wie wird mit ambivalenten/stark polarisierenden Persönlichkeiten als NamengeberInnen verfahren? Wer ist dafür zuständig?
8. Gibt es Umbenennungen? Aus welchen Gründen finden/fanden diese Umbenennungen statt? (bitte einige signifikante Beispiele nennen)
9. Wird bei der Benennung von Verkehrsflächen darauf geachtet, einen gewissen Mindestanteil an Frauen für die Namengebung zu berücksichtigen?
10. Werden Namensvorschläge der Bevölkerung berücksichtigt? An wen sind diese zu adressieren?

Literaturverzeichnis

- AUTENGRUBER P. (2012a): *Lexikon der Wiener Straßennamen*, volume 8. Pichler Verlag, Wien.
- AUTENGRUBER P. (2012b): Straßennamen als Gedächtnisspeicher der Stadt. *GEOGRAPHIEaktuell*, (12/ II), 6.
- AUTENGRUBER P. (2013): Straßennamen in Wien. Unter besonderer Berücksichtigung von Namen mit geographischem Bezug. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, (155), 263–290.
- AUTENGRUBER P., NEMEC B., RATHKOLB O. und WENNIGER F. (2013): Straßennamen Wiens seit 1860 als „Politische Erinnerungsorte“. Technical Report, Kulturabteilung der Stadt Wien (MA 7), Wien.
- AUTENGRUBER P., NEMEC B., RATHKOLB O. und WENNIGER F. (2014): *Umstrittene Wiener Straßennamen*. Pichler Verlag, Wien.
- BRENDLER A. und BRENDLER S. (2004): *Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik*. Nr. Band 1 in Lehr- und Handbücher zur Onomastik. Baar, Hamburg.
- DEBUS F. (2012): *Namenkunde und Namengeschichte. Eine Einführung*. Nr. 51 in Grundlagen der Germanistik. Erich Schmidt Verlag, Berlin.
- FUCHSHUBER-WEISS E. (1996): Strassennamen in der Region - Befunde, Tatsachen, Folgerungen. In: F. DEBUS und W. SEIBICKE (Hrsg.), *Reader zur Namenkunde - Toponymie*, volume 3. Georg Olms Verlag, Hildesheim, Zürich, New York, 761–767.
- GEOGRAPHICAL NAMES BOARD OF CANADA (2007): Commemorative Naming of Geographical Features in Canada. Technical Report 7, United Nations Conference on the Standardization of Geographical Names, New York, New York.
- GLASNER P. (2001): Vom Ortsgedächtnis zum Gedächtnisort: Straßennamen zwischen Mittelalter und Neuzeit. In: J. EICHHOFF, W. SEIBICKE und M. WOLFFSOHN (Hrsg.),

- Name und Gesellschaft. Soziale und historische Aspekte der Namengebung und Namenentwicklung.*, Nr. 2 in Thema Deutsch. Mannheim, 282–302.
- GREULE A. (2004): Siedlungsnamen. In: A. BRENDLER und S. BRENDLER (Hrsg.), *Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik*, Nr. Band 1 in Lehr- und Handbücher zur Onomastik. Baar, Hamburg, 381–414.
- HANISCH E. (1995): Politische Symbole und Gedächtnisorte. In: E. TÁLOS, H. DACHS, E. HANISCH und A. STAUDINGER (Hrsg.), *Handbuch des politischen Systems Österreich. Erste Republik 1918-1933*. Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wien, 421–430.
- HAUSNER I. (1995): Ortsnamenforschung in der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. In: G.L. FASCHING und P. WEICHHART (Hrsg.), *Festschrift Ortsnamenforschung. 20 Jahre Salzburger Ortsnamenkommission*, Nr. 14 in SIR-Schriftenreihe. Salzburg, 73–76.
- HELLELAND B. (2008): Namenkonflikte in Norwegen. In: N. ELLER, S. HACKL und M. LUPTÁK (Hrsg.), *Namen und ihr Konfliktpotenzial im europäischen Kontext*, Nr. Band 4 in Regensburger Studien zur Namenforschung. edition vulpes, Oslo, 281–292.
- HELLELAND B. (2009): Place names of a means of landscape identity. In: P. JORDAN, H. BERGMANN, C. CHEETHAM und I. HAUSNER (Hrsg.), *Geographical Names as a Part of the Cultural Heritage*, Nr. 18 in Wiener Schriften zur Geographie und Kartographie. Wien, 25–31.
- HUANG W.C. (2015): Power transition and the politics of street names in Shanghai: 1845 - 1949. In: P. JORDAN und P. WOODMAN (Hrsg.), *Place-Names Changes. Proceedings of the Symposium in Rome, 17-18 November 2014*. Verlag Dr. Kovač, Hamburg, im Druck.
- HUBENSTORF M. (1995): Der Wahrheit ins Auge sehen. Die Wiener Medizin und der Nationalsozialismus. 50 Jahre danach. *Der Wiener Arzt*, (5), 14–27.
- JORDAN P. (2009): Place names as ingredients of space-related identity. In: P. JORDAN, H. BERGMANN, C. CHEETHAM und I. HAUSNER (Hrsg.), *Geographical Names as a Part of the Cultural Heritage*, Nr. 18 in Wiener Schriften zur Geographie und Kartographie. Wien, 33–39.
- JORDAN P. (2010): 40 Jahre AKO - Geschichte, Aufgaben und Perspektiven des österreichischen Koordinationsgremiums für geographische Namen. In: H. BERGMANN und P. JORDAN (Hrsg.), *Geographische Namen - Vielfalt und Norm*, Nr. 6 in Beihefte zur Österreichischen Namenforschung. Praesens Verlag, Wien, 13–38.

- JORDAN P. (2012): Geographische Namen als Ausdruck menschlicher Raumbindung. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, (154), 67–88.
- JORDAN P. (2015): The ambivalent view on Tito in the successor states of Yugoslavia reflected by the preservation or replacement of place names commemorating him. In: P. JORDAN und P. WOODMAN (Hrsg.), *Place-Names Changes. Proceedings of the Symposium in Rome, 17-18 November 2014*. Verlag Dr. Kovač, Hamburg, im Druck.
- KERFOOT H. (2010): National Geographical Names Authorities - An Overview. In: H. BERGMANN und P. JORDAN (Hrsg.), *Geographische Namen - Vielfalt und Norm*, Nr. 6 in Beihefte zur Österreichischen Namenforschung. Praesens Verlag, Wien, 39–54.
- KETTNER B.U. (1998): Straßennamen (Am Beispiel der Stadt Marburg). In: N. NAIL (Hrsg.), *Die Welt der Namen*, Nr. 87 in Schriften der Universitätsbibliothek Marburg. Marburg, 101–120.
- KOHLHEIM R. (2012): Straßennamen in Bamberg und Beyreuth. Kontrstierung zweier Städte. In: D. KREMER und D. KREMER (Hrsg.), *Die Stadt und ihre Namen*, Nr. 8 in Leipziger Untersuchungen zur Namenforschung. Leipziger Universitätsverlag GmbH, Leipzig, 239–250.
- KREMER D. (2012): Die Stadt und ihre Namen. In: D. KREMER und D. KREMER (Hrsg.), *Die Stadt und ihre Namen*, Nr. 8 in Leipziger Untersuchungen zur Namenforschung. Leipziger Universitätsverlag GmbH, Leipzig, 17–40.
- KUBINZKY K.A. und WENTNER A.M. (2009): *Grazer Straßennamen. Herkunft und Bedeutung*, volume 3. Leykam, Graz.
- MATTHEWS P.W. und PÄLL P. (2007): Some linguistic aspects of defining exonyms. In: P. JORDAN, M.O. ADAMIC und P. WOODMAN (Hrsg.), *Exonyms and the International Standardisation of Geographical Names*, Nr. 24 in Wiener Osteuropa Studien. LIT Verlag GmbH. & Co. KG, Wien, 69–80.
- NAUMANN H. (2004): Namen von Verkehrswegen und Plätzen. In: A. BRENDLER und S. BRENDLER (Hrsg.), *Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik*, Nr. 1 in Lehr- und Handbücher zur Onomastik. Baar, Hamburg, 491–526.
- NEMEC B. (2008): *Straßenumbenennungen in Wien als Medien von Vergangenheitspolitik. 1910-2010. Mit besonderer Berücksichtigung der Gender-Problematik*. Master's thesis, Universität Wien, Wien.
- NYSTRÖM S. (2006): Commemorative Naming - Possibilities and Problems. An inquiry concerning UN Resolution VIII/2 and the work of UNGEGN. Technical Report 29, United Nations Group of Experts on Geographical Names, Wien.

- NYSTRÖM S. (2015): Some changes in Stockholm place names: How, why and by whom? In: P. JORDAN und P. WOODMAN (Hrsg.), *Place-Names Changes. Proceedings of the Symposium in Rome, 17-18 November 2014*. Verlag Dr. Kovač, Hamburg, im Druck.
- PAIKKALA S. (2006): Commemorative Naming practices in Helsinki, Finland. Technical Report 45, United Nations Group of Experts on Geographical Names, Wien.
- PETER I. (1992): *Die Geschichte der Wiener Straßennamen 1848-1918*. Ph.D. thesis, Universität Wien, Wien.
- PIŠKOREC V. (2008): Die Straßennamenänderungen in Kroatien Anfang der 1990er Jahre am Beispiel der Stadt Đurđevac. In: N. ELLER, S. HACKL und M. LUPTÁK (Hrsg.), *Namen und ihr Konfliktpotenzial im europäischen Kontext*, Nr. Band 4 in Regensburger Studien zur Namenforschung. edition vulpes, Zagreb, 121–132.
- POHL H.D. und SCHWANER B. (2007): *Das Buch der österreichischen Namen - Ursprung, Eigenart, Bedeutung*. Pichler Verlag, Wien, Graz, Klagenfurt.
- SVANEVIK A. und HELLELAND B. (2011): Naming Streets and Roads when assigning Addresses in Norwegian Municipalities. Technical Report 74, United Nations Group of Experts on Geographical Names, Wien.
- SVATEK P. (2010): Hugo Hassinger und Südosteuropa. Raumwissenschaftliche Forschungen in Wien (1931–1945). In: C. SACHSE (Hrsg.), „Mittleuropa“ und „Südosteuropa“ als Planungsraum. *Wirtschafts- und Kulturpolitische Expertisen im Zeitalter der Weltkriege*. Wallenstein Verlag, Göttingen, 290–311.
- TILLEY C. (1994): *A Phenomenology of Landscape. Places, Paths and Monuments*. Berg, Oxford.
- WASER E. (2004): Flurnamen. In: A. BRENDLER und S. BRENDLER (Hrsg.), *Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik*, Nr. Band 1 in Lehr- und Handbücher zur Onomastik. Baar, Hamburg, 349–380.
- WATT B. (2009): Cultural Aspects of place names with special regard to names in indigenous, minority and regional languages. In: P. JORDAN, H. BERGMANN, C. CHEETHAM und I. HAUSNER (Hrsg.), *Geographical Names as a Part of the Cultural Heritage*, Nr. 18 in Wiener Schriften zur Geographie und Kartographie. Wien, 21–24.
- WATT W. (2007): Place Naming Conventions in the Australian Capital Territory: Canberra - Australia's National Capital. Technical Report 9, United Nations Conference on the Standardization of Geographical Names, New York, New York.

- WEBER E. (2004): Hausnamen. In: A. BRENDLER und S. BRENDLER (Hrsg.), *Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik*, Nr. Band 1 in Lehr- und Handbücher zur Onomastik. Baar, Hamburg, 469–490.
- WIESINGER P. (2010): Die österreichische Ortsnamenforschung in den beiden letzten Jahrzehnten. In: H. BERGMANN und P. JORDAN (Hrsg.), *Geographische Namen - Vielfalt und Norm*, Nr. 6 in Beihefte zur Österreichischen Namenforschung. Praesens Verlag, Wien, 95–124.
- WINDBERGER-HEIDENKUMMER E. (2012): Straßennamen aus semiotischer Sicht. Am Beispiel Grazer Straßennamen. In: D. KREMER und D. KREMER (Hrsg.), *Die Stadt und ihre Namen*, Nr. 8 in Leipziger Untersuchungen zur Namenforschung. Leipziger Universitätsverlag GmbH, Leipzig, 251–260.
- WOODMAN P. (2007): Man, his terrain and his toponyms. In: P. JORDAN, M.O. ADAMIC und P. WOODMAN (Hrsg.), *Exonyms and the International Standardisation of Geographical Names*, Nr. 24 in Wiener Osteuropa Studien. LIT Verlag GmbH. & Co. KG, Wien, 89–93.
- WULF C. (2000): *Toponomastik und Sprachkontakt. Eine Untersuchung der slawischen und slawisch-deutschen Toponyme in Schleswig-Holstein*. Nr. 2 in Studien zur Siedlungsgeschichte und Archäologie der Ostseegebiete. Wachholtz Verlag, Neumünster.

