



universität  
wien

**MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS**

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Die wachsende Bedeutung des Personenkraftwagens von 1945 bis zur Gegenwart  
unter besonderer Berücksichtigung Österreichs“

verfasst von / submitted by

Christine Gantar, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree  
of

Master of Arts (MA)

Wien, 2016 / Vienna 2016

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

A 066 688

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

Masterstudium der  
Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Betreut von / Supervisor:

Univ. Prof. Dr. Christian-Hubert Ehalt

## **Danksagung**

Mein Dank gilt in erster Linie meinem Betreuer, Herrn Univ. Professor Dr. Christian-Hubert Ehalt. Er hat mir mit seinem Fachwissen, seinem Rat und seinem ermunternden Zuspruch sehr geholfen. Auch die anregenden Diskussionen und das kollegiale Arbeitsklima in seinem Masterseminar waren meiner Arbeit förderlich.

Weiters möchte ich dem Österreichischen Automobil- und Touring Club (ÖAMTC) danken, der mir die archivierten Jahrgänge seiner Club-Zeitschrift leihweise anvertraut hat. Ohne die Möglichkeit, mit der Lektüre zu Hause zu arbeiten, wäre meine Aufgabe viel schwieriger gewesen.

# Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Entwicklung der Motorisierung in Österreich.....	6
2.1	Das Automobil bis 1945.....	6
2.2	Entwicklung der Motorisierung in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg in der Zeit des Wiederaufbaus.....	12
2.3	„Marshall-Plan“ und „Wirtschaftswunder“.....	20
2.4	Massenkonsum und Massenmotorisierung.....	21
2.5	Neue Straßenverkehrsordnung und „Ölkrise“.....	24
3	Wirtschaftliche Aspekte.....	27
3.1	Kraftfahrzeug Produktion.....	27
3.2	Kraftfahrzeug Handel.....	29
3.3	Betriebskosten für PKW.....	30
3.4	Tourismus und Freizeit.....	32
3.5	Kosten und Nutzen des Automobilverkehrs.....	34
4	Infrastruktur.....	35
4.1	Das Straßen- und Autobahn-Netz.....	35
4.1.1	Straßen in Österreich.....	35
4.1.2	Straßen in Wien.....	36
4.1.3	Autobahnen und Schnellstraßen.....	38
4.1.4	Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen.....	44
4.2	Parkraum.....	47
4.3	Tankstellen und Raststationen.....	49
4.3.1	Tankstellen.....	50
4.3.2	Raststätten.....	53
4.4	Verkehrsleitsysteme.....	54
4.4.1	Statische und Wechselnde Verkehrszeichen.....	54
4.4.2	Fußgängerübergänge.....	56
4.5	Stadt- und Verkehrsplanung in Wien.....	58
4.6	Die „zweite Stadt“.....	61
5	Symbolische Bedeutung des Automobils.....	63
5.1	Instrument zur Gruppenbildung.....	64
5.2	Statussymbol.....	68
5.3	Heim auf Rädern.....	70

5.4	Symbiotische Beziehung.....	73
5.5	Symbol für Potenz .....	75
5.6	Objekt von Styling und Ästhetik .....	76
5.7	Protagonist in Film und Literatur .....	79
5.8	Autofahrerinnen und Beifahrerinnen .....	80
6	Verkehrsunfälle.....	83
6.1	Unfallziffern seit Kriegsende .....	83
6.2	Ursachen für Verkehrsunfälle .....	87
6.2.1	Höhere Gewalt.....	87
6.2.2	Mangelhafte Infrastruktur.....	87
6.2.3	Unsichere Kraftfahrzeuge .....	89
6.2.4	Menschliches Versagen.....	91
6.3	„Rettung“ .....	97
6.4	Ambivalente Einstellung zum Verkehrsunfall .....	97
7	Conclusio.....	99
8	Anhang .....	101
8.1	Bibliographie.....	101
8.1.1	Monographien und Sammelbände:.....	101
8.1.2	Zeitschriften:.....	102
8.1.3	Internet.....	103

## 1 Einleitung

In Österreich waren im Juli 2016 über 6,6 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, davon 4,8 Millionen Personenkraftwagen. Bei einer Gesamtbevölkerungszahl von knapp 7,4 Millionen in der Altersgruppe ab vierzehn Jahren besitzen im Durchschnitt zwei von drei Personen einen PKW (Statistik Austria).

Ich bin zwei Jahre nach Ende des Zweiten Weltkriegs geboren und habe das Anwachsen der „Verkehrslawine“ miterlebt. Ich habe das Streben nach einem eigenen Auto miterlebt, zuerst nur für Wenige denkbar und erreichbar, dann immer selbstverständlicher. Ich kann mich an die Zeit erinnern, als der Erwerb eines Führerscheins noch „Männersache“ war, dann ein Leitsymbol für die Emanzipation der Frauen und in letzter Zeit eine Art Initiationsritual für Jugendliche in die Welt der Erwachsenen. In den Fünfzigerjahren des vorigen Jahrhunderts begann die heute zwar nicht mehr unumstrittene, aber nicht zu bestreitende Hegemonie des Automobils. Es nahm den öffentlichen Raum in Besitz, den Alltag der Menschen in Österreich, ihr Tun und Denken. Sein Recht auf ubiquitäre Präsenz wurde nicht in Frage gestellt. Autofahrer hatten, ähnlich den Rauchern, ein zu „cooles Image“, um Beschränkungen fürchten oder hinnehmen zu müssen. Eine ähnlich überwältigende Akzeptanz eines technischen Artefakts mit einer ähnlichen Auswirkung auf das Lebensgefühl und die Lebensgewohnheiten wiederholte sich später mit dem Personal Computer und dem Mobiltelefon. Erste Stimmen gegen die unkritische Akzeptanz der Vollmotorisierung meldeten sich schon in den Siebzigerjahren, als die Probleme begannen, unübersehbar zu werden. „Verkehrsinfarkt“, „Parkraumnot“, „Waldsterben“ und „Klimawandel“ wurden häufig gebrauchte Schlagwörter. Verkehrsplaner und Politiker versuchten, der Situation Herr zu werden – manchmal mit haarstäubenden Ideen, manchmal mit Erfolg. Die unter dem Wiener Bürgermeister Felix Slavik geplante Alwegbahn (ein öffentliches Verkehrsmittel im Innenstadtbereich auf Viadukten) wurde so wenig verwirklicht wie die auf Stelzen geführte Stadtautobahn entlang des Gürtels. Auch die von Roland Rainer favorisierten Fußgängerbrücken über die Ringstraßenkreuzungen wurden nicht gebaut.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen brachte den Verkehrsfluss zeitweise zum Erliegen. Auf den Autobahnen kam es an den Wochenenden im Sommer durch den

Urlauberverkehr zu den gefürchteten und erwarteten Staus, so wie im urbanen Gebiet während der Stoßzeiten. Öffentliche Transportmittel waren nicht immer eine brauchbare Alternative, da sie im Zuge der Motorisierungseuphorie immer unattraktiver wurden. Aber auch wo sie eine akzeptable Alternative gewesen wären, wurde das Angebot oft nicht angenommen. Ich kannte in den Siebziger- und Achtzigerjahren Menschen, die lieber eine Stunde früher zu ihrem Arbeitsplatz aufbrachen, um noch einen Parkplatz zu ergattern, als mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Sie hätten das als degradierend empfunden.

In den letzten Jahren ist es bei den Stadt- und Verkehrsplanern sowie bei der Bevölkerung schrittweise zu einem Umdenken gekommen. Der öffentliche Verkehr wird auf Kosten des Individualverkehrs gefördert. Verkehrsflächen werden den Fußgängern oder Radfahrern zurückgegeben. Verkehrskritiker wie Hermann Knoflacher veröffentlichen ihre Studien und werden angehört. Der öffentliche Raum steht den Autobesitzern nicht mehr in seiner Gesamtheit kostenlos zur Verfügung. Das alles ging und geht nicht ohne massive Proteste der Autofahrer und ihrer Interessensvertretungen vonstatten. Wie zu Beginn der Motorisierung scheint sich im Diskurs wieder ein Graben zwischen Motorisierten und Nichtmotorisierten aufzutun. Dieses Mal scheinen aber auch die Radfahrer als dritte Gruppe in die Diskussion zu geraten und um ihre Rechte zu streiten.

Das Automobil ist ein gut erforschtes Objekt der Wirtschafts- und Sozialgeschichte sowie der Alltagsgeschichte. Literatur über die Geschichte des Automobils ist zahlreich vorhanden, ebenso über seinen sozialen Aspekt, über seine gesellschaftlichen Auswirkungen und über die psychische Verfassung des „Automenschen“. Wenn die Literatur neben den globalen auf länderspezifische Fakten eingeht, dann bezüglich Deutschland und den USA. Über die Verhältnisse in Österreich habe ich wenig spezifische Literatur gefunden.

Das Technische Museum in Wien in Kooperation mit dem Wien Museum zeigte von 12. Oktober 2006 bis 28. Februar 2007 die Ausstellung „Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren“. Den Ausstellungskatalog, ein Sammelband von Aufsätzen unterschiedlicher Thematik, habe ich für meine Arbeit herangezogen.

Das Autorenteam Thomas Karny und Mathias Marschik erzählen in ihrem Buch „Autos, Helden und Mythen“ (Wien 2015) eine Kulturgeschichte des Automobils in

Österreich. Über Tankstellen und Raststätten in Österreich gibt es keinen aktuellen Forschungsstand.

Ich gehe in meiner Arbeit folgenden Fragen nach::

- Wie kam es zur Hegemonie des motorisierten Individualverkehrs? Sind Phasen, Förderungen, Hemmnisse, speziell in Österreich, auszumachen?
- Welche Maßnahmen wurden in Österreich getroffen – zuerst, um die Motorisierung zu fördern, später, um die „Verkehrslawine“ in den Griff zu bekommen? Gab und gibt es gesetzliche und finanzielle (steuerliche) Regulative?
- Wie haben sich „Event-Geschichte“ und „Geschichte des Automobils“ gegenseitig beeinflusst (mit Schwerpunkt Österreich) oder anders gesagt, welche Auswirkungen hatten der Zweite Weltkrieg, die Besatzung, der Wiederaufbau, die politischen Parteien auf die individuelle Motorisierung, speziell in Österreich?
- Welche Rolle spielten die (einschlägigen) Medien?

Da die Auswirkungen des Individualverkehrs auf die Verkehrssituation im urbanen Gebiet besonders spürbar sind, weil Fußgänger und öffentliche Verkehrsmittel deutlicher davon betroffen sind als in ländlichen Gegenden, gehe ich auf die Situation in Wien stärker ein.

Von besonderem Interesse ist für mich die Zeit vom Kriegsende bis zum Ende der „Wirtschaftswunder“-Zeit, vor allem die ersten zehn Jahre. Die Diskrepanz zwischen dem Traum von Freiheit und Mobilität und der entbehnungsreichen Wirklichkeit ist faszinierend.

Als Quelle für diese Epoche habe ich zwei Printmedien herangezogen, die beide im Jahr 1946 erstmals erschienen sind. Beide deklarieren sich als Vertreter und Sprachrohr der Autofahrer. Es ist klar, dass aus der Lektüre kein objektives Bild zu gewinnen ist. „Es ist der Herren eigener Geist, worin die Zeiten sich bespiegeln“. Auf der Straße waren die Herren jener Epoche die „Herrenfahrer“, eine unangefochtene Elite, der keine Hindernisse in den Weg gelegt werden sollte.

Die Zeitschrift „Austro-Motor“ (1946-1984), die „Zeitschrift für Weltmotorwesen“ erschien in Wien und Bronxville, ab 1948 auch in New York, später zusätzlich in

Zürich. Eigentümer, Verleger und Herausgeber war Hanns Peters, Chefredakteur Erich Schmale. Die amerikanischen Erscheinungsorte und die Tatsache, dass die Zeitungsmacher im Jahr 1946 über Papier und andere notwendige Ressourcen verfügten, legen den Schluss nahe, dass Verbindungen zu Vertretern der amerikanischen Besatzung bestanden.

Das zweite Druckwerk ist die Club-Zeitschrift des Österreichischen Automobil und Touring Clubs (ÖAMTC), die seit Ende 1946 regelmäßig erscheint.

Das Leitmotiv beider Zeitschriften ist eine ausgeprägte Technikeuphorie und eine optimistische Zukunftsvision. Schon in den Zeiten der Lebensmittelrationierung und der Bombenruinen malen sie das verlockende Bild der Vollmotorisierung, des „Autos für den kleinen Mann“ und der grenzenlosen Weite eines gut ausgebauten Straßennetzes. Sie berichten über die Kraftfahrzeug-Produktion im Ausland, die langsam wieder anlief. Die neusten Modelle, die auf den wieder stattfindenden Autosalons vorgestellt wurden, werden bewundernd kommentiert. Beide Zeitschriften veröffentlichen Leserbriefe und Kommentare, die ebenfalls helfen, sich in „den Geist der Zeiten zu versetzen“,

Die Artikel und Aufsätze sind selten mit Autorennamen versehen, manchmal mit Initialen. Wo Namen angegeben sind, habe ich sie in den Zitaten angeführt.

Neben der chronologischen Darstellung haben sich durch die Fülle des Materials weitere Schwerpunkte ergeben, die gesondert behandelt werden - einerseits um die Arbeit etwas übersichtlicher zu machen, andererseits weil sie gesonderte Aufmerksamkeit verdienen. Ich habe mich auf die Themenkreise Wirtschaft, Infrastruktur, Unfälle und ideelle/symbolische Bedeutung des Personenkraftwagens konzentriert, ohne sie auch nur annähernd erschöpfend zu behandeln.

Viele Informationen erscheinen heute nicht mehr in gedruckter, sondern in elektronischer Form im Internet. Ich habe von ihnen weitgehenden Gebrauch gemacht. Die meisten stammen von staatlichen oder behördlichen Institutionen und Einrichtungen, einige von Tageszeitungen oder Motorzeitschriften. Alle URLs wurden am 29 August 2016 zuletzt aufgerufen.

Die meisten Quellen, die ich zitiere oder paraphasiere verwenden nicht die gendergerechten Bezeichnungen in männlicher und weiblicher Form. Bei den

meisten Werken, vor allem bei der Österreichischen Straßenverkehrsordnung, ist davon auszugehen, dass beide Geschlechter gemeint sind. Über die beiden Automobil-Zeitschriften lässt sich das nicht generell mit Sicherheit sagen.

Ich habe deshalb, und auch wegen der leichteren Lesbarkeit des Textes, weitgehend auf gendergerechte Bezeichnungen verzichtet.

## 2 Entwicklung der Motorisierung in Österreich

### 2.1 Das Automobil bis 1945

Das Fahren der frühen „Motorfahrmaschinen“ zu Anfang des 20. Jahrhunderts war keine ungetrübte Freude. Es erforderte technisches Verständnis, körperliche Kraft, hohe Konzentration und nicht zuletzt bedeutende finanzielle Mittel.<sup>1</sup> Die frühen Automobile waren störanfällig; es gab noch kein nennenswertes Netz an Reparaturwerkstätten, Garagen und Tankstellen. Der Kraftfahrer musste sich selbst helfen können. Das Anwerfen des Motors mit der Handkurbel, das Bremsen und Steuern ohne Servos auf unebenen Fahrbahnen war physisch anstrengend. Feste Regeln für das Miteinander auf der Straße gab es kaum. In der Zeit der Pferdegespanne war Linksverkehr üblich. Zwar hatte sich mit Beginn der Motorisierung in den meisten Ländern Europas der Rechts-Verkehr durchgesetzt, aber nicht alle Verkehrsteilnehmer hielten sich daran.<sup>2</sup> Die Straße war, was das Autofahren betraf, ein rechtsfreier Raum. Von glatten, asphaltierten Fahrbahnen war noch keine Rede. Die Straßen waren bestenfalls gepflastert, vor allem in den Städten. Meist waren es aber Makadam-Fahrbahnen<sup>3</sup>, die für die Beanspruchung durch Motorfahrzeuge nicht geschaffen waren. Die auftretende Staubentwicklung zerstörte die Oberfläche und belästigte die Insassen der Autos.

Die Popularität der Automobile wurde durch alle diese Probleme aber nicht aufgehalten. Die ersten Personenkraftwagen waren noch ein Hobby für die Reichen. Sie hatten Mittel und Muße, das Auto zu nutzen. Sie konnten es sich auch leisten, einen Chauffeur zu beschäftigen, der im Falle einer der häufigen Pannen wusste, was zu tun war. Und sie konnten sich über den Zorn und den Spott ihrer Zeitgenossen hinwegsetzen, die über die Verrückten lästerten, die mit ihren qualmenden, lauten Vehikeln die Gegend unsicher machten. Die Autofahrer waren eine Elite, die für sich das Recht in Anspruch nahm, die Straße zu dominieren. Fußgänger, Radfahrer und Pferde wurden in Angst und Schrecken versetzt. Wegen

---

<sup>1</sup> Hermann Knoflacher, *Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung* (Wien 2009), S. 37

<sup>2</sup> Knoflacher, *Virus Auto* 37-40

<sup>3</sup> Straßenbauweise; drei Schichten Schotter unterschiedlicher Körnung verdichtet, ursprünglich ohne Oberflächenbindung, später mit Teer oder Asphalt beschichtet

der Gefährlichkeit der Automobile wurden erste Tempolimits erlassen.<sup>4</sup> Andere Einschränkungen gab es nicht, die Fußgänger mussten sich anpassen.

Die Fachleute sind nicht einig darüber, ob das Fahrrad ein Pionier des Automobilismus ist oder nicht.<sup>5</sup> Der Wunsch der Menschen nach Mobilität, die schneller und effizienter als die eigene Geh-Geschwindigkeit ist, wurde schon durch die Eisenbahn erfüllt. Aber diese Mobilität hatte ihre Grenzen. Man musste zunächst einmal zu einem Bahnhof kommen. Das Fahrtziel lag auch nicht immer an der Bahn, die Waggonen waren überfüllt und schmutzig und die Fahrpläne unzuverlässig. Das Fahrrad war – zumindest für kürzere Distanzen – eine beliebte und praktische Alternative. Es bot individuelle Routen und individuelle Fahrtzeiten. Ab den 1920er Jahren erfreute es sich weiter Verbreitung, da es relativ erschwinglich war und es vielen das Leben erleichterte.<sup>6</sup> Und vor allem wurde es laufend technisch verbessert. Einige der Erfindungen und Entwicklungen flossen in die Entwicklung des Kraftfahrzeugs ein.

Hatte das Fahrrad schon eine gewisse „Freiheit der Straße“<sup>7</sup> ermöglicht, boten sich durch den Personenkraftwagen noch ganz andere Möglichkeiten. Das gesamte Ausmaß dieser Möglichkeiten konnten aber weder die Pioniere der Technik noch die Pioniere der Straße voraussehen.

Einer der ersten, der die Massenmotorisierung voraussah und in jeder Hinsicht förderte, war Henry Ford (1863-1947). Er revolutionierte den Automobilbau auf zweierlei Weise: durch die Fließbandherstellung und die sich daraus ergebenden niedrigen Preise, sodass sich theoretisch auch seine Arbeiter ein Auto leisten konnten.

Er verbesserte und kombinierte bereits bekannte Produktionsverfahren und ergänzte sie durch eigene Entwicklungen. Die als „Taylorismus“ bekannte Methode der Arbeitsteilung baute er aus, kombinierte die einzelnen kleinen Arbeitsschritte durch das Fließband und setzte neue Materialien und Werkzeuge ein. Anfangs beschäftigte er mehrere Zulieferfirmen und montierte die angekauften Einzelteile in seinen

---

<sup>4</sup> 1899 durfte die „Fahrgeschwindigkeit in geschlossenen Orten nicht größer sein als die eines Pferdes in frischem Trabe“ (Heinz Müller, OAMTC 1896-1996. Eine Chronik des Kraftfahrwesens (Wien 1996)), S. 5

<sup>5</sup> vgl. Johann-Günther König, Die Geschichte des Automobils. (Stuttgart 2010) u.a.

<sup>6</sup> König, Geschichte des Automobils, S. 78

<sup>7</sup> Es war besonders bei jungen Frauen der ersten Emanzipationswelle beliebt.

Werken. Später wurde er durch Zukauf von ganzen Industrieanlagen wie Stahl- und Presswerke oder Glasfabriken von anderen Herstellern unabhängig.<sup>8</sup> Die nach ihm benannte Methode, der „Fordismus“, ermöglichte eine hohe Herstellungsgeschwindigkeit zu immer niedrigeren Preisen. Allerdings waren seine Fahrzeuge Einheitsprodukte. Sonderwünsche gab es nicht. Das bekannteste Modell dieser Zeit und „Leitsymbol“ des Fordismus war das Modell T, das bis 1927 erzeugt wurde und nur in der Farbe „schwarz“ lieferbar war. Das Modell T (genannt „Tin-Lizzie“) war weltweit das meistverkaufte Auto. 1925 machte es die Hälfte des Fahrzeugbestandes weltweit aus. Im Jahr 1924 wurden über zwei Millionen Stück hergestellt.<sup>9</sup> Der Kaufpreis sank von 850 US\$ auf 370 US\$<sup>10</sup>. Damit war das Auto auf dem Weg vom Luxusartikel zum Gebrauchsgegenstand, den sich „jeder leisten konnte“. Die Beliebtheit der Tin-Lizzie wurde erst durch den Volkswagen übertroffen.<sup>11</sup>

Ford hatte aber nicht nur ein preisgünstiges, sondern auch ein benutzerfreundliches Fahrzeug entwickelt. Den Technikern und Ingenieuren wurde bald klar, dass sie auf das begrenzte technische Verständnis ihrer Kunden Rücksicht nehmen mussten, sollten die Automobile jemals einer breiteren Käuferschicht zugänglich gemacht werden.<sup>12</sup> Die Ford-Wagen waren auch für „first time drivers“ geeignet, vergleichsweise leicht zu fahren und leicht zu reparieren. Das trug – neben dem niedrigen Preis – zu einer Demokratisierung des Automobilismus bei.

In Österreich gab es in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen keine Massenfertigung von Kraftfahrzeugen. Inländische Erzeugnisse waren wegen der unrationellen Herstellung teuer, Importe ausländischer Fabrikate durch hohe Zölle belastet, um die heimische Produktion zu schützen. Das hatte zur Folge, dass in Österreich, gemessen am europäischen oder gar amerikanischen Standard<sup>13</sup>, in der Zwischenkriegszeit noch relativ wenige PKW unterwegs waren.<sup>14</sup>

<sup>8</sup> Kurt Möser, Geschichte des Autos (Frankfurt/Main 2002), S. 157 f

<sup>9</sup> Möser, Geschichte des Autos, S. 159

<sup>10</sup> Knoflacher, Virus Auto, S. 46

<sup>11</sup> „Am 17. Februar 1972 läuft der 15.007.034ste Käfer vom Band. Er übertrifft damit die bisherige Rekord-Produktionsstückzahl des Ford-T-Modells und wird „Weltmeister“.

(Quelle:<http://www.fussach.at/fussach/documents/2007/fussach20070506000211.pdf>)

<sup>12</sup> Möser, Geschichte des Autos. S. 40

<sup>13</sup> In Nordamerika hatten Ende der 1920er Jahre mehr als die Hälfte der Familien ein Auto. (König)

<sup>14</sup> In Österreich gab es 1937 5,3 PKW auf 1.000 Einwohner (Quelle: Auto Touring 3/47)

In vielen Ländern wurden Autovereine gegründet und in einem internationalen Dachverband zusammengefasst. Österreich hatte zwei: den Österreichischen Touring Club (ÖTC, gegründet 1896) und den Österreichischen Automobil-Club (ÖAC, gegründet 1898). Der ÖTC verstand sich anfangs eher als Vertreter der Rad- und Motorradfahrer, während der ÖAC die Interessen der adeligen und wohlhabenden Schicht der Autofahrer vertrat. Beide durften Carnets und Triptyks<sup>15</sup> ausstellen.<sup>16</sup> Beide Vereine betrieben Lobbying für die Kraftfahrer, konnten aber einige unpopuläre Maßnahmen nicht verhindern. Im Jahr 1905 wurden neue Automobil-Fahrvorschriften herausgegeben: Alle Autofahrer mussten eine Prüfung ablegen<sup>17</sup>. Auf noch größeren Unwillen stieß der Nummerntafelzwang.<sup>18</sup> Außerdem wurden Höchstgeschwindigkeitslimits eingeführt. 1908 trat das Automobil-Haftpflichtgesetz<sup>19</sup> in Kraft.<sup>20</sup> Auch für die Sicherheit der Autofahrer wurde der ÖAC aktiv. Er stellte mit Einverständnis des Bundesministeriums für Handel und Verkehr bis Jänner 1929 etwa 3.500 Verkehrszeichen auf. Die Kosten dafür trug der ÖAC, allerdings wurde die Finanzierung durch Werbetafeln auf den Ständern ermöglicht.<sup>21</sup><sup>22</sup>

Henry Fords Vision vom Auto für alle wurde in den 1930er Jahren in Deutschland aufgegriffen. Deutschland während der Weltwirtschaftskrise war, ebenso wie Österreich, ein Motorradland, kein Autoland<sup>23</sup>. Personenkraftwagen, auch die kleinen, waren für die meisten Bürger unerschwinglich.<sup>24</sup> Die hohe Arbeitslosigkeit, die auch und besonders die Automobilindustrie betraf, führte dazu, dass im Jahr 1932 in Deutschland 130.000 Personen ihren Wagen abmelden mussten.<sup>25</sup>

---

<sup>15</sup> Zolldokumente

<sup>16</sup> vgl. Heinz Müller, OAMTC 1896-1996.

<sup>17</sup> Als ungerecht wurde empfunden, dass die Rosselenker dazu nicht verpflichtet waren.

<sup>18</sup> Schon 1900 wurde die Einführung von Nummerntafeln für Automobile evaluiert. Der ÖAC rief daraufhin seine Mitglieder zu größerer Disziplin auf der Straße auf, um diese Maßnahme unnötig zu machen. „*Ich glaube, es würde den wenigsten Herren angenehm sein, wenn sie mit weithin sichtbaren Nummern wie die Tramwaywaggons herumfahren müssten.*“ (OAMTC 1896-1996, S. 28)

<sup>19</sup> Ausgenommen von der Haftpflicht waren Militärpersonen, die das Automobil in Ausübung ihrer Dienstpflicht lenken. (OAMTC 1896-1996, S. 36)

<sup>20</sup> OAMTC 1896-1996, S. 36

<sup>21</sup> OAMTC 1896-1996, S. 67

<sup>22</sup> Lt. Schätzung des ÖAMTC (Homepage) gibt es gegenwärtig in Österreich ca. zwei Millionen Verkehrszeichen

<sup>23</sup> Im Jahr 1937 waren in Österreich 117.362 Kraftfahrzeuge gemeldet, davon 32.373 PKW und 65.481 Motorräder (Quelle: Republik Österreich 1945-1995, S. 221)

<sup>24</sup> König, Geschichte des Automobils, S. 137f

<sup>25</sup> König, Geschichte des Automobils, S. 141

„Adolf Hitler [...] verkündete bereits im Februar 1933, er werde die Automobilindustrie zur Schlüsselindustrie ausbauen.“<sup>26</sup> Er schien dieses Ziel durch Steuermaßnahmen und ein umfangreiches Straßenbauprogramm zu verwirklichen. Deutschland war bis zum Kriegsbeginn nach den USA und Großbritannien der weltweit drittgrößte Automobilhersteller und –exporteur.<sup>27</sup>

Das Prestigeprojekt der Autoindustrie im „Dritten Reich“ war ein billiges, sparsames, robustes Auto für das Volk. Ferdinand Porsche (1875-1951), ein österreichischer Automobilkonstrukteur, legte erste Pläne für den künftigen „Volkswagen“ vor. Er holte sich bei Henry Ford in den USA Anregungen für die Fließbandproduktion. „Kraft durch Freude“, eine Abteilung der Deutschen Arbeitsfront, übernahm die Verwirklichung der Pläne und baute 1938 in Fallersleben das Werk, das den künftigen KdF-Wagen herstellen sollte. Die NSDAP verlangte ein überall verwendbares Fahrzeug, das Raum für drei Erwachsene mit Kind bieten sollte.<sup>28</sup> Porsche griff bei der Konstruktion des Volkswagens auf einen Entwurf des Österreicherers Bela Barenyi zurück. Barenyi (1907-1997) studierte an der Lehranstalt für Maschinenbau und Elektronik in Wien und legte als Abschlussarbeit den Entwurf eines Personenwagens vor mit luftgekühltem Heckmotor und stromlinienförmiger Karosserie auf Zentralrahmen in Pontonbauweise. Sein innovativer Entwurf stieß zwar auf Interesse, wurde aber nicht verwirklicht und auch nicht zum Patent angemeldet.<sup>29</sup> Porsche, dem der Entwurf bekannt war, machte Gebrauch davon ohne Erwähnung der Urheberschaft. Schon 1938 hatten die tschechischen Tatra-Werke eine Urheberrechtsklage gegen das Volkswagenwerk eingereicht. Der österreichische Ingenieur Hans Ledwinka (1878-1967) hatte mit dem 1934 vorgestellten Tatra 77 einen aerodynamischen Stromlinienwagen mit luftgekühltem Heckmotor konstruiert. Die Klage wurde aber aus politischen Gründen fallengelassen.<sup>31</sup>

---

<sup>26</sup> König, Geschichte des Automobils, S. 143

<sup>27</sup> König, Geschichte des Automobils, S. 145

<sup>28</sup> vgl. König, Geschichte des Automobils

<sup>29</sup> Thomas Korny/Mathias Marschik, Autos, Helden und Mythen (Wien 2015), S. 119

<sup>30</sup> 1955 wurde nach einem vierjährigen Gerichtsverfahren Barenyis geistige Urheberschaft durch das Patentgericht in Mannheim bestätigt. Er strengte den Prozess als Wahrheitsbeweis an, nachdem er von Richard von Frankenberg (Pseudonym Herbert A. Quint) in dessen Porsche-Biographie als Angeber und Lügner diffamiert worden war,

<sup>31</sup> Korny/Marschik, Helden, S. 53f

1939 startete die Produktion.<sup>32</sup> Jeder Deutsche sollte theoretisch einen solchen Wagen zum Preis von 990 Reichsmark kaufen können, wenn er jede Woche 5 RM auf ein Sparkonto einzahlte. Bis 1945 sparten 337.000 Bewerber (zu denen auch viele Österreicher gehörten) 270 Millionen RM an. Das versprochene Auto bekam keiner von ihnen. Die Volkswagen wurden gebaut, aber sie transportierten nicht, wie angekündigt, drei Erwachsene und ein Kind, sondern drei Soldaten und ihre Bewaffnung. Zusätzlich wurden alle kriegstauglichen zivilen Fahrzeuge requiriert. Die deutschen Autofabriken stellten kaum mehr Personenwagen, sondern kriegswichtige Lastautos, Ketten- und Panzerfahrzeuge her.<sup>33</sup> Das versprochene Automobil für alle ließ in Österreich und Deutschland weiterhin auf sich warten.

Im „Dritten Reich“ wurde auch der Straßenbau gefördert. Der Zweck war nicht, Familien auf guten Straßen im Kdf-Wagen ins Grüne rollen zu lassen, sondern ein rein militärischer. Als Schnellverbindung für Armeetransporte wurden die ersten Autobahnen gebaut. Dieser intensive Straßenbau hatte für das Regime einen zweifachen Vorteil - einerseits sein Prestige zu fördern und andererseits die vielen Arbeitslosen zu beschäftigen. Auch Österreich sollte eine Autobahn bekommen. Sie sollte von Salzburg nach Wien führen und so die Hauptstadt der „Ostmark“ an Bayern anbinden. Der Bau wurde an mehreren Stellen begonnen, um das Regime einem breiteren Personenkreis präsent zu machen, aber bald wieder eingestellt. Erst 1953 wurde der Plan von der damaligen österreichischen Regierung wieder aufgenommen.<sup>34</sup>

Das nationalsozialistische Regime hat zweifellos die Idee der Massenmotorisierung gefördert, die Kriegsindustrie die technische Entwicklung weiter gebracht. Den Kraftfahrzeugbestand in Österreich wesentlich erhöht haben sie aber nicht.

---

<sup>32</sup> König, Geschichte des Automobils, S. 147

<sup>33</sup> König, Geschichte des Automobils, S. 147-149

<sup>34</sup> vgl. Das Autobahnnetz in Österreich – 30 Jahre Asfinag

[https://www.asfinag.at/documents/10180/13369/de\\_Buch+30+Jahre+ASFINAG.pdf/8af1a7eb-9bda-4f3c-86a9-81181d4bacb9](https://www.asfinag.at/documents/10180/13369/de_Buch+30+Jahre+ASFINAG.pdf/8af1a7eb-9bda-4f3c-86a9-81181d4bacb9)

## 2.2 Entwicklung der Motorisierung in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg in der Zeit des Wiederaufbaus

Am 7. Mai 1945 um 2.41 Uhr unterzeichnete Generaloberst Jodel im Hauptquartier General Eisenhowers in Reims die bedingungslose Kapitulation Deutschlands. Am 9. Mai trat sie in Kraft.<sup>35</sup> Die „Österreichische Zeitung“ verkündete am Titelblatt: „Der Krieg ist aus“.

Die Bundeshauptstadt Wien war schon Ende April von der Roten Armee befreit worden. Der lange und erbitterte Kampf um Wien forderte noch in den letzten Kriegstagen zahlreiche Todesopfer und verursachte große Schäden an der Infrastruktur. Die abrückenden SS- und Wehrmachtstruppen sprengten Brücken, zerstörten Maschinen und nahmen die meisten Fahrzeuge (inklusive aller Fahrzeuge der Feuerwehr) auf ihrem Rückzug gegen Westen mit. Während im restlichen Österreich und in Deutschland die Alliierten unter großen Verlusten langsam vorrückten, formierte sich in Wien mit Einverständnis Moskaus die neue, demokratische Regierung mit Dr. Karl Renner als Bundeskanzler und Theodor Körner als Bürgermeister von Wien. Am 19. April 1945, einen Tag vor Hitlers Geburtstag, hielt Goebbels seine letzte Radioansprache; Renner bezog das ihm von den Sowjets zugewiesene Amtsgebäude im 13. Bezirk<sup>36</sup>

- *„Wir starten wieder!“*

Im Jahr 1946 erschien eine neue Zeitschrift in Österreich, der „Austro-Motor“, Sie nannte sich „Zeitschrift für Weltmotorwesen“, kostete drei Schilling und sollte sechs Mal im Jahr erscheinen.<sup>37</sup> Sie war eine *„Fachzeitschrift für Handel, Industrie, Sport, Verkehr, Technik, Wirtschaft und Kraftfahrrecht“*, ihr Erscheinungsort war Wien und Bronxville, später zusätzlich New York und Zürich.

Das Bild auf der ersten Seite (nicht das Titelblatt) gibt das Motto vor: Ein bergauf fahrender PKW inmitten einer harmonischen Landschaft – dazu die Überschrift *„Wir starten wieder“*. Auf der Seite 2 findet man das „Mission Statement“:

[Der Austro-Motor] *„will die Zeitschrift aller sein, die dem Kraftfahrzeug durch Beruf und Passion verbunden sind.“*

<sup>35</sup> <https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1945/mai.html>

<sup>36</sup> <https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1945/april.html>

<sup>37</sup> Von 1947 bis 1984 erschien die Zeitschrift monatlich

Anfangs war sie auch das offizielle Organ der Kraftfahrerverbände ÖAC und ÖTC, da die beiden Clubs aufgrund von Papiermangel keine eigene Zeitung drucken konnten.

In seiner ersten Ausgabe meldete der Austro-Motor, dass die beiden Verbände eine Fusion anstrebten und dazu die Meinung ihrer Mitglieder eingeholt hätten. 950 Briefe seien an die Mitglieder verschickt worden, von den 569 Antworten hätten 564 die Fusion befürwortet. Dieser Rücklauf von fast 60% im hungernden, ausgebombten Österreich ist erstaunlich. Zerstörte Straßen, Benzinrationierungen und Zonen-grenzen konnten offenbar die Begeisterung für Kraftfahrzeuge nicht dämpfen.<sup>38</sup>

Nach der Fusion nannte sich der neue Autofahrer-Club „Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring-Club“ (ÖAMTC) und hatte ab September 1946 wieder eine eigene Zeitschrift, „Auto-Touring“.

Sie brachte in ihrer ersten Nummer einen KFZ-Zensus für Österreich. Demnach gab es

1938 ca. 40.000 PKW<sup>39</sup>, 1944 ca. 30.000 PKW, 1945 ca. 10.850 PKW.<sup>40</sup>

Die meisten Fahrzeuge waren alt und in schlechtem Zustand. Benzin war rationiert und wurde vorrangig für lebensnotwendige Transporte ausgegeben. Trotzdem kritisierte die Tageszeitung „Neues Österreich“ am 17.1.1946 nicht nur die vielen arbeitsunwilligen Müßiggänger. *„Auch wird noch immer gerügt, dass zahlreiche Kraftfahrzeuge zu Spazierfahrten Verwendung finden, während sie Ärzten und Wirtschaftsführern mangeln.“*<sup>41</sup> Der Schwarzhandel blühte. Gebrauchtwagen erzielten astronomische Preise, die oft weit höher als die Listenpreise für Neuwagen (die es kaum gab) waren.<sup>42 43</sup>

Die Auto-Touring listete in ihrer ersten Ausgabe auf, woher zusätzliche Kraftfahrzeuge kommen sollten:

<sup>38</sup> Austro-Motor. Zeitschrift für Weltmotorwesen (1946-1984), 1/46

<sup>39</sup> Diese Zahl ist sehr hoch, verglichen mit dem Wert aus 1937 in „Republik Österreich“ – 32.373 PKW

<sup>40</sup> AT Auto-Touring. Die Österreichische Kraftfahrer-Zeitung

Offizielles Organ des ÖAMTC (seit 1946), 1/46

<sup>41</sup> Neues Österreich vom 17.1.46

<sup>42</sup> Austro-Motor 2/26

<sup>43</sup> *Solange natürlich der gebrauchsfähige Personenwagen einen Seltenheitswert besitzt, welcher beinahe dem des Schweineschmalzes gleichkommt, werden sich immer wieder Auswüchse ergeben, deren Beseitigung, wie leider auf allen anderen Gebieten, nicht restlos gelingen wird.* (Austro Motor 2/46)

- a) durch UNRRA<sup>44</sup> – Fahrzeuge sind neu und einsatzfähig;
- b) deutsche Wehrmachtsbeute aus englischem oder amerikanischem Besitz – Fahrzeuge nur zum Teil einsatzfähig, der größte Teil erst nach Generalüberholung
- c) durch herrenloses Gut von der Straße, bzw. durch privaten Kauf aus privatem Besitz – dafür ist amtliche Schätzung erforderlich
- d) aus der heimischen Produktion – fabriksneue Fahrzeuge
- e) aus Importen im Kompensationswege durch legalen Handel - nur vereinzelt und ausnahmsweise<sup>45</sup>

In der letzten Ausgabe für 1946<sup>46</sup> lässt der Austro-Motor zwei gegensätzliche Fachmeinungen zum Thema Bewirtschaftung der Kraftfahrzeuge zu Wort kommen. Oberbaurat Dipl. Ing. Homola im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau spricht sich für die Lenkung aus; Kammerrat Robert Koch, Obmann der Fachgruppe „Automobile, Motorräder und Bereifung“ ist für freien Handel. Die nächste Ausgabe bringt einen Kommentar von Dipl. Ing. Gerhard Seidel. Der Autor teilt die *„Zeit des Auffüllens unseres Kraftfahrzeugbestandes“* vorschlagsweise in drei Epochen: *„In der ersten stehen wir heute; Österreich **kauft, was es bekommt und was es bezahlen kann. Diese wird abgelöst durch die zweite Epoche: Österreich kauft, was es braucht. Das wird im Planungsministerium und bei der Händlerschaft vorbereitet und könnte die Jahre 1948 bis 1950 umfassen. Hierauf würde die dritte Epoche folgen, welche in einer demokratischen und gesunden Friedenswirtschaft nicht zu umgehen ist, der vollkommen freie Handel: Österreich kauft, was es will.“*** (fett im Original gesperrt).<sup>47</sup>

Die Genehmigungspflicht für Personenkraftwagen und Bereifung wurde 1949 aufgehoben<sup>48</sup>. Österreich war allerdings auf Importe angewiesen und die mussten verzollt werden. Mit dem Zollüberleitungsgesetz wurde der alte autonome Zolltarif vom 22.5.1937 wieder eingeführt. Zoll für PKW und Busse betrug:

---

<sup>44</sup> United Nations Relief and Rehabilitation Administration, gegründet am 9.11.1943 als Hilfsorganisation von den USA, Großbritannien, der Sowjetunion und China.

<sup>45</sup> Auto Touring, 9/46

<sup>46</sup> Die Hefte aus dem Jahr 1946 tragen keine Monatsangabe.

<sup>47</sup> Austro-Motor 1/47

<sup>48</sup> OAMTC 1896-1996, S. 85

für Kfz über 1200 kg	öS 520/100 kg	+ öS 1200/Stück
für Kfz von 800 > 1200 kg	öS 520/100 kg	+ öS 1000/Stück
für Kfz unter 800 kg	öS 520/100 kg	+ öS 600/Stück

Diese Beträge mussten zur Gänze bezahlt werden, wenn das Auto ein Geschenk war, ansonsten ein Fünftel davon. Gegen den Zoll wurde von den Autofahrer-Vertretungen heftig protestiert. Er war vor dem Krieg als Schutz für die nicht sehr leistungsfähige Inlandsindustrie erhoben worden, aber Österreich hatte praktisch keine autonome PKW-Herstellung mehr.<sup>49</sup>

Die Steyr-Daimler-Puch-Werke wurden im Juli 1946 vom amerikanischen Oberst Ross an Eduard Heigl, den österreichischen Minister für Handel und Wiederaufbau übergeben.<sup>50</sup> Sie erzeugten in erster Linie Fahrräder, Traktoren und Lastkraftwagen. Für die dringend notwendigen PKW-Ersatzteile fehlten Rohstoffe, Maschinen und die Konstruktionspläne, die während des Krieges bzw. durch Abbau durch die Besatzer verloren gegangen waren.<sup>51</sup>

1949 unterzeichneten die Steyr-Daimler-Puch-Werke einen Kooperationsvertrag mit den FIAT-Werken in Turin, nachdem Verhandlungen mit Deutschland, Großbritannien und Frankreich gescheitert waren. Das österreichische Werk importierte PKW-Bestandteile und baute sie zusammen. Teile der Innenausstattung wurden im Inland zugeliefert. Diese Methode brachte eine große Devisenersparnis.<sup>52</sup>

Mit der Handelsfreigabe im Jahr 1949 fielen einige bürokratische Hürden weg. Davor mussten die künftigen Autobesitzer bei verschiedenen Behörden Genehmigungen und Bestätigungen einholen bzw. vorlegen, darunter den Wagenpaß (Zulassung), Eigentumsnachweis, Versicherung, Fahrbereitschaftsnachweis, Dringlichkeitsbescheinigung durch eine öffentliche Körperschaft, Kontrollschein (von alliierter Kommandantur gegengezeichnet), Benzinbezugskarte, Fahrtenbuch, Steuerbestätigung,....<sup>53</sup>

---

<sup>49</sup> Auto Touring, 3/51

<sup>50</sup> Bei dem Festakt spielte eine Militärblaskapelle die amerikanische Nationalhymne. Österreich hatte erst ab Oktober 1946 wieder eine Bundeshymne.

<sup>51</sup> Austro-Motor 1/47

<sup>52</sup> Austro-Motor 2/49

<sup>53</sup> Auto Touring 4/46

Die Dokumente „Lenkerausweis“ und „Wagenpaß“ wurden in „Führerschein“ und „Zulassungsschein“ umbenannt.<sup>54</sup> Alte reichsdeutsche Lenkerausweise (ausgestellt zwischen 13.3.38 und 8.5.45) konnten bis 31. Oktober 1948 (viersprachig) umgeschrieben werden.<sup>55</sup> Nach diesem Zeitpunkt war eine erneute Fahrprüfung notwendig, die aber auf Probleme stieß, da die Fahrschulen ebenfalls nur kleine Benzinzuteilungen erhielten. Wem in der Gefangenschaft sein Wehrmachtsführerschein abgenommen worden war, musste ebenfalls die Fahrprüfung wiederholen.

Ein weiteres Problem war die unsichere Gesetzeslage. Die deutsche Straßenverkehrsordnung hatte keine Gültigkeit mehr. Die Gesetze aus der Zeit vor dem „Anschluss“ konnten nicht einfach wieder in Kraft gesetzt werden, dafür hatte sich zu viel verändert. Vor 1938 gab es in Österreich keine einheitliche Rechtsfahrordnung. Neue Verkehrszeichen waren dazugekommen, die Kraftfahrzeuge hatten sich technisch weiter entwickelt und waren zu größerer Geschwindigkeit fähig. Die deutschen Institutionen in Zusammenhang mit dem Verkehr gab es nicht mehr. Am 12. Dezember 1946 trat das Kraftfahrrechtsüberleitungsgesetz in Kraft, das durch den Alliierten Rat genehmigt werden musste.<sup>56</sup> Ab 25. April 1947 galt die neue Straßenverkehrsordnung.<sup>57</sup> Sie enthält das Straßenpolizeigesetz. Darin sind die Kompetenzen der Straßenaufsichtsbehörden festgelegt und die Bedeutung der Ampeln und der Armzeichen der Verkehrspolizei erklärt. § 7 definiert das Verhalten im Straßenverkehr: *„Auf der Straße ist jedermann verpflichtet, Rücksicht auf den Straßenverkehr zu nehmen und die zur Wahrung der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderliche Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden.“* Die Vorrangigkeit des Fließverkehrs ist damit eindeutig festgelegt. Allgemeingültige Geschwindigkeitsbeschränkungen gab es nicht, es wurde nur angepasste Geschwindigkeit verlangt.<sup>58</sup>

Angepasste Geschwindigkeit war aus mehreren Gründen empfehlenswert. Wie in den beiden Motor-Zeitschriften oft moniert, war der Straßenzustand sehr schlecht.

---

<sup>54</sup> Austro-Motor 7/47

<sup>55</sup> Austro-Motor 17/48

<sup>56</sup> Austro-Motor 1/46 12-13

<sup>57</sup> [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1947\\_46\\_0/1947\\_46\\_0.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1947_46_0/1947_46_0.pdf)

<sup>58</sup> Martin Hofer, StVO. Straßenverkehrsordnung 1960 idF der 25. StVO Novelle BGBl. I Nr. 39/2013 (Graz 2013), § 18

Der Austro-Motor gibt im letzten Heft 1946 einen Bericht über die Straßen in Wien. Demnach war die Hälfte des Schutts bereits beseitigt, die wichtigsten Brücken repariert.<sup>59 60</sup> 10% von 4.500 Bombentrichtern waren eingeebnet, viele Durchfahrtsstraßen in der ganzen Länge befahrbar (Praterstraße, Schottenring, Lerchenfelder und Hernalser Gürtel).<sup>61</sup> Im Februar 1946 waren bereits 43 km Straße in Wien beleuchtet.<sup>62</sup> Was stark zu wünschen übrig ließ waren die Landstraßen. Sie waren viel zu wenig, reparaturbedürftig und mit ihren Engstellen und Kurven dem modernen Verkehr nicht angepasst. Auch war der Straßendienst den strengen Wintern 1947 und 1948 nicht gewachsen.<sup>63</sup> Die beiden Zeitschriften, die sich als Vertreter der Automobilisten verstanden, wiesen immer wieder auf die Notwendigkeit guter Straßen hin. Der Verkehr als Blutkreislauf eines Staates brauche die Straßen als seine Blutgefäße.<sup>64</sup> Österreich müsse hier tätig werden, um nicht vom Ausland überholt zu werden. Die Schwierigkeiten, diesem Aufruf nachzukommen, waren den Autoren dieser immer wieder erscheinenden Artikel aber auch klar. Vor allem in den ersten Nachkriegsjahren hatte das Baugewerbe für den Wohnbau zu sorgen. Es gab zu wenige Arbeitskräfte, zu wenig Material und natürlich zu wenig Geld.<sup>65</sup> Teer und Bitumen wurde von der VÖEST und den Gaswerken geliefert, aber in zu geringer Menge. Die Sowjets, die die Erdölvorkommen im Weinviertel auswerteten, versprachen, Bitumen zu liefern.<sup>66</sup>

Der Bau von Autobahnen wurde als kostspielig und überflüssig betrachtet. Erst 1953 wurde diese Idee wieder aufgegriffen.<sup>67</sup>

---

<sup>59</sup> Die im langen Kampf um Wien im April 1945 nach Westen zurückweichenden Wehrmachtstruppen hatten fast alle Brücken gesprengt. Die Reichsbrücke wurde dank des Einsatzes der österreichischen Widerstandskämpfer verschont. Sie war dann die einzige Donaubrücke zwischen Linz und Budapest. (Quelle: <https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1945/april.html>)

<sup>60</sup> Am 12. Februar 1946 wurde die von der russischen Besatzung wiederhergestellte Augartenbrücke den Wienern übergeben (Neues Österreich).

<sup>61</sup> Austro-Motor 5/6/46,

<sup>62</sup> Neues Österreich vom 1.2.46

<sup>63</sup> Austro-Motor 13/38 S. 11

<sup>64</sup> „Die Durchblutung unserer an landschaftlichen Schönheiten so überaus reichen Heimat mit dem belebenden Strom des Verkehrs soll Österreich auch in der Zukunft greifbare materielle Vorteile bringen“ (Präsident des ÖAMTC Dipl. Ing. Manfred Mautner Markhof, Auto Touring 1/47)

<sup>65</sup> Austro Motor 3/46 2f

<sup>66</sup> Austro-Motor 1/47

<sup>67</sup> Asfinag, Autobahnen

Angesichts der immer noch verhältnismäßig geringen Zahl der Motorfahrzeuge auf Österreichs Straßen war die Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle, besonders in den Städten, erschreckend.

In Österreich waren im Jahr 1949 41.150 PKW und 123.481 Motorräder auf den Straßen unterwegs.<sup>68</sup> Dazu kamen noch Busse, Lastkraftwagen und Traktoren. Auch Pferdefuhrwerke und Fahrräder trugen zu den gefährlichen Zuständen bei.

Die Zeitung „Neues Österreich“ berichtete regelmäßig über die Unfälle der Vorwoche in Wien. Am 10. Jänner 1946 zum Beispiel stand zu lesen: In der Vorwoche gab es 32 Zusammenstöße, 4 Tote, 19 Schwerverletzte, 20 Leichtverletzte, davon 17 Unfälle mit Militärfahrzeugen.<sup>69</sup>

Der ÖAMTC bringt die Unfallstatistik von 1948: 5.625 Unfälle, 486 Tote, 5.990 Personen betroffen.<sup>70</sup>

Zur Relation: Der Kfz-Bestand in Österreich im Jahr 1948 betrug 185.781 Fahrzeuge (ein Unfall auf ca.33 Kraftfahrzeuge).<sup>71</sup>

Diese hohe Zahl an Verkehrsoffern ist nicht wirklich überraschend, wenn man die Sorglosigkeit bedenkt, mit der sich Fußgänger wie Motorisierte im Verkehr verhielten. Fußgänger überquerten die Fahrbahn unter Lebensgefahr, ohne auf Ampeln oder die Handzeichen der Verkehrspolizisten auf den Kreuzungen zu achten. Sie fuhren auf dem Trittbrett der Straßenbahn mit und sprangen auf die Fahrbahn ab, wenn sie ihr Ziel erreicht hatten (oder der Schaffner kam), statt bis zur Haltestelle mitzufahren. Die Autofahrer wiederum fuhren rücksichtslos, schnitten Kurven, überholten an unübersichtlichen Stellen und scheuchten mit der Hupe Fußgänger von der Straße, statt langsamer zu werden. Dazu kam, dass die Fahrzeuge überaltert und oft nicht betriebssicher waren.<sup>72</sup>

In der Septemberausgabe 1946 der Auto-Touring gibt es einen Leitartikel mit der Überschrift „Helden!“, in dem ein Dr. Alfred Bohdal schreibt:

---

<sup>68</sup> Statistik Austria

<sup>69</sup> Neues Österreich vom 6.1.46

<sup>70</sup> Auto Touring 10/49

<sup>71</sup> Statistik Austria, Statistisches Jahrbuch

<sup>72</sup> vgl. Auto Touring und Austro-Motor

*„Wird da der Kraftfahrer, vom Berufsfahrer [...] nicht zum Helden, wenn er in einem Pneu, der einem Sieb ähnelt, die fünfte Manschette [...] im Schweiß seines Angesichts hineinwürgt, aus Eisendraht Sicherungen anfertigt, mit der Handbremse oder mit dem Motor bremsen muß, da die Fußbremse nicht zieht, ...Doch die Liebe zum Fahrzeug läßt den österreichischen Kraftfahrer mit Todesverachtung über all die Hindernisse hinweggehen.“<sup>73</sup>*

Im Austro-Motor wird der unachtsame Fußgänger als „Kraftfahrerfeind Nummer 1“ bezeichnet. Nummer 2 ist die Straßenbahn. „Jeder Kraftfahrer fürchtet sie und weicht ihr aus.“<sup>74</sup>

Autofahren war also in den 1940er Jahren nicht unbedingt ein reines Vergnügen. Trotzdem war ein eigenes Kraftfahrzeug der Wunschtraum vieler.

1948 erschien ein Sonderheft der Zeitschrift Austro-Motor. Sie war der Kraftfahrzeug-Messe gewidmet, die im Juni in der Rotunde in Wien stattfand. Die Zeitschrift, die einen eigenen Stand auf der Messe hatte, meldete begeistert:

*Die Schau der Motorfahrzeuge [...] kündigt von der unbändigen Lebenskraft allen Motorwesens, Krisen und Engpässe können es kaum hemmen und keineswegs abstoppen, die Dynamik ungezählter PS [...] ist unaufhaltsam!*<sup>75</sup>

Ein wichtiger Programmpunkt der Messe war die Versteigerung von betriebsfähigen gebrauchten Personautos.<sup>76</sup>

Aus dem Jahr 1948 gibt es auch Plakate, die für den Erdberger Automarkt werben, wo man sein gebrauchtes Fahrzeug anbieten konnte.<sup>77</sup>

1947 wurden in Annoncen im Austro- Motor Kredite zum Autokauf angeboten, so z.B. von Autofina (Auto- und Maschinenkredite)<sup>78</sup> oder der Autokreditstelle des Gewerbeförderungsinstitutes der Stadt Wien.<sup>79</sup> Wirklich leisten konnten sich das aber die wenigsten.

---

<sup>73</sup> Austro-Motor 9/10/47 S. 1f

<sup>74</sup> Austro-Motor 1/50

<sup>75</sup> Austro-Motor Sonderheft S. 7

<sup>76</sup> Austro-Motor Sonderheft 1948

<sup>77</sup> Wien Bibliothek im Rathaus

<sup>78</sup> Austro-Motor 7/47

<sup>79</sup> Austro-Motor 11/47

In Österreich und in großen Teilen Europas hungerte die Bevölkerung. Wien erhielt im Mai 1945 die „Maispende“ („Erbsenspende“) von der Sowjetunion.<sup>80</sup> Im März 1946 erhielt Wien 8.000 Tonnen Weizen von der UNRRA.<sup>81</sup> Auch aus der Schweiz und aus Skandinavien trafen Hilfslieferungen ein.<sup>82</sup>

Die Zeitung Neues Österreich meldete Woche für Woche die zugeteilten Kalorienmengen und wo sie (zumindest theoretisch) zu beziehen wären. In der Mai Krise 1946 erfuhren mit 950 Kalorien pro erwachsener Person und Tag die Zuteilungen ihren Tiefststand.<sup>83</sup>

1946 erreichte der Ernteertrag in Österreich nur ein Drittel der Ergebnisse aus der Vorkriegszeit. Erst 1953 konnte der Vorkriegsstand wieder erreicht werden.<sup>84</sup>

*„In den ersten drei Nachkriegsjahren mussten die Wiener Arbeitnehmerhaushalte 50 – 53 % ihrer Haushaltsausgaben für Nahrungs- und Genussmittel verwenden.“<sup>85</sup>*

Unter solchen Umständen musste der Wunsch nach einem eigenen Automobil für viele ein Zukunftstraum bleiben.

### **2.3 „Marshall-Plan“ und „Wirtschaftswunder“**

Der Wiederaufbau Österreichs, die Wachstumsjahre, das „Wirtschaftswunder“ in den 1950er und 1960 Jahren ist zweifellos der Einsatzfreude und Arbeitskraft der österreichischen Bevölkerung zu verdanken. Einen wesentlichen Anteil hatte aber das Hilfsprogramm der Vereinigten Staaten, ERP (European Recovery Program), bekannt als „Marshall-Plan“. Im Zuge dieses Wiederaufbauprogramms für Europa erhielt Österreich von 1948 bis 1952 Hilfsgüter im Wert von rund einer Milliarde Dollar.<sup>86</sup>

*„In der zweiten Jahreshälfte 1940 trafen die ersten ERP-Lieferungen in Europa ein. Österreich erhielt die gesamte Hilfe als Geschenk. Der amerikanische Staat kaufte von amerikanischen Produzenten Rohstoffe und Güter und schenkte sie dem*

<sup>80</sup> <https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1945/april.html>

<sup>81</sup> Helmut Lackner, Österreich baut auf. Begleitkatalog zur Ausstellung: "Österreich baut auf. Wiederaufbau und Marshall-Plan" am Technischen Museum Wien (Wien 2005), S. 73

<sup>82</sup> Österreich baut auf, S. 73

<sup>83</sup> Franz X. Eder, Vom wirtschaftlichen Mangel zum Konsumismus. Haushaltsbudget und privater Konsum in Wien 1918-1995. In: Michael Dippelreier (Hg.), Wien. Die Metamorphose einer Stadt (Wien/Köln/Weimar 2013) 209-282, S. 221

<sup>84</sup> Österreich baut auf, S. 20

<sup>85</sup> Vom Mangel zum Konsumismus S. 221

<sup>86</sup> Gesamtvolumen des ERP für Europa rund 13 Milliarden Dollar (Österreich baut auf S. 98)

*österreichischen Staat, der sie den Nutzern verkaufte und die Schilling-Erlöse auf ein „Gegenwert-Sonderkonto“ legte (Counterpartmittel). In Abstimmung mit den amerikanischen Partnern wurden aus diesem Kapital niedrig verzinst ERP-Kredite für Wiederaufbauprojekte vergeben. Getreide, Mehl und Baumwolle verwandelten sich auf diese Weise in Kraftwerke, Industrieanlagen und Schilifte.“<sup>87</sup>*

Dieses Geschenk der amerikanischen Steuerzahler half nicht nur Österreichs Wirtschaft wieder auf die Füße, sondern sicherte auch die Einheit Österreichs als Nation, da die USA darauf bestanden, die Hilfe (wenn auch nicht im gleichen Ausmaß) auch den von der Sowjetunion besetzten Gebieten Österreichs zukommen zu lassen. Österreich ist das einzige Land mit Sowjetbesatzung, das ungeteilt am ERP-Plan teilnahm.<sup>88</sup>

In den ersten Jahren wurde der größere Teil der Mittel nicht für den Wiederaufbau, sondern für unmittelbare Hilfe verwendet, was dem eigentlichen Zweck zuwider lief. Erst ab 1950 wurde in Industrie und Fremdenverkehr investiert.<sup>89</sup>

## **2.4 Massenkonsum und Massenmotorisierung**

Der Marshall-Plan förderte nicht nur Österreichs Wirtschaft, sondern richtete den Staat nach Westen aus und lehrte die Bevölkerung den „American Way of Life“. In den USA hatte die Vollmotorisierung schon vor dem Zweiten Weltkrieg begonnen und nach dem Krieg einen hohen Stand erreicht. Das ganze Land hatte sich auf die Vollmotorisierung ausgerichtet. Die Automobilproduktion war ein gewaltiger Wirtschaftsmotor. Die Lobby der Automobilhersteller, Ölkonzerne und Reifenindustrie begann, systematisch die Schienenverkehrsmittel zu verdrängen.<sup>90</sup>

Österreich holte rasch auf. *„Mit dem Marshall-Plan beginnt in Österreich auch die Ära der modernen Konsumkultur.“<sup>91</sup> „Die Konsumträume trugen zur Verbreitung der*

---

<sup>87</sup> Österreich baut auf, S. 99

<sup>88</sup> Österreich baut auf, S. 72

<sup>89</sup> Österreich baut auf, S. 44

<sup>90</sup> Hermann Knoflacher erwähnt in seinem Buch „Virus Auto“ den „Amerikanischen Straßenbahnskandal“. Laut Recherchen von Bradford C. Snell, US-Bundesanwalt, sorgten General Motors und Standard Oil dafür, dass das privatisierte Straßenbahnnetz in Los Angeles abgebaut und durch Busse von GM ersetzt wurde. Diesel lieferte Standard Oil. S. 48

<sup>91</sup> Österreich baut auf, S. 133

„fordistischen Arbeitsmoral“ bei“.<sup>92</sup> Die österreichische Bevölkerung baute die Produktion von Massenkonsumgütern auf und nahm am Massenkonsumismus teil.

Der Stand der Motorisierung eines Staates gilt als einer seiner Wirtschaftsgradmesser. In den 1950er Jahren stieg die Zahl der Kraftfahrzeuge stetig an. Zwischen 1948 und 1955 erhöhte sich die Zahl der Motorfahrzeuge in Österreich von 185.781 auf 654.836, die der Pkw von 34.382 auf 143.099. Die Zahl der Krafträder wuchs auf mehr als das Dreifache und war auch 1955 mehr als doppelt so hoch wie die Zahl der Pkw. Der Fahrzeugbestand wurde aber nicht generell erneuert. Gebrauchte Fahrzeuge wurden weiterverkauft. 1952 gab es 92.300 KFZ-Abmeldungen, aber nur 446 Fahrzeuge wurden verschrottet.<sup>93</sup>

Die Technikgläubigkeit und Motorbegeisterung wirkte sich auf die Umwelt in Stadt und Land aus. Um die wachsende Zahl der Fahrzeuge aufzunehmen, wurde der Straßenbau ernsthaft in Angriff genommen. Die Länge des Bundesstraßennetzes wuchs zwischen Mai 1948 und Jänner 1951 von 5.072 km auf 8.145 km.<sup>94</sup> 1953 beschloss die Regierung unter Bundeskanzler Raab, die während der Kriegszeit nur in kleinen Teilstücken begonnene Autobahn zwischen Salzburg und Wien fertigzustellen. Im Juli 1954 verzichteten die USA, im September die Sowjets auf die in ihren Zonen liegenden unvollendeten Bauten der Autobahn und übergaben sie an Österreich. Nach 13 Jahren Bautätigkeit (ohne die Vorarbeiten in der Kriegszeit) konnte die Westautobahn (A1) im Jahr 1967 fertiggestellt werden. Die Eröffnung der einzelnen fertiggestellten Bauabschnitte erfolgte als viel beachteter Festakt unter Teilnahme von Würdenträgern aus Politik und Kirche. Die Bauzeit ist, nicht nur gemessen an der Länge der A1, überraschend kurz.<sup>95</sup> Möglich wurde diese vergleichsweise rasche Realisierung nicht nur durch die Planung und Vorarbeit während der Kriegszeit, sondern auch durch die Akzeptanz der Bevölkerung. Falls Stimmen laut wurden, die auf die Folgen für Umwelt und Lebensqualität hinwiesen, so wurden sie ignoriert. Niemand konnte sich in der Zeit des Wiederaufbaus dem Fortschritt in den Weg stellen.<sup>96</sup> Der weitere Ausbau des österreichischen

---

<sup>92</sup> Eder, Vom Mangel zum Konsumismus, S. 210f

<sup>93</sup> Statistik Austria, Statistisches Jahrbuch

<sup>94</sup> Statistik Austria, Statistisches Jahrbuch

<sup>95</sup> Zum Vergleich: A1 - ~292 km/13 Jahre, A2 – ~372 km/37 Jahre (ohne Pack-Abschnitt), Innkreisautobahn – 76 km/39 Jahre (Verzögerung wegen Welser Westspange), Pyhrn-Autobahn – 61 km/38 Jahre (Quelle: Asfinag, Autobahnen)

<sup>96</sup> Asfinag, Autobahnen

Autobahnnetzes lief nicht ohne Probleme, Hindernisse und Verzögerungen ab, verursacht durch finanzielle Engpässe, Protestaktionen und geologische Herausforderungen.

Die Massenmotorisierung förderte auch die Entwicklung eines Phänomens, das der Historiker Georg Rigele „die zweite Stadt“ nennt.<sup>97</sup> Auf guten Straßen erreichbar bilden sich in einiger Entfernung der Großstädte neue Wohnsiedlungen aus, die aber nicht reine Schlafstädte bleiben, sondern ihren Einwohnern auch Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten bieten. Das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsstätte wurde für viele in dieser Zeit zur Selbstverständlichkeit. In der Jänner-Ausgabe von 1949 der ÖAMTC- Zeitschrift kann man diese Zukunftsvision lesen:

*„Es wird keine Rolle mehr spielen, wenn man zwanzig bis dreißig Kilometer von seiner Arbeitsstätte entfernt wohnt, auf richtigen Schnellverkehrsstraßen macht das an Fahrzeit weniger als heute eine Fahrt von Simmering oder Hietzing oder gar Salmansdorf bis zur Wiener City aus.“*<sup>98</sup>

Außerhalb der Stadtgrenzen wurden Einkaufszentren mit großen Parkplätzen errichtet. Sie bieten nicht nur eine Fülle von Geschäften, sondern auch Restaurants, Kinos, kurzzeitige Kinderbetreuung und Dienstleistungen an – ein Einkaufserlebnis ohne Beeinträchtigung durch Wetter und Verkehr. Ein logisch konsequenter Schritt waren Drive-ins nach amerikanischem Vorbild.<sup>99</sup> Tankstellen, Raststationen, Parkplätze und Garagen veränderten das Stadt- und Landschaftsbild. Die PKW begannen die einspurigen Kraftfahrzeuge in der Beliebtheit zu verdrängen. 1965 gab es fast 100.000 mehr PKW (Personenkraftwagen + Kombinationsfahrzeuge) als Krafträder (Motorräder und Motorfahrräder).<sup>100</sup>

Der motorisierte Individualverkehr begann, auch alle anderen Verkehrsteilnehmer zu verdrängen. Sowohl der fließende als auch der ruhende Verkehr beanspruchten immer größere Flächen im öffentlichen Raum. Den Fließverkehr nicht zu behindern war das oberste Gebot. Ihm wurden Radwege und Spielplätze geopfert. Gehsteige wurden verschmälert oder aufgelassen, um Straßenverbreiterungen zu ermöglichen.

<sup>97</sup> Georg Rigele, Die erste und die zweite Stadt. Biografische Notizen aus dem motorisierten Wien. In: . Spurwechsel, Wien lernt Auto fahren (Wien 2006) 96-103

<sup>98</sup> Auto Touring, 1/49 (Dr. Theodor Heinrich Mayer) S. 23 f

<sup>99</sup> Im Jänner-Heft von 1950 berichtet Austro-Motor über ein Drive-in von Mr. Mc Donnal (sic)

<sup>100</sup> Republik Österreich 1945-1995, S 221

Die meisten Verkehrszeichen wurden auf Gehsteigen, nicht auf der Fahrbahn aufgestellt und verengten die Gehwege noch mehr.<sup>101</sup> Alleebäume wurden gefällt, Gebäude abgerissen. Straßenbahnlinien mussten den Autos weichen. An stark frequentierten Kreuzungen wurden die Fußgänger unter die Erde verbannt.<sup>102</sup>

Auch andere Probleme der Massenmotorisierung, die heute nur zu gut bekannt sind, begannen schon in den Fünfzigerjahren. Ein Plakat der ÖBB von 1956 wirbt mit dem Slogan: „Nimm Urlaub vom Auto, fahr mit der Bahn“ und zeigt entspannte Bahnfahrer neben einer Autokolonne.<sup>103</sup> Auch im Stadtverkehr bildeten sich zu den Stoßzeiten Kolonnen, die nur langsam weiterkamen. Das zweite Problem war die Parkraumnot. Da der ruhende Verkehr den fließenden stark behinderte, wurden Lösungsmöglichkeiten gesucht. Parkuhren werden im Austro-Motor als „*Erfindung geldgieriger Stadtväter im Süden der USA*“ abgelehnt. Hochhausgaragen wie im Ausland werden überlegt.<sup>104</sup> Die Wiener werden in der ÖAMTC-Zeitung aufgefordert, die verfügbaren Parkplätze in der Innenstadt zu nutzen und nicht unbedingt einen Platz vor der eigenen Tür zu suchen. Die große Parkfläche vom Morzin- zum Schwedenplatz, am Graben, vor dem Messepalast u.a. müsse genutzt werden.<sup>105</sup>

## 2.5 Neue Straßenverkehrsordnung und „Ölkrise“

Im Juli 1960 ersetzte eine neue Straßenverkehrsordnung die von 1947. Es gibt einige wesentliche Unterschiede: Paragraph 3 führt den Vertrauensgrundsatz ein<sup>106</sup>. Er macht die Verkehrsteilnehmer zu Personen mit gleichen Rechten und Pflichten. Paragraph 4 gibt genaue Richtlinien für das Verhalten bei Verkehrsunfällen vor. Neu war ebenfalls Paragraph 5, Alkoholisierung am Steuer. Zum ersten Mal wurde eine Promillegrenze (0,8 ‰) für Alkohol im Blut festgelegt, ab der sich ein/e Fahrer/in strafbar machte. Davor hatte es nur Empfehlungen gegeben. In der StVO von 1948 waren generelle ziffernmäßige Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht zulässig, außer lokale Straßen- oder Gebäudebeschaffenheit machten sie notwendig. Sonst

<sup>101</sup> Bastian/TnemeI, Liebe zum Auto, S. 13f

<sup>102</sup> Knoflacher, Virus Auto 75

<sup>103</sup> Wien Bibliothek im Rathaus

<sup>104</sup> Austro-Motor 1/50

<sup>105</sup> Auto Touring, 5/54

<sup>106</sup> „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme; dessen ungeachtet darf jeder Straßenbenützer vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen,[...]“

wurde nur angepasste Geschwindigkeit verlangt. Mit dem Strafrechtsänderungsgesetz 1971 und dem Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971 wurden die Verkehrsteilnehmer entkriminalisiert.<sup>107</sup>

1970 gab es in Österreich bereits über zwei Millionen Kraftfahrzeuge, davon 1,196.584 Personenkraftwagen (inkl. Kombis).<sup>108</sup> 1971 überschritt die Zahl der PKW-Neuzulassungen(168.728) zum ersten Mal die Zahl der Lebendgeborenen (108.510) in Österreich. Das heißt, die Österreicher und Österreicherinnen haben sich in diesem Jahr mehr Autos als Kinder angeschafft.<sup>109</sup>

Die 1970er Jahre brachten noch andere Zäsuren. Die „Freiheit“ der Autofahrer wurde eingeschränkt. Es wurden generelle Tempolimits eingeführt, die es zuvor nur für das Ortsgebiet gegeben hatte. Ab 1976 mussten in alle KFZ ab Baujahr 1968 Gurte eingebaut werden, seit 1976 gilt die Gurtanlegepflicht. Seit 1972 müssen alle Kraftfahrzeuge regelmäßig zu Überprüfung. Die Fahrzeughalter müssen die Prüfplakette (im Volksmund „Pickerl“) auf der Frontscheibe anbringen.<sup>110</sup> In Wien wurden Kärntnerstraße und Graben als Fußgängerzone ausgebaut.<sup>111</sup>

Ein großer Schock für die Autofahrer war die „Erdölkrise“. Bereits 1973 gaben manche Tankstellen nur mehr 10 Liter pro Fahrzeug aus. Zur Sponsorsparnis wurde Tempo 100 auf allen Straßen und Autobahnen angeordnet. Bald genügten diese Maßnahmen aber nicht mehr. Ab 14. Jänner 1974 wurde ein autoloser Tag pro Woche eingeführt. Die Autobesitzer/innen konnten sich den Tag selbst aussuchen, mussten ihn aber an der Windschutzscheibe anzeigen. Sondergenehmigungen gab es nur für Personen, die auf ein Auto angewiesen waren (Invalide, Tierärzte, Hebammen,...). Ärzte bei Hilfeleistungen waren generell ausgenommen. Am 18. Februar wurde der autofreie Tag wieder aufgehoben.<sup>112</sup>

---

<sup>107</sup> [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1971\\_274\\_0/1971\\_274\\_0.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1971_274_0/1971_274_0.pdf)

<sup>108</sup> Republik Österreich 1945-1995, S. 221

<sup>109</sup> Statistik Austria

<sup>110</sup> Fünf Monate nach Einführung zog der ÖAMTC Bilanz: ein Drittel der Fahrzeuge habe schwerwiegende Mängel aufgewiesen.

<sup>111</sup> ÖAMTC 1896-1996, S. 111

<sup>112</sup> ÖAMTC 1896-1996, S. 114

1975 wurden in Wien die roten, blauen und grünen Scheine für Kurzparkzonen eingeführt. Eine halbe Stunde Parken kostete 2,--öS. Der ÖAMTC bezeichnet die Gebührenpflicht als „*fragwürdige Pionierleistung der Gemeinde Wien*“.<sup>113</sup>

1977 wurde das Bonus-Malus System für Autohaftpflichtversicherungen eingeführt. Wie bei der Einführung der Haftpflicht fast 70 Jahre früher stieß das Gesetz auf wenig Zustimmung.<sup>114</sup>

Die Freigabe des bisher durch Verordnung vorgeschriebenen Preises für Kraftstoff im September 1981 führte zu einer empfindlichen Verteuerung. Ab 1985 wurde bleifreies Benzin und Autos mit Katalysator eingeführt<sup>115</sup>, ab 1988 Neufahrzeuge nur mit Katalysator zugelassen.<sup>116</sup> Österreich gehörte damit zu den Pionieren der Katalysatorpflicht in Europa. Durch die „Kats“ werden Kohlenstoffmonoxid und Stickoxide der Abgase zu einem guten Teil unschädlich gemacht. Zwischen 1980 und 1994 wurde der SO<sub>2</sub> Ausstoß um 80 % verringert. Diese Maßnahmen wurden europaweit notwendig, da viele Wälder vom „Waldsterben“ bedroht waren.<sup>117</sup>

Alarmierende Bilder von entlaubten Wäldern und toten Bäumen in Mitteleuropa rüttelten die Verantwortlichen auf. Die Probleme nahmen ab, aber nicht im erwarteten Ausmaß. Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor sind nicht die einzigen Verursacher von Schadstoffen. Das Problem lässt sich nicht lokal begrenzt beheben. Schadstoffe werden über große Distanzen in der Luft transportiert.

Im Sommer 1987 war das Verkehrsaufkommen (nicht nur) auf den österreichischen Autobahnen so hoch, dass es zu stundenlangen Wartezeiten an den Grenzen und zu kilometerlangen Staus kam, besonders vor den Tunnels der Tauernautobahn und auf der Brennerautobahn. *„ÖAMTC und ADAC setzen erstmals Stauberater ein. Hauptaufgabe der Männer auf ihren Motorrädern ist das Beruhigen, Aufklären und Beraten der Autofahrer. Sie bieten Straßenkarten mit Ausweichrouten und Erfrischungen an, am Sozius fahren Ärzte mit, die für Notfälle gerüstet sind.“*<sup>118</sup>

---

<sup>113</sup> ÖAMTC 1896-1996, S. 115

<sup>114</sup> ÖAMTC 1896-1996, S. 119

<sup>115</sup> ÖAMTC 1896-1996, S. 127

<sup>116</sup> <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.k/k214682.htm>

<sup>117</sup> <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.s/s137614.htm>

<sup>118</sup> ÖAMTC 1896-1996, S. 129

Die Massenmotorisierung hat das Fahren für den einzelnen unattraktiver und mühsamer gemacht. In der Gesamtheit hat das Automobil aber nichts an Attraktivität verloren.

2015 wurden 118.000 Führerscheine in Österreich ersterteilt bzw. auf andere Kategorien ausgedehnt. Das war gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von 1 %, gegenüber 2010 ein Rückgang von 5 %. 28 % der PKW-Lenkerberechtigungen wurden mit L17<sup>119</sup> Ausbildung erworben. 72 % der zugelassenen Kraftfahrzeuge entfielen auf PKW (4,4 Millionen, um 1,1 % mehr als im Vorjahr). Neuzulassungen an PKW (308.555) verzeichneten einen Zuwachs von 1,7%.<sup>120</sup> Das Automobil ist also keineswegs auf dem Rückzug. Was sich geändert hat, ist sein Einsatz, vor allem in den Innenstädten. Viele Autobesitzerinnen und Autobesitzerinnen ziehen in Anbetracht der verstopften Straßen und der Parkplatznot öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad vor. Das Fahrgastaufkommen der Wiener Linien hat sich in der Zeit zwischen 2011 und 2015 fast verdoppelt. 2015 übertraf die Zahl der Jahreskartenbesitzer der Wiener Linien erstmals die Zahl der in Wien zugelassenen PKW.<sup>121</sup> In den Randgebieten der Städte (in Wien vor allem in den Bezirken jenseits der Donau) und im ländlichen Bereich ist der Individualverkehr die bessere Alternative. Im urbanen Bereich, vor allem in Wien, wurden die öffentlichen Verkehrsmittel durch Streckenerweiterung und Frequenzverdichtung attraktiver gemacht. Mit dem eigenen Auto anzureisen wird jetzt eher pragmatisch, nicht mehr unbedingt als Prestigesache gesehen. Die Hegemonie des motorisierten Individualverkehrs ist trotzdem ungebrochen.

### **3 Wirtschaftliche Aspekte**

#### **3.1 Kraftfahrzeug Produktion**

Die Motorisierung eines Landes gilt als Wirtschaftsindikator. Die Produktion von Kraftfahrzeugen ist ein maßgeblicher Wirtschaftsfaktor eines Landes. In Österreich war die Steyr-Daimler-Puch AG (gegründet 1934 durch die Fusion der Steyr-Werke

---

<sup>119</sup> Vorgezogene Lenkerberechtigung für die Klasse B

<https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/4/Seite.0401101.html>

<sup>120</sup> Statistik Austria

<sup>121</sup> Der Standard vom 27.1.2016

<http://derstandard.at/2000029874422/700-000-Jahreskarten-brachten-2015-neuen-Rekord-fuer-Wiener-Oeffis>

mit der Austro-Daimler-Puch AG) ein bedeutendes eisenverarbeitendes Unternehmen, das auch Automobile erzeugte. Während der Kriegsjahre spielte sie eine wichtige Rolle in der Rüstungsindustrie. Nach dem Krieg galt sie als „deutsches Eigentum“, wurde aber 1946 von der amerikanischen Besatzung an Österreich zurückgegeben und nahm ihre Fahrzeugproduktion wieder auf. Das Werk stellte in erster Linie Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge) her, da dieser Bedarf am größten und dringlichsten war. Mit steigendem Bedarf an Personenwagen schloss das Werk einen Kooperationsvertrag mit den italienischen Fiat-Werken. Fiat Modelle wurden im österreichischen Werk assembliert und unter dem Namen Steyr Fiat angeboten.<sup>122</sup> Die Nachfrage in Österreich konnte damit nicht gedeckt werden. Österreich war auf Import angewiesen, der nur gegen Devisen möglich war. Eigendevisenbesitzer konnten selbst importieren, mussten aber bei der Außenhandelskommission darum ansuchen und durch die Nationalbank einen Devisennachweis erbringen. Alle anderen mussten sich an den befugten Handel halten, der wegen der schwachen Konkurrenz oft mangelhafte Ware anbot.<sup>123</sup> Die Wagen wurden in Österreich teurer angeboten als im Ausland.

Neben der Fahrzeugproduktion etablierten sich auch Zulieferbetriebe. Um Devisen zu sparen, wurden in der Nachkriegszeit Bestandteile im Inland hergestellt. Die Österreichische Zündkerzenfabrik (ÖZF) baute englische Fabrikate nach. Die österreichische Niederlassung der OSRAM-Werke stellte Lampen für Autoscheinwerfer her, hatte 75 % weibliche Beschäftigte und produzierte auch für den Export.<sup>124</sup>

Die Fahrzeug Zulieferindustrie ist auch heute noch in Österreich ein bedeutender Industriezweig. Internationale Konzerne haben hier investiert und betreiben neben der Produktion auch Forschung. Magna, Samsung, BMW, Bosch und andere Unternehmen erzeugen Motoren, Getriebe und Fahrwerke.<sup>125</sup>

Auch die ehemalige Steyr-Daimler-Puch AG ist heute eine Zulieferfirma. Bis 1972 wurden Kleinwagen erzeugt. Der Mehrheitseigentümer Creditanstalt-Bankverein verkaufte kontinuierlich einzelne Segmente des Unternehmens (Nutzfahrzeuge,

---

<sup>122</sup> [http://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Steyr\\_Daimler\\_Puch](http://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Steyr_Daimler_Puch)

<sup>123</sup> Austro Motor 7/50, S. 201

<sup>124</sup> Austro Motor 3/50

<sup>125</sup> [http://investinaustria.at/de/infomaterial/broschueren/automobilindustrie\\_oesterreich.pdf](http://investinaustria.at/de/infomaterial/broschueren/automobilindustrie_oesterreich.pdf)

Fahrräder, Krafträder, Waffen, Werkzeuge). 2001 wurde das Motor- und Kraftfahrzeug-Segment in den Autozuliefer-Konzern Magna Holding eingegliedert und in die Magna Steyr AG & CO KG umgewandelt.<sup>126</sup>

### 3.2 Kraftfahrzeug Handel

Vor Kriegsausbruch konnte sich ein Arbeiter einen Kleinwagen um den Betrag eines Halbjahreseinkommens leisten – so sollte es wieder werden, wünschte sich der ÖAMTC. Die Lösung hieß Volkswagen<sup>127</sup>. Auch preisgünstige Kleinstwagen, sogenannte „Mobile“ wurden angeboten. Goggomobil, Puch 500, Fiat Topolino, und andere boten die gleiche Freiheit der Straße, wenn auch mit wenig Platz und wenig Motorleistung.

Trotz wachsendem Wohlstand überstiegen die Preise auch der Kleinwagen und Krafträder die Ersparnisse der meisten Menschen. Ein Großteil der Fahrzeuge wurde auf Raten gekauft. *„Jeder neuzugelassene eineinhalbte Personenwagen läuft mit „Eigentumsvorbehalt“, jedes 3. Motorrad desgleichen“*, schrieb der ÖAMTC im Jänner 1955.<sup>128</sup> Im Jahr 1956 wurde eine Kreditbremse beim Autokauf eingerichtet, um die Konsumenten vor selbstverschuldetem Ruin zu schützen.<sup>129</sup> 1959 wurden 85 % der Autos auf Kredit gekauft. In den Zeitschriften erschienen Kreditangebote.<sup>130</sup>

Der wachsende Gebrauchtwagenmarkt machte Fahrzeuge auch für kleinere Einkommen erschwinglich und förderte den Trend zum Zweitwagen in einem Haushalt. Billige Gebrauchtwagen wurden auch zum Zweck des „Auto-Banderns“<sup>131</sup> angeschafft. Begeisterte Autobastler reparierten ein altes Fahrzeug oder gestalteten es um. Was für die frühen Autofahrer eine Notwendigkeit war – mit technischem Verständnis und manuellem Geschick einen Wagen fahrbereit zu machen – wurde zum Hobby.

<sup>126</sup> [http://austria-forum.org/af/AEIOU/Steyr-Daimler-Puch\\_AG](http://austria-forum.org/af/AEIOU/Steyr-Daimler-Puch_AG)

<sup>127</sup> Auto Touring, 6/7 48, S. 16

<sup>128</sup> Auto Touring 1/1955, S. 3

<sup>129</sup> Bei Kredithöhe bis 10.000 ATS und Laufzeit von einem Jahr wurde 30% Anzahlung verlangt. Bis 100.000 ATS und Laufzeit von 18 Monaten ebenfalls 30%, bis 200.000 ATS und Laufzeit von 18 Monaten 25 %, über 200.000 ATS und Laufzeit von 24 Monaten 20% (Quelle: Auto Touring 1/56 S. 13)

<sup>130</sup> Autofina (Austro Motor 7/47), Autokreditstelle des Gewerbeförderungsinstitutes der Stadt Wien (Austro Motor 11/47)

<sup>131</sup> umgangssprachlicher Ausdruck für „modifizieren“, „erneuern“  
<http://www.wie-sagt-man-noch.de/synonyme/bandern.html>

### 3.3 Betriebskosten für PKW

Normalbenzin stieg zwischen 1946 und 1952 von 0,65 öS auf 4,11 öS<sup>132</sup>, zwischen 1960 und 1970 von 3,10 auf 3,40. Nach der Ölkrise stieg der Preis signifikant. 1975 kostete 1 Liter 5,80, 1985 bereits 11,20<sup>133</sup> und fiel fünf Jahre später auf 9,12 zurück<sup>134</sup>. Normalbenzin wird in Österreich seit 2010 nicht mehr verkauft, deshalb lassen sich keine gültigen Vergleiche zu heutigen Preisen ziehen. Der Eurosuper-Preis betrug im August 2016 durchschnittlich 1,108 € (15,25 öS)<sup>135</sup>.

In Österreich wird die Verwendung von Diesel statt Benzin als Kraftstoff auf verschiedene Art gefördert. Die Steuersätze je Liter betragen für Benzin bleifrei 0,515 €, für Benzin mit Beimischung biogener Stoffe 0,482 €, für Diesel 0,425€ und für Diesel mit Beimischung biogener Stoffe 0,397 €. Mit dem günstigeren Steuersatz für Diesel soll der Güterverkehr auf der Straße unterstützt werden. Er kommt aber auch den Personenkraftwagen zugute. Deren Zahl ist deshalb in den letzten Jahren stark gestiegen<sup>136</sup>. Die Normverbrauchsabgabe<sup>137</sup> und die motorbezogene Versicherungssteuer für Dieselfahrzeuge sind durchschnittlich höher als für Benzinfahrzeuge, können aber den Steuervorteil des Dieselmotors nicht ausgleichen. Der Schadstoffausstoß ist bei Dieselfahrzeugen deutlich höher als bei Benzinfahrzeugen. Nicht nur bei den Treibhausgasen, auch bei den Stickoxyden und dem Feinstaub sind sie für die stärkere Luftverschmutzung und Umweltbelastung verantwortlich. Das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) wies in einer Studie aus 2016<sup>138</sup> darauf hin, dass dieses System der ungleichen Besteuerung sowohl der Umwelt als auch dem öffentlichen Budget zum Schaden gereicht.

Die Bayerische Motoren Werke AG (BMW AG), ein deutscher Automobil-Konzern, hat Österreich als Standort für sein Dieselmotorkompetenzzentrum gewählt. Es gibt (wie auch

<sup>132</sup> Auto Touring, 11/52

<sup>133</sup> 1981 wurde die Preisbindung aufgegeben

<sup>134</sup> Republik Österreich 1945-1995, S. 102

<sup>135</sup> WKO

<sup>136</sup> von 36,6 % im Jahr 2000 auf 56,7 % in 2014

<sup>137</sup> Normverbrauchsabgabe (NoVA) ist eine bei Erstverkauf eines Kfz in Österreich zu entrichtende Steuer. Eine der Berechnungsgrundlagen ist der CO<sub>2</sub> Ausstoß.

<sup>138</sup> „Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr“ (Februar 2016)

[http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person\\_dokument/person\\_dokument.jart?publikationsid=58641&mime\\_type=application/pdf](http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=58641&mime_type=application/pdf)

für die anderen in Österreich angesiedelten Kfz-Hersteller) „maßgeschneiderte Förderungen, zehn Prozent Forschungsprämie (12 Prozent ab 2016) sowie attraktive Steuervorteile.“<sup>139</sup>

Die Automobile wurden immer sparsamer im Kraftstoffverbrauch. Der Autohändler Denzel warb 1952 mit den vergleichsweise geringen Treibstoff-Werten der Nash-Wagen<sup>140</sup>: für den Rambler 8 – 9 Liter, den Statesman 9 – 10 Liter, den Ambassador 11 - 12 Liter.<sup>141</sup> Der heutige Durchschnittswert liegt bei 8 Litern.

Die Steuerabgaben für ein Kraftfahrzeug sind durch das Kraftfahrzeugsteuergesetz von 1992 geregelt, das auf dem Gesetz von 1952 basiert. Darin wird eine gestaffelte Besteuerung, abhängig vom Hubraum, festgelegt. Gegen Erhöhungen der Kfz-Steuer wurde heftig protestiert. Im November 1952 fanden in ganz Österreich Protestveranstaltungen statt. Der ÖAMTC veranstaltete eine Versammlung im Großen Konzerthausaal in Wien, wo gegen die Wertung des Automobils als Luxusgegenstand Einspruch erhoben wurde.<sup>142</sup>

Welcher Anteil am Haushaltsbudget für ein Kraftfahrzeug und seinen Betrieb in den Jahren seit Kriegsende aufgewendet wurde, kann nicht mehr leicht festgestellt werden. Die Statistik Austria weist die Werte für Verkehr in der Gesamtheit aus. Auch die Autotypen der vergangenen Jahrzehnte können fairerweise nicht miteinander verglichen werden. Ein Luxuswagen der Nachkriegszeit bot bedeutend weniger Komfort, Motorleistung und Beschleunigung als ein Wagen der Höchstklasse heute. Das trifft natürlich auch auf Mittelklasse- und Kleinwagen zu. Außerdem haben sich seit den 1970er Jahren asiatische Hersteller Marktanteile erobert, die davor in Österreich (bzw. in Europa) noch gar nicht vertreten waren.<sup>143</sup>

Trotzdem ein Versuch:

Im Mai 1974 veröffentlichte der ÖAMTC eine Preisliste der gängigsten Automobilmarken (Neuwagen, in Schilling). Das billigste Fahrzeug war die sowjetische Marke Eliette (35.900), das teuerste der Mercedes Benz 200 (199.520).

<sup>139</sup> [http://investinaustria.at/de/infomaterial/broschueren/automobilindustrie\\_oesterreich.pdf](http://investinaustria.at/de/infomaterial/broschueren/automobilindustrie_oesterreich.pdf)

<sup>140</sup> US-amerikanischer Automobilhersteller

<sup>141</sup> Auto Touring 6/52

<sup>142</sup> Auto Touring 11/52

<sup>143</sup> Der ÖAMTC spricht von „Nippons Invasion durch Datsun, Toyota und Mazda“ (Auto Touring 4/74 S.1)

In der unteren Preisklasse kostete der 2CV („Ente“) 43.600, der „Sparkäfer“ 48.900, der Mittelklasse Wagen Audi 80 72.340 und der Wagen der oberen Mittelklasse Citroën DS20 132.600<sup>144</sup>. Der durchschnittliche Brutto-Monatsverdienst eines Arbeitnehmers war 8.963, (Arbeiter 7.710, Angestellte 12.417)<sup>145</sup>. Der Wunsch des ÖAMTC aus 1948, dass sich ein Arbeiter mit seinem Halbjahresverdienst einen VW leisten können sollte, war in Erfüllung gegangen.

Der Kleinwagen Citroën C1 kostet rund 9.000 €, der VW Golf ca. 19.200 €, der Mittelklassewagen Audi A6 ca. 42.000 €, ein Mercedes Benz der S-Klasse ca. 87.000 €. (Preise in Auto Revue Mai 2015).

Das mittlere Bruttojahreseinkommen der unselbständig Erwerbstätigen im Jahr 2014 betrug 26.273 Euro.<sup>146</sup> Einen Kleinwagen kann ein Arbeitnehmer mit seinem Halbjahresverdienst heute auch noch kaufen, das beliebteste Modell des Volkswagenwerks (Golf) allerdings nicht.<sup>147</sup>

In neuerer Zeit ist eine häufig bevorzugte Finanzierungsform das „Leasing“. Die stückmäßige Leasingquote für PKW/Kombi betrug im Jahr 2015 32,4%.<sup>148149</sup>

### 3.4 Tourismus und Freizeit

Andere Wirtschaftszweige bekamen durch die private Motorisierung ebenfalls starke Impulse. Ein rasch wachsender Zweig schon bald nach Kriegsende war die Tourismus- und Freizeitindustrie.

Österreich sollte wieder ein beliebtes Urlaubsland werden, wurde gefordert. Eine Voraussetzung dafür war *„die Wiedererlangung des Vertrauens des Auslandes, die vollkommene Beseitigung der gefühlsmäßigen falschen Einstellung, daß die Österreicher unter die Feinde gehörten oder auch nur einer feindseligen Handlung fähig wären, und das Vertrauen zur Stabilität und Sicherheit der österreichischen*

<sup>144</sup> Auto Touring 5/ 74

<sup>145</sup> Republik Österreich 1945-1995, S. 104

<sup>146</sup> Statistik Austria

[http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/soziales/personeneinkommen/jaehrliche\\_personen\\_einkommen/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/soziales/personeneinkommen/jaehrliche_personen_einkommen/index.html)

<sup>147</sup> Das Nachfolgemodell des Käfers, der Beetle, fällt in die gleiche Preiskategorie wie der Golf.

<sup>148</sup> <http://www.leasingverband.at/Leasing>

<sup>149</sup> Stückmäßige Leasingquoten bilden das Verhältnis der absoluten Anzahl der in der jeweiligen KFZ-Sparte im Inland geleasteten Fahrzeuge zu allen in dieser Sparte neu zugelassenen Fahrzeugen des jeweiligen Jahres.

*Währung.*<sup>150</sup> Die Hotels müssten wieder dem Fremdenverkehr zur Verfügung stehen, verlangte der Austro Motor. Im Krieg logierten dort „*Nobelberliner und hochgestellte Nazis*“, dann okkupierten die Besatzungsmächte 80 % der besten Häuser, im Rest wohnten Displaced Persons.<sup>151</sup> Nun sollten die touristischen Einrichtungen wieder dem „*krautfahrenden Fremdenverkehr*“ zur Verfügung stehen. Die Touristen brachten Devisen ins Land.<sup>152</sup>

Die Österreicher selbst fuhren auch in die Ferien. Das Automobil spielte dabei eine wichtige Rolle. Besonders für den immer beliebter werdenden Campingurlaub war ein eigenes Kraftfahrzeug notwendig, um die Ausrüstung zu transportieren. VW-Busse und andere Kleintransporter wurden zu Campingfahrzeugen umgebaut. Mit Anfang der Fünfzigerjahre gab es Campingplätze nach ausländischem Vorbild auch in Österreich, mit unterschiedlichem Komfort.<sup>153</sup> PKW und Campingstühle waren aber auch für einen Wochenendausflug nützlich. Die Großstädter fuhren mit ihren Autos in den Wienerwald, an Badeseen oder in die Donauauen, auch über holprige Feldwege, wo sie neben ihren Fahrzeugen auf klappbaren Möbeln sitzend oder liegend Natur und Sonne genossen. Zufahrtsbeschränkungen waren unpopulär. [...] *geschicktere Fahrer werden noch mehr als in früherer Zeit auf Karrenwegen in die Bergwelt vordringen [...]*<sup>154</sup>.

Geschickte Fahrer können seit 1935 auf Österreichs höchstgelegener befestigter Straße in die Bergwelt vordringen. Die Großglockner Hochalpenstraße führt in einer Gesamtlänge von 48 Kilometern mit 36 Haarnadelkurven durch den Nationalpark Hohe Tauern. Sie ist eine Mautstraße und vergibt den beliebten Scheibenaufkleber mit dem Buchstaben „G“ als Souvenir. Sie ist nicht als kürzester Alpenübergang zwischen zwei Bundesländern, sondern als Erlebnisstraße gedacht. Im Jänner 2016 wurde die Aufnahme in das UNESCO Weltkulturerbe beantragt.<sup>155</sup> Bau und Befahrung der Straße stellen einen gravierenden Eingriff in die Flora und Fauna des Hochgebirges dar. Im August 1948 druckte der ÖAMTC eine Entgegnung auf einen

---

<sup>150</sup> Austro Motor 10/46

<sup>151</sup> Austro Motor 10/46, S-9-12

<sup>152</sup> Sie kauften eine „Touristenkarte“ gegen Devisen, deren P-Abschnitt am Postamt gegen 15,-- öS/Tag und deren M-Abschnitt gegen Verpflegung eingetauscht wurde. Auch Benzingutscheine gab es gegen Devisen. (Quelle: Auto Touring 8/50)

<sup>153</sup> Auto Touring, 6/52, S. 9

<sup>154</sup> Auto Touring, 1/49

<sup>155</sup> <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/6074/>

Artikel der Zeitschrift „Die Furche“, in dem gegen einen geplanten Ausbau wegen der Zerstörung der schützenswerten Natur protestiert wird. Der Autor der Club-Zeitschrift führt als Gegenargument an, dass die Erholung und die Freude der Menschen ein wertvolleres Gut als der Schutz von Tieren und Pflanzen seien. Er plädierte für den Straßenbau auch in unberührter Natur, um möglichst vielen Menschen den Zugang zu ermöglichen.<sup>156</sup> Diese Einstellung war noch lange mehrheitsfähig. Erst mit Aufkommen der ersten Ökologiebewegungen und Bürgerproteste setzte ein Umdenken ein.

### 3.5 Kosten und Nutzen des Automobilverkehrs

Neben der uneingeschränkten Befürwortung des Automobilverkehrs wurden in den letzten Jahrzehnten auch immer mehr kritische Stimmen laut. Der wirtschaftliche Ertrag wurde gegen die Beeinträchtigung der Bevölkerungsgesundheit, Umwelt und Lebensqualität aufgerechnet. Dem ökonomischen Gewinn durch Produktion, Handel und Betrieb plus Umwegrentabilität in Beruf und Freizeit stehen die zahlreichen Unfallopfer und die weitreichenden ökologischen Schäden, deren Ausmaß und Folgen Thema intensiver Forschungen sind, gegenüber. Über die „Kostenwahrheit“ sowohl des individuellen Betreibers als auch der Allgemeinheit wird heftig diskutiert. Der Verkehrsexperte Hermann Knoflacher meint, dass für den Bau und Erhalt der Verkehrswege der PKW weniger als die Hälfte seiner Kosten, die schweren Lkw weniger als ein Sechstel zahlen<sup>157</sup>. Die Autofahrer Interessenvertretungen andererseits argumentieren, dass mit den Steuern auf Treibstoff und Fahrzeug, der Autobahnmaut, der Parkraumbewirtschaftung und der Strafmandate die Autofahrer nicht nur zur Abdeckung der Kosten, sondern zur Budgetsanierung herangezogen würden.<sup>158</sup>

---

<sup>156</sup> Auto Touring , 8/48

<sup>157</sup> Knoflacher, Virus Auto , S. 77

<sup>158</sup> Auto Touring 1/49

## 4 Infrastruktur

Die frühen Autofahrer teilten sich die Straße mit allen anderen Verkehrsteilnehmern, kauften das Benzin in der Drogerie und reparierten ihre Fahrzeuge nach Möglichkeit selbst. Sie stellten ihre Fahrzeuge im öffentlichen Raum ab, wo Platz war. Die Massenmotorisierung hat das alles grundlegend verändert. Die notwendige Infrastruktur veränderte Stadtbild und Landschaft und stellte immer höhere Ansprüche an den öffentlichen Raum.

### 4.1 Das Straßen- und Autobahn-Netz

#### 4.1.1 Straßen in Österreich

Im Zuge der Verkehrsentflechtung wurde die Straße geteilt in Gehsteig, Fahrbahn und Parkstreifen. Städte wurden „autogerecht“ umgebaut. Freie Plätze wurden zu Parkplätzen. Autobahnen begannen, die Landschaft zu durchschneiden. Mineralölkonzerne errichteten Tankstellen. Garagen, Reparaturwerkstätten und Verschrottungsunternehmen entstanden, die sich um die Fahrzeuge kümmerten. Das alles lief mit beeindruckender Technikeuphorie und Zukunftsgläubigkeit ab, die viele der späteren Probleme nicht voraussehen konnte oder wollte. Verkehrsinfarkt, verstopfte Straßen, Staus auf Autobahnen, Parkraumbewirtschaftung und Umweltschäden lagen noch in der Zukunft. Was man aber sehr wohl voraussehen konnte, waren die wachsenden Ansprüche an die Infrastruktur und damit an das Land Österreich, für die Bereitstellung zu sorgen. *„Die Auto fahrende Öffentlichkeit wollte in ihrer überwältigenden Mehrheit von den staatlichen Instanzen nur zweierlei: „den Ausbau der Infrastruktur und die Gewährleistung der automobilen Selbstverwaltung“*,<sup>159</sup> bringt es Möser auf den Punkt. Autofahrer wollten überall und überallhin fahren können, ohne Beschränkungen wie Fahrverbote oder Tempolimits. In praktisch jeder Ausgabe der Zeitschriften „Auto-Touring“ und „Austro-Motor“ wird der Ausbau der Straßen gefordert und der mangelnde Fortschritt beklagt. Kritisiert wird auch die unzureichende Verkehrsüberwachung, die mit steigender Motorisierung immer größere personelle Ressourcen verlangte und die ständig steigenden, horrenden Unfallzahlen doch nicht verhindern konnte.

---

<sup>159</sup> Möser, Geschichte des Autos, S. 201 f

In den ersten Nachkriegsmonaten war die österreichische Bauwirtschaft damit ausgelastet, Schäden an bestehenden Straßen und Wohnhäusern notdürftig auszubessern. Schutt und Bombentrichter behinderten den ohnehin noch eher spärlichen Verkehr. Mehr als die Hälfte der Kraftfahrzeuge, die in Wien unterwegs waren, gehörten den Besatzungsmächten.<sup>160</sup> Die in der Kriegszeit begonnene Autobahn hatte keinerlei Priorität.

Wiederinstandsetzung, Neubau und Wartung autogerechter Straßen waren eine Ressourcen-Frage. Finanzielle Mittel und Arbeitskräfte wurden mindestens ebenso dringend für den Wohnbau gebraucht. In den ersten beiden Nachkriegsjahren gab es noch keine Kapazitäten für den Straßenbau, ab 1947 waren es 91 Privatfirmen, die mit einer Gesamtsumme von 22 Millionen Schilling beauftragt wurden. Bitumen- und Baustoffmangel ließen die Arbeiten nur langsam vorangehen. Der strenge, schneereiche Winter 1946/1947 und die mangelhafte Schneeräumung war eine zusätzliche Erschwernis.<sup>161</sup>

Die vom Ministerium für Handel und Wiederaufbau genehmigten Mittel wurden durch die Mineralölsteuer ergänzt, waren aber nicht ausreichend, um den Anforderungen des wachsenden Verkehrsaufkommens gerecht zu werden. Schon in der zweiten Hälfte der 1940er Jahre begann Österreich, als Touristen-Destination wieder attraktiv zu werden. Der „kraftfahrende Fremdenverkehr“ erwartete sich gut geführte Hotels und Pensionen, gute Betreuung durch Service-Einrichtungen<sup>162</sup> und eben gute Straßen.<sup>163</sup>

Bis zum Jahr 2002 lag die Zuständigkeit für den Straßenbau (der ehemaligen Bundesstraßen B) beim Bund, dann ging sie auf die Länder über.

#### **4.1.2 Straßen in Wien**

In den historischen Zentren von Europas Städten waren die engen, unübersichtlichen Straßen nicht dafür geschaffen, große Mengen von ruhendem und fließendem

---

<sup>160</sup> Zählung vom 6.11.1945, 6-18 Uhr an der Kreuzung Getreidemarkt/Wiedner Hauptstraße in Wien ergab: von 2.888 PKW gehörten 1.529, von 3.477 LKW 2.150 den Besatzungsmächten. Quelle: Statistische Jahrbuch der Stadt Wien 1943-1945, S. 155. Zitiert in: Bernd Kreuzer, Die Stadt im Zeichen des Automobils. Wien seit 1945. In: Spurwechsel, Wien lernt Auto fahren (Wien2006), S. 63).

<sup>161</sup> Austro-Motor 13/48 S. 11

<sup>162</sup> Die Wochenend-Schließzeiten der Autowerkstätten wurden vom ÖAMTC häufig kritisiert.

<sup>163</sup> Austro-Motor 4/46, 17/48 u.a.

Verkehr aufzunehmen. Parkraum und breitere Straßen wurden benötigt. Der Bombenkrieg hat hier Vorarbeit geleistet. In einem Artikel über „Die Stadt der Zukunft“ bedauert der Autor Schmale die Zerstörung, aber jetzt hätten neue Ideen Raum. *„Und hier erwies sich die Zerstörung alten Kulturgutes als ein Teil jener paradoxen Kraft, die stets das Böse will und stets das Gute schafft“*. Er schreibt über die Visionen des Städteplaners und Architekten Le Corbusier (1887-1965) der zu dieser Zeit in die Planung des UNO Hauptquartiers in New York eingebunden war: *„Die Zahl der Autos darf sich ins Unendliche steigern.“*<sup>164</sup>

Auch der ÖAMTC hatte Vorstellungen, wie Wien autogerecht werden sollte. Der zerstörte Stephansplatz solle wieder aufgebaut werden. *Der Stephansplatz war immer ein beliebter Parkplatz für Taxi und Privatautos, Autobusverkehr pulsierte von hier nach mehreren Richtungen.“* So sollte es wieder werden.<sup>165</sup>

In Wien wurden die bestehenden Straßen weitgehend dem wachsenden Verkehrsaufkommen angepasst. Dabei wurde weder Bausubstanz noch Baumbestand verschont. Die allgemeine Aufbruchsstimmung setzte sich auch über die oft nur halbherzigen Bürgerproteste hinweg. Auf der Wiener Hauptstraße im 4. Wiener Gemeindebezirk wurde 1957 das Palais Rainer abgerissen. Die Arbeiter-Zeitung vom 18. Jänner kommentierte die Aktion am Schluss ihres Berichtes kurz und bündig: *„Eine Tragödie? Nicht ganz. Eine Notwendigkeit.“*<sup>166</sup>

Ebenfalls auf der Wiener Hauptstraße wurde die alte Matzleinsdorfer Pfarrkirche Zum Heiligen Florian, bekannt als „Rauchfangkehrerkirche“, abgerissen. Sie musste 1962 der Unterpflasterstraßenbahn weichen. Die Straße stand als Folge ungehindert den Kraftfahrzeugen zur Verfügung.-

Auch drei von Otto Wagner erbaute Stationsgebäude der Wiener Stadtbahn wurden abgebrochen: 1954 die Haltestelle Schwedenplatz, 1961 Hietzing und 1964 Meidling.<sup>167</sup> Die beiden Pavillons der Haltestelle am Karlsplatz entgingen nur knapp

---

<sup>164</sup> Austro-Motor 9/47, 3-6

<sup>165</sup> Austro-Motor 3/47, S. 7

<sup>166</sup> <http://www.arbeiter-zeitung.at/cgi-bin/archiv/flash.pl?year=1957&month=1&day=18&page=08&html=1>

<sup>167</sup> Ernst Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung 6 (Wien 1981), S. 32

einem ähnlichen Schicksal. Nach Bürgerprotesten wurden sie demontiert und 1977 wieder aufgestellt. Sie fungieren allerdings nicht als Zugang zur U-Bahn.<sup>168</sup>

#### **4.1.3 Autobahnen und Schnellstraßen**

Die 1982 gegründete Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) ist nicht nur für Planung, Finanzierung und Ausbau der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen zuständig, sondern seit 1997 auch für die Einhebung der Mautgebühren, gekoppelt mit einem Fruchtgenussvertrag. Eigentümerin der ASFINAG ist die Republik Österreich.<sup>169</sup> Im Jänner 2012 publizierte die Gesellschaft eine Jubiläumsschrift, „Das Autobahnnetz in Österreich. 30 Jahre Asfinag“. Darin wird die Geschichte des Autobahnnetzes in Österreich beschrieben und mit Bildmaterial ergänzt.<sup>170</sup>

1953, noch während der Besatzung durch die Alliierten, wurde die Idee einer Autobahn zwischen Salzburg und Wien wieder aufgenommen. Erste Teilstücke waren bereits während der Kriegsjahre begonnen worden. Das Nationalsozialistische Regime, das den Bau dieser Autobahn geplant und begonnen hatte, legte Wert darauf, mit diesem Projekt in jedem Bundesland präsent zu sein und als Arbeitgeber aufzutreten. Die Trasse führte an vielen landschaftlichen Highlights vorbei und war, im Gegensatz zu amerikanischen Highways, nicht geradlinig als kürzeste Verbindung zwischen zwei Orten geplant. Im Gegenteil, der Autofahrer sollte, als Autowanderer, die Landschaft genießen können. Deshalb kann man auch heute noch von der Westautobahn aus die Schönheit der Salzkammergutseen und architektonische Juwelen wie Stift Melk bewundern. Dass man das am Steuer eines modernen Kraftfahrzeugs eigentlich nicht mehr kann, da das Verkehrsgeschehen und die hohe Geschwindigkeit die ungeteilte Aufmerksamkeit verlangen, war in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts noch nicht vorgesehen. Nur wenige Kilometer der geplanten Trasse wurden ausgeführt. Die bereits fertig gestellten Teilstücke wurden nicht zweckgebunden genutzt und verfielen in den kommenden Jahren zusehends.<sup>171</sup>

---

<sup>168</sup> [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Otto\\_Wagner\\_Pavillon\\_Karlsplatz](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Otto_Wagner_Pavillon_Karlsplatz)

<sup>169</sup> <http://www.asfinag.at/ueber-uns/investor-relations>

<sup>170</sup> Asfinag, Autobahnen

<sup>171</sup> Asfinag, Autobahnen

Die Idee, die Autobahn weiterzubauen, war keineswegs dem erhöhten Verkehrsaufkommen geschuldet. Wie schon öfter in der Geschichte des Straßenbaus<sup>172</sup> war das Projekt als Bekämpfung der Arbeitslosigkeit geplant. Trotz Opposition der Sozialistischen Partei Österreichs wurde per Ministerratsbeschluss eine Autobahn Studiengesellschaft mbH. konstituiert, die das Vorhaben vorbereiten sollte. Den Vorsitz hatte Dr. Fritz Bock. Die Gesellschaft hatte für die Erstellung von Kostenvoranschlägen, Bauplänen und Ausschreibungsunterlagen zu sorgen. Im Juli 1954 wurde das Projekt in die Kompetenz des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau übernommen und die Studiengesellschaft aufgelöst. Mit dem ersten Spatenstich von Bundeskanzler Julius Raab begannen die Bauarbeiten, obwohl die Klärung der Eigentumsfrage noch eine Hürde darstellte. Die russische Besatzung bestand auf ihrem Recht auf „deutsches Eigentum“, das ihrer Meinung nach auch die unvollendeten Autobahnteilstücke inkludierte. Erst im September verzichteten die Russen und übertrugen die Vermögenswerte an die Republik Österreich. Um die prekäre Finanzierung zu unterstützen, wurde eine Benutzungsgebühr erwogen, aber nicht beschlossen.<sup>173</sup>

Der Ausbau wurde, wie auch zuvor im „Dritten Reich“, an mehreren Stellen zugleich aufgenommen – aus ähnlichen Motiven. Die betroffenen Bundesländer bekamen Anteil an dem Prestigeprojekt und konnten Arbeitsplätze anbieten.<sup>174</sup>

Der erste fertiggestellte Bauabschnitt (Salzburg Nord – Mondsee) wurde im April 1958 von Dr. Raab feierlich eröffnet. Die Anwesenheit hoher kirchlicher und staatlicher Würdenträger und Mitglieder des Diplomatischen Corps, Böllerschüsse und das Abspielen der Bundeshymne trugen der Bedeutung dieses Events Rechnung. Einige Bauabschnitte gestalteten sich aufgrund der geologischen Gegebenheiten sehr schwierig. Ein besonderes Problem stellte die Westeinfahrt nach Wien dar. Die ursprünglichen Pläne aus der NS-Zeit hatten keine Westeinfahrt vorgesehen, sondern eine Umfahrung und Einfahrt von Süden her (Trasse der heutigen A21). Es gab Befürworter für diesen Plan, aber auch Gegner, die die Einfahrt über Wien-Auhof wünschten, da sie wesentlich kürzer sei. Die Autobahn

---

<sup>172</sup> siehe Höhenstraße in Wien oder Großglockner Hochalpenstraße

<sup>173</sup> Eine Benutzungsgebühr für die österreichischen Autobahnen wurde 1997 eingeführt (Quelle: Asfinag)

<sup>174</sup> Asfinag, Autobahnen

sollte im Stadtbereich am Gaudenzdorfer Gürtel enden. Diese Version wurde schließlich realisiert. Im Dezember 1961 war der Abschnitt bis Pressbaum, im Dezember 1966 der Abschnitt bis Auhof fertiggestellt. Die Weiterführung bis ins Stadtzentrum allerdings wurde aufgegeben.<sup>175</sup> Dieser letzte Bauabschnitt von St. Christophen bis Wien–Auhof erwies sich als langwierig, schwierig und kostspielig.<sup>176</sup>

Die Westeinfahrt nach Wien war auch schon vor den Schwierigkeiten beim Autobahnbau ein Problemfall. Die Bundesstraße führte bei Purkersdorf durch einen Tunnel unter der Bahntrasse, wo es schon in den Neunzehnfünfziger Jahren beim Wochenend-Rückflutverkehr zu langen Staukolonnen kam. In der Auto-Touring Zeitschrift wurde das „Rattenloch von Purkersdorf“ wiederholt kritisiert.<sup>177</sup> bis es 1960 durch eine Umfahrung entschärft wurde.<sup>178</sup>

Die Novelle von 1958 des Bundesstraßengesetzes präzisiert bereits festgelegte Autobahnstrecken und legt den Verlauf geplanter neuer Strecken fest, darunter den der späteren Südautobahn, die von Wien zur Staatsgrenze in Arnoldstein führt. Die Novelle enthält auch eine Definition des Begriffes „Autobahn“:

*„Die in den Verzeichnissen als Autobahnen angeführten Straßenzüge sind Bundesstraßen, welche ohne höhengleiche Kreuzungen angelegt, mit besonderen Anschlußstellen für Zu- und Abfahrt ausgestattet und einschließlich ihrer Zu- und Abfahrtsstraßen zu diesen Anschlußstellen nur dem Schnellverkehr mit nicht an Oberleitungen gebundenen Kraftfahrzeugen [...] gewidmet sind.“*<sup>179</sup>

Das Bundesstraßengesetz von 1971 enthält einige Neuerungen. Das geplante Autobahnnetz wurde auf eine Länge von rund 1.874 km festgelegt.<sup>180</sup> Die Bundesstraßen erhielten als Kurzbezeichnung eine Buchstaben/Zahlenkombination: die Buchstaben der jeweiligen Kategorie (A = Bundesstraße A = Autobahn, S =

<sup>175</sup> „Die Kilometrierung beginnt nach wie vor am Gürtel „(Asfinag)

<sup>176</sup> Asfinag, Autobahnen

<sup>177</sup> vgl. Auto Touring, mehrere Ausgaben

<sup>178</sup> Auto Touring, Juli 1960

<sup>179</sup> Asfinag, Autobahnen S. 21

<sup>180</sup> Novelle 1954 – 317 km; Novelle 1958 - 765 km; Novelle 1964 – 1.780 km;

Schnellstraße, B = Bundesstraße B<sup>181</sup>) plus fortlaufender Nummerierung (z.B. A1 = Westautobahn).<sup>182</sup>

In den kommenden Jahren wurde das Autobahnnetz weiter ausgebaut. Der Ausbau verlief in vielerlei Hinsicht nicht reibungslos. Für die Westautobahn waren ja schon umfangreiche Vorarbeiten geleistet worden, auf die man aufsetzen konnte. Für die nächsten Projekte aber musste über die Trassenführung entschieden, Grundstücke angekauft, technische Probleme gelöst und die Finanzierung gesichert werden. Dazu kam, dass die uneingeschränkte Befürwortung für Autobahnen bei der Bevölkerung abnahm. Die Begeisterung für den Bau von Autobahnen und Schnellstraßen korrelierte mit dem Verlauf der Vollmotorisierung. Beides begann Ende der Siebzigerjahre abzunehmen. Ökologen verwiesen auf Umweltschäden, Bürgerinitiativen wehrten sich gegen Verkehrslärm, Landschaftsschützer wollten Naturschönheiten erhalten. Auch finanzielle Probleme gab es, die erst durch die Einführung der Autobahnmaut gemildert werden konnten.

Gemessen am Verkehrsaufkommen wäre das Teilstück Wien – Wr. Neustadt dringlicher als die Verbindung Wien – Salzburg gewesen. Auch dieses war schon in der Kriegszeit geplant und erste Landkäufe vorgenommen worden. Bereits 1958, also noch während des Ausbaus der A1 wurde der Bau der Verbindung Wien – Villach, der späteren A2, konkretisiert. Die Notwendigkeit einer Verbindung Wiens mit den Industriegebieten im südlichen Niederösterreich war gegeben. Die Triester Straße als Ausfallstraße war wegen ihrer Überlastung hoch unfallträchtig. Die Kreuzung mit der Schönbrunner Allee war eine der gefährlichsten am Stadtrand von Wien.<sup>183</sup>

Noch gefährlicher erwies sich allerdings in den folgenden Jahren die Bundesstraße durch die Steiermark. Im Zeitraum zwischen ca. 1970 und 1985 war sie als Teil der „Gastarbeiterroute“ bekannt und gefürchtet. Der Historiker Manfred Pfaffenthaler<sup>184</sup> hat die traurige Geschichte dieses Zeit- und Raumabschnittes recherchiert: Die

---

<sup>181</sup> Die Bundesstraßen B wurden durch das Bundesstraßen Übertragungsgesetz von 2002 an die Bundesländer übertragen. Die Erhaltung dieser Straßen ist jetzt Ländersache. Trotzdem hat sich zumindest im Sprachgebrauch die Bezeichnung „Bundesstraße“ erhalten. (Quelle: Asfinag, S. 127)

<sup>182</sup> Asfinag, Autobahnen

<sup>183</sup> Lt. Auto Touring Juli 1957

<sup>184</sup> Manfred Pfaffenthaler, Die Gastarbeiterroute. In: Ulrike Bachmann, Christian Friedl (Hg), Mobilitäten. Beiträge von Vortragenden der Montagsakademie 2011/12 (Graz 2012)

zweispurige Straße war der Verkehrsfrequenz, - in den Spitzenzeiten Sommer, Ostern und Weihnachten bis zu 30.000 Fahrzeuge täglich - nicht annähernd gewachsen. Die in Deutschland und Österreich beschäftigten osteuropäischen und türkischen Arbeitskräfte und ihre Familien fuhren, häufig in Konvois, in ihre Heimatländer. Der Ausländeranteil an Unfällen betrug im Durchschnitt 32 %, in Spitzenzeiten bis 50 %. Übermüdung der Fahrer, die keine Pausen einlegen wollten, war eine der häufigsten Unfallursachen. 92 % der Fahrer war über 10 Stunden, 71 % über 20 Stunden unterwegs. Die zurückzulegende Weglänge betrug bei 87 % der Fahrer 800 km, bei 63 % 1600 km. Manche hatten erst kurz vor der Reise den Führerschein erworben. Die Fahrzeuge waren oft technisch mangelhaft und überladen. Die Einwohner der kleinen Orte entlang der Strecke, durch die sich die Kolonnen hindurch quälten, beschwerten sich über Lärm, Abgase und Verschmutzung.<sup>185</sup> Es kam laufend zu Bürgerprotesten.<sup>186</sup> Medien schrieben über die „Todesroute“ und „Horrorstrecke“. Die Autofahrerclubs stellten entlang der Straße mehrsprachige Warnschilder auf.<sup>187</sup> Bei Mautern wurde ein Rastplatz für MuslimInnen eingerichtet.<sup>188</sup> Es gab dort ein Büffet ohne Schweinefleisch und Alkohol, ein Bethaus, eine spezielle Toilette, eine Rotkreuz-Station, einen Kinderspielplatz und ein Telefon.<sup>189</sup> Die Straße blieb gefährlich. Pfaffenthaler führt als Beispiel die Unfallzahlen von 1980 an: auf dem steirischen Teil der Gastarbeiterroute geschahen 3.890 Unfälle mit 1.082 Leichtverletzten, 455 Schwerverletzten und 71 Toten.<sup>190</sup> Der Ausbau der Südstrecke (Pyhrn-Autobahn) trug wesentlich zur Entschärfung der Situation bei.

Als Beispiel für das wachsende Umweltbewusstsein kann der Bau der Strecke im oberösterreichischen Teil der Pyhrn-Autobahn gesehen werden. Die Anrainer der schönen Flusslandschaften des Teichl- und Steyrtales kämpften jahrelang gegen das Projekt. Bei der Mündung der Teichl in die Steyr liegt das Kraftwerk Klaus. Der

---

<sup>185</sup> Manfred Pfaffenthaler, Die Gastarbeiterroute . In: Ulrike Bachmann/Christian Friedl (Hg.), Mobilitäten. Beiträge von Vortragenden der Montagsakademie 2011/12 (Graz 2012) 154-164,

<sup>186</sup> <http://gastarbajteri.at/im/107105950479/107459990277/107157249999/107452937590/111106047621>

<sup>187</sup> <http://gastarbajteri.at/im/107105950479/107459990277/107157249999/107452937590/111106112401>

<sup>188</sup> <http://gastarbajteri.at/im/107105950479/107459990277/107157249999/107452937590/111106102658>

<sup>189</sup> vgl. Hakan Gürses (Hg.), Gastarbajteri. 40 Jahre Arbeitsmigration (Wien 2004)

<sup>190</sup> Zum Vergleich: im Jahr 2015 gab es im ganzen Bundesland Steiermark 77 Verkehrstote.

Stausee des Kraftwerks ist ein beliebtes Erholungsgebiet. Die Trassenführung des ursprünglichen Planes hätte fünf Autobahnbrücken über den See vorgesehen. Es bildeten sich auch Gruppierungen, die sich gegen die Vernichtung wertvollen Ackerlandes wehrten. Es wurde nicht nur die geplante Trassenführung, sondern das Autobahnprojekt als solches bekämpft, da die Notwendigkeit dafür nicht gesehen wurde. Den Protesten der organisierten Landwirtgruppen schlossen sich verschiedene Umweltschutz-NGOs und auch die Grünen Alternativen an, die auch Erfolge aufweisen konnten. Nicht nur die Aktionen dieser Bürgerinitiativen<sup>191</sup>, sondern und vor allem auch die ungenügende finanzielle Deckung verzögerten das Projekt erheblich. Karl Sekanina, Bundesminister für Bauten und Technik (1975-1980) hoffte, die Europäische Gemeinschaft für eine Teilfinanzierung gewinnen zu können. Die geplante Straße stellte ja einen wichtigen Abschnitt der europäischen Nord-Süd-Transitrouten dar. Die Auflagen der EG<sup>192</sup> waren aber nicht akzeptabel. Es gab aber auch viele Stimmen, die für den Weiterbau plädierten. Vor allem die Einwohner kleiner Orte an der Bundesstraße, die unter dem Durchzugsverkehr litten, erhofften sich Erleichterung durch eine Autobahn.

Im Dezember 2004 konnte die Pyhrn Autobahn mit einer Gesamtlänge von 230 km nach einer Bauzeit von dreiunddreißig Jahren in gesamter Länge dem Verkehr übergeben werden.

1974 wollte Deutschland Österreich eine Autobahn „schenken“. Die geplante „Alemagna“ sollte von München nach Venedig führen. Der österreichische Teil sollte durch das Zillertal führen.<sup>193</sup> Das Angebot wurde abgewiesen. Österreich und Südtirol wehrten sich gegen weitere Alpenquerungen. Als Weiterführung der deutschen Autobahn wäre es zu starkem Durchzugsverkehr zwischen Deutschland und Italien gekommen. Endgültig aufgegeben wurde das Projekt von italienischer Seite erst 2013.<sup>194</sup>

---

<sup>191</sup> Bürgerinitiativen verhinderten den Bau der Pyhrn-Autobahn durch den dicht besiedelten Stadtteil Eggenberg. Stattdessen wurde eine Umfahrung durch den Plabutsch Tunnel gebaut.

<sup>192</sup> hauptsächlich Zugeständnisse an den LKW-Transit-Verkehr

<sup>193</sup> Auto Touring 11/74, S. 3f

<sup>194</sup> <http://www.verkehrsrundschau.de/aus-fuer-die-alemagna-autobahn-zwischen-venedig-und-muenchen-1291917.html>

Im Jahr 2011 verfügte Österreich über ein Straßennetz von 124.510 km Gesamtlänge. Davon waren 2.180 km Autobahnen und Schnellstraßen (2 %), 33.660 km Landesstraßen (27 %) <sup>195</sup> und 88.670 km Gemeindestraßen (71 %) <sup>196</sup>

Am 1. Jänner 2016 verfügte Österreich über ein Autobahnnetz in der Länge von Insgesamt 1.718,934 km und ein Schnellstraßennetz von 489,251 km. <sup>197</sup>

- *Lärmschutz*

Wo Autobahnen und Schnellstraßen nahe an bewohnte Gebiete heranführen, ist Lärmschutz für die Anrainer notwendig geworden. Die Asfinag sorgt dafür mit Schallschutzwänden, die teilweise von Dritten, etwa betroffenen Gemeinden, mitfinanziert werden. Bis Ende 2015 wurden 4,33 Millionen Quadratmeter Lärmschutzwände errichtet. Dies entspricht knapp 1.335 Kilometer Straßenlänge. <sup>198</sup> Lärmschutzwände, Blendschutzzäune und Heckenbepflanzung am Mittelstreifen schirmen aber auch die Sicht des Ausfahrers auf seine Umgebung ab. Von der ursprünglichen Idee des Autowanderns und Landschaft Genießens ist nicht mehr viel übrig geblieben. Zu den Verkehrszeichen und Wegweisern am Straßenrand kommen jetzt noch braune Hinweistafeln dazu, die die Menschen im Auto auf historische oder landschaftliche Sehenswürdigkeiten hinweisen, an denen sie vorbeirasen. Auch auf die zahlreichen Themen- und Erlebnisstraßen in Österreich wird mit solchen Schildern hingewiesen.

#### **4.1.4 Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen**

Die Straßenverkehrsordnung regelt im § 76 a), b) und c) die Bestimmungen betreffend Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen. Alle drei Verkehrsflächen bevorzugen den Personenverkehr zu Fuß und können permanent oder vorübergehend diesem Zweck gewidmet sein. In der Fußgängerzone ist motorisierter Verkehr, in manchen auch Fahrradverkehr, verboten. Es gibt

---

<sup>195</sup> die ehemaligen Bundesstraßen B  
<sup>196</sup>

[https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/faktenblaetter/umwelt/fb\\_strasse\\_schiene\\_netz.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/faktenblaetter/umwelt/fb_strasse_schiene_netz.pdf)

<sup>197</sup> BMVIT, Statistik Straße & Verkehr, Ausgabe Jänner 2016. Erstellt am: 16.02.2016, abrufbar unter [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/strukturdaten/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/strukturdaten/index.html)

<sup>198</sup> vgl. Asfinag Homepage  
<http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/laermschutz>

Ausnahmeregelungen für unvermeidbaren Verkehr, also Einsatz-, Müllentsorgungs- und Lieferfahrzeuge und (begrenzt) Taxis. In den Spielstraßen gelten dieselben Regeln, aber Radfahren und Zu- und Abfahren der Anrainer ist gestattet. In der Begegnungszone sind auch Motorfahrzeuge zugelassen. Sie dürfen mit höchstens 20 km /h fahren.<sup>199</sup> Kraftfahrer und Fußgänger dürfen sich nicht gegenseitig mutwillig behindern oder gefährden.<sup>200</sup>

In Wien wurde die erste Fußgängerzone auf der bis dahin stark befahrenen Kärntner Straße eröffnet. Diesem, nicht von allen gut geheißenen Schritt ging eine Generalprobe voraus. Im November 1971 beschloss die Stadtverwaltung, Teile des Grabens, des Stephansplatzes, der Kärntner Straße und der Bräunerstraße erstmals versuchsweise in eine Fußgängerzone "Weihnachtscorso 71" umzuwandeln. Dieses Experiment wurde auf den Zeitrahmen 27. November bis 2. Jänner begrenzt,<sup>201</sup> war aber so erfolgreich, dass die betroffenen Handelsunternehmen ihren Widerstand aufgaben. Entgegen ihren Befürchtungen blieben die Kunden nicht aus, sondern die Kärntner Straße wurde zu einer beliebten Flaniermeile. Im Zuge des U-Bahnbaus wurden Kärntner Straße, Stock-im-Eisenplatz, Graben und Kohlmarkt als Fußgängerzone umgestaltet.

Ebenso umstritten war (und ist) die Einführung einer Fußgänger- und Begegnungszone auf der Inneren Mariahilfer Straße.

Die Mariahilfer Straße ist eine Radialstraße, die den Bezirk Penzing im Westen Wiens mit dem Stadtzentrum verbindet. Sie quert dabei die Gürtelstraße, eine der Hochleistungsstraßen im Stadtbereich. An der Kreuzung liegt der Westbahnhof, bis zum Bau des Zentralbahnhofs der Kopfbahnhof der Eisenbahnstrecke in den Westen. Die Gürtelstraße teilt die Mariahilfer Straße in Innere und Äußere Mariahilfer Straße. Beide Teile wurden bis zum Bau der U3 von den Straßenbahnlinien 52 und 58 durchfahren, danach wurde die Linienführung von der Ringstraße bis zum Gürtel eingestellt. Die Innere Mariahilfer Straße ist auf ihrer ganzen Länge (ca. 2 km) eine beliebte und stark frequentierte Einkaufsstraße. Bis zur Einstellung der Straßenbahn

<sup>199</sup> Die Geschwindigkeit entspricht in etwa der Vorschrift aus 1899 – „nicht höher als die eines Pferdes in frischem Trabe“

<sup>200</sup> Straßenverkehrsordnung S. 272-276

<sup>201</sup> Rathauskorrespondenz vom 25.22.1971

<https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1971/november.html>

befanden sich die Haltestellen in der Mitte der Straße auf Verkehrsinseln, die besonders zu Stoßzeiten gefährlich für die wartenden Fahrgäste waren. Der Individualverkehr behinderte die Schienenfahrzeuge so sehr, dass es zu großen Verspätungen kam. Die Verkehrsinseln konnten die wachsende Zahl der Wartenden nicht aufnehmen und es kam zu gefährlicher Drängerei.<sup>202</sup> Zwischen 1974 und 1979 wurden einige Straßenbahnlinien, darunter die Linien 52 und 58, „beschleunigt“. Durch den Einbau von Stuttgarter Schwellen konnte die durchschnittliche Verspätung von 25 Minuten auf 5 Minuten gesenkt werden. Diese Maßnahme wurde von Lokalpolitikern, Geschäftsleuten und der Autofahrerlobby bekämpft, weshalb die Stadtverwaltung eine Volksbefragung durchführte. Die Frage war: „Soll der öffentliche Verkehr in Wien verbessert werden?“ Überraschenderweise sprachen sich 80 % der Bevölkerung für eine Bevorzugung der Straßenbahn aus.<sup>203</sup> Nach Fertigstellung der U-Bahn und Einstellung der Straßenbahn wurde die Innere Mariahilfer Straße umgestaltet. Sie erhielt 10 Meter breite Gehsteige und eine Allee<sup>204</sup> von 125 Lederhülsenbäumen, (botanisch *Gleditsia triacanthos*)<sup>205</sup> Außerdem erhielt die Straße mehr Fußgängerübergänge. Der Fließverkehr wurde auf eine Spur in jeder Richtung beschränkt. Als Durchzugsstraße war sie damit, vor allem in den Stoßzeiten, nur mehr stark eingeschränkt brauchbar. Die Verkehrsampeln an jeder Kreuzung und die zusätzlichen Zebrastreifen zwangen die Autofahrer häufig zu Schritttempo und Stillstand. Trotzdem wurde der Plan, eine Fußgängerzone einzurichten, stark angefeindet. Einer der Streitpunkte war das Parkproblem, da die Parkstreifen entlang der Straße wegfallen mussten. Der Bezirk Neubau verfügt über 8 Parkhäuser in unmittelbarer Umgebung, Mariahilf nur über 3.<sup>206</sup> Die Bewohner der neuen Ausweichrouten Burggasse und Gumpendorferstraße wehrten sich gegen das vermehrte Verkehrsaufkommen. Die grüne Stadträtin für Stadtentwicklung und Verkehr, Maria Vassilakou, trieb die Pläne trotz verschiedener Schwierigkeiten gezielt voran. Im Sommer 2013 wurde der motorisierte Verkehr größtenteils verbannt. Die Gegenstimmen und die Berichte in den Medien darüber mehrten sich. Das

---

<sup>202</sup> eigene Erinnerung an die Fahrt mit der Linie 52 zwischen 1970 und 1975

<sup>203</sup> Kurz, Entwicklung Wiens S. 177

<sup>204</sup> Bezirksmuseum [http://www.bezirksmuseum.at/default/fileadmin/user\\_upload/Bezirke/Bezirk-](http://www.bezirksmuseum.at/default/fileadmin/user_upload/Bezirke/Bezirk-06/Linien_-_Text_3.4.2016.pdf)

<sup>205</sup> <http://echt-gruen.at/?p=117>

<sup>206</sup> [http://www.bezirksmuseum.at/default/fileadmin/user\\_upload/Bezirke/Bezirk-06/Linien\\_-](http://www.bezirksmuseum.at/default/fileadmin/user_upload/Bezirke/Bezirk-06/Linien_-_Text_3.4.2016.pdf)

Projekt wurde zum Politikum. Vassilakou entschloss sich, eine Bürgerbefragung durchzuführen, die sich auf die Anrainer beschränkte. 53,2 % der Stimmen waren dafür.<sup>207</sup> Im Sommer 2015 war die Adaptierung abgeschlossen.<sup>208</sup> Zur Zeit läuft der Umbau der Herrengasse im 1. Bezirk zu einer Begegnungszone.

## 4.2 Parkraum

Ein nicht für kommerziellen Transport eingesetztes Kraftfahrzeug ist nur den geringeren Teil der Zeit unterwegs, die meiste Zeit steht es.<sup>209</sup> Dafür braucht ein Personenkraftfahrzeug ca. 8 – 10 m<sup>2</sup> Stellfläche. Das muss in der Stadt mit ihrem begrenzten Platzangebot zu Problemen führen. Die „Parkraumnot“ begann schon in den 1950er Jahren. Um den fließenden Verkehr möglichst wenig zu behindern, musste alles aus dem Weg geräumt werden, das ein Hindernis darstellen konnte. Fußgänger und Verkehrszeichen wurden auf den Gehsteig beschränkt, ein Teil der Schienenfahrzeuge durch Busse ersetzt und Radwege aufgelassen. Der vor allem in den Innenbezirken immer knapper werdende Straßenraum musste sinnvoll genutzt und verwaltet werden. Dabei standen sich die beiden Forderungen der Autofahrer und ihrer Interessensvertretungen diametral gegenüber: Sie forderten freie Fahrt, aber auch genügend freien und vor allem kostenlosen Parkraum. Im Mai 1955 fand der ÖAMTC den Einsatz von Parkometern wie im Ausland „unmoralisch“. *„Der Überzeugung des ÖAMTC nach kann die Benützung einer dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Verkehrsfläche im Sinne der geltenden Vorschriften aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wohl beschränkt, aber hinsichtlich des allgemeinen Gebrauchs nicht entgeltlich rayoniert werden.“*<sup>210</sup> Im Juli 1974 war er immer noch dieser Meinung.<sup>211</sup> Positiv bewertet wurde dagegen die „Operation Diskus“ in Paris. Damit waren die Parkscheiben gemeint, die die Autofahrer in den neu eingeführten Kurzparkzonen gut sichtbar hinter die Windschutzscheibe legen mussten. Die „Blauen Zonen“ wurden zuerst in Salzburg probeweise eingeführt, wo

<sup>207</sup> <http://www.meinbezirk.at/neubau/lokales/mariahilfer-strasse-ja-zur-fussgaengerzone-d866169.html>

<sup>208</sup> <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/archiv/grossprojekte/mariahilferstrasse.html>

<sup>209</sup> lt. Knoflacher ist das Verhältnis 1:99,( Virus Auto S. 21)

<sup>210</sup> Auto Touring 5/55

<sup>211</sup> Auto Touring 7/74 , S. 445

sie sich bewährten.<sup>212</sup> Das System wurde auch auf andere Städte ausgedehnt (1959 in der Wiener Innenstadt)<sup>213</sup>.

Im Dezember 1957 trat das Wiener Garagengesetz in Kraft. Es schrieb vor, ab wieviel Quadratmeter Nutzfläche bei Errichtung eines Neubaus ein Stellplatz vorzusehen war: In den Bezirken I. bis IX. je 500 m<sup>2</sup> Geschoßfläche, in den übrigen Bezirken je 800 m<sup>2</sup> ein Stellplatz. Auch für Industrieanlagen, öffentliche Gebäude, Sportplätze und Gastgewerbe- und Beherbergungsbetriebe gab es genaue Vorschriften. Bei Nichterbringung war eine Ausgleichsabgabe von öS 400,-- pro fehlendem Quadratmeter zu entrichten.<sup>214</sup> Zur Zeit gilt das Wiener Garagengesetz aus 2008. Es schreibt vor, dass für jede neu errichtete Wohnung ein Stellplatz zu schaffen ist (Ausnahmeregelungen sind möglich). Für alle anderen Gebäude und Anlagen gelten ebenfalls genaue Vorschriften. Die Ausgleichsabgabe ist nicht einheitlich und beträgt höchstens 18.000 € pro fehlendem Stellplatz.<sup>215</sup>

Auch eigene Parkhäuser wurden in Wien errichtet. Das erste, heute nicht mehr existierende, entstand 1959 am Neuen Markt, verfügte über zwölf Stockwerke und einen Autolift.<sup>216</sup>

Eine innovative Maßnahme gegen abgestellte Fahrzeuge, die Einsatzfahrzeuge behindern könnten, kündigte der ÖAMTC<sup>217</sup> im Februar 1974 an: Der Wiener Bürgermeister Leopold Gratz plante den Einsatz eines Pinselautos, das bereits in der Feuerwehrzentrale Am Hof bereitstünde. Dieses Fahrzeug – ein VW- -wäre links und rechts mit einem Pinsel versehen und hätte damit die Maximalbreite eines Einsatzwagens. Die Pinsel markierten hinderlich abgestellte Fahrzeuge mit abwaschbarer schwarzer Farbe. Ein nachfolgender Abschleppwagen würde die so markierten Automobile dann entfernen. Ob das „Schnurrbartauto“ jemals zum Einsatz kam, ist nicht bekannt.<sup>218 219</sup>

---

<sup>212</sup> Auto Touring 7/58, S. 16

<sup>213</sup> Bernd Kreuzer, Die Stadt im Zeichen des Automobils. Wien seit 1945. . In: Spurwechsel, Wien lernt Auto fahren (Wien2006) 61-75S. 69

<sup>214</sup> Landesgesetzblatt für Wien, 32. Verordnung, ausgegeben am 1. Dezember 1957  
<https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/landesgesetzblatt/jahrgang/1957/pdf/lg1957021.pdf>

<sup>215</sup> Wiener Garagengesetz 2008, B 100-000 - Wiener Garagengesetz –WGarG 2008  
<https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtsvorschriften/pdf/b1000000.pdf>

<sup>216</sup> Kreuzer, Stadt im Zeichen des Automobils S. 69

<sup>217</sup> der ÖAMTC berichtete über einen Artikel in der Zeitschrift „Profil“

<sup>218</sup> Auto Touring 2/74, S. 11

In Wien waren im Jahr 2014 683.258 Personenkraftwagen gemeldet<sup>220</sup>. Diese brauchen, bei einem Durchschnittswert von 9 m<sup>2</sup>/PKW 6 149 322 m<sup>2</sup><sup>221</sup> oder rund 615 ha Parkraum. Würden sie ohne Abstand nebeneinander stehen, entspräche das einer Fläche von ungefähr der Größe des Wiener Gemeindebezirks Währing oder der Gesamtfläche der Bezirke Margarethen, Mariahilf, Neubau und Alsergrund. Dass irgendeine Parkraumbewirtschaftung notwendig ist, wurde schon sehr früh erkannt. Diskutiert wurde und wird aber, wo und in welcher Form das geschehen soll. Die ersten Kurzparkzonen (ab 1959) waren noch kostenlos und sollten nur die Dauerparker fernhalten. Mittlerweile gibt es gebührenpflichtige Kurzparkzonen in weiten Teilen Wiens. In den inneren Bezirken und einigen äußeren sind sie flächendeckend. Die Anrainer können eine gebührenpflichtige Ausnahmebewilligung (im Volksmund „Parkpickerl“) beantragen. Diese polarisierende Maßnahme ist unter anderem dazu gedacht, die mit eigenem PKW nach Wien pendelnden Arbeitskräfte zu hindern, die Parkflächen Wiens zu tagsüber zu verstellen. An der Stadtgrenze wurden „Park and Ride“ Einrichtungen geschaffen, um den Pendlern ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmöglichkeiten zu erleichtern.

### 4.3 Tankstellen und Raststationen

*Postillion an der Schenke*

*Füttert die Rosse im Flug;*

*Schäumendes Gerstenge tränke*

*Bringt uns der Wirth im Krug.*

Rudolf Baumbach, Lieder eines fahrenden Gesellen, aus: Der Wagen rollt (1879)

---

<sup>219</sup> Eine weitere Skurrilität, die die Auto-Touring mehrfach anspricht, war in Wien der „Türschnapper“ (Bezeichnung der Auto-Touring). Damit waren selbsternannte Parkplatzwächter gemeint, die keine offizielle Funktion oder Berechtigung hatten. Manche gaben sich mit goldbetressten Kappen einen offiziellen Anstrich, alle verlangten eine Gebühr. Ob sie fixe Beträge oder ein Trinkgeld in freiwilliger Höhe erwarteten, geht aus den Berichten nicht hervor. Klar hervor geht aber, dass diese „Parkplatzwächter“ auf öffentlichen Autostraßen aktiv waren, keinerlei Verantwortung für geparkte Fahrzeuge übernahmen und wohl auch nicht übernehmen konnten und manchmal unangenehm wurden, wenn sie ihren Obolus nicht bekamen. Als bizarr kritisiert der ÖAMTC ihre Forderung, bereits beim Einparken bezahlt zu werden, da sie beim Ausparken vermutlich nicht mehr anwesend wären. Der mehr als zweifelhafte Sinn ihrer Funktion war den „Türschnappern“ offenbar selber klar. (Auto Touring 10/526/54, Auto Touring 17/56),

<sup>220</sup> <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/kfz-zr.html>

<sup>221</sup> Natürlich beanspruchen sie theoretisch denselben Platz beim Stehen wie beim Fahren.

Gasthäuser und Poststationen sorgten während der Postkutschenzeit für die Reisenden. Im Zuge der Motorisierung reist man schneller und bequemer. Die menschlichen Grundbedürfnisse der Reisenden haben sich deshalb aber nicht geändert. Sie wollen essen und trinken, ihre Notdurft verrichten, die verkrampten Muskeln lockern und sich kurz entspannen. Auch ihr Mobilitäts-Medium hat Bedürfnisse. Statt Stall, Hafer und Wasser braucht es jetzt einen Parkplatz und Treibstoff. Diese Bedürfnisse werden durch Raststätten und Tankstellen – oft in Kombination – erfüllt.

#### **4.3.1 Tankstellen**

Mit der Geschichte der Tankstellen in Deutschland hat sich der Bauhistoriker Joachim Kleinmann befasst. Vieles lässt sich auf Österreich übertragen.<sup>222</sup>

Der Begriff „Tankstelle“ wurde 1922 von der Treibstofffirma Olex eingeführt. Diese in Wien gegründete Mineralölgesellschaft errichtete die erste Großtankstelle in Hamburg.<sup>223</sup> Diese Firma schuf auch den Prototyp der Tankstellen: Sie bestehen aus einer eigenen Anlage abseits der Straße mit Zu- und Abfahrt. Die Zapfsäulen stehen unter einem auf Säulen ruhenden Dach, um Kunden und Tankwart vor der Witterung zu schützen. Später kamen noch Hallen für die Reparatur, Wartung und Wäsche der Wagen dazu. Diese Tätigkeiten wurden anfangs im Freien ausgeführt. Bunte Werbetafeln und die Firmennamen – und logos in Neonleuchtschrift machen die Tankstellen schon weithin sichtbar. An dieser Grundausstattung hat sich bis heute praktisch nichts geändert. Die Treibstofffirmen sorgten für ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild ihrer Tankstellen, um einen hohen Wiedererkennungswert sicherzustellen.

Schon in der Besatzungszeit, als Benzin in Österreich noch rationiert und oft von bescheidener Qualität war, bemühten sich die Tankstellen um einen Anstrich von Luxus und Komfort. In der Auto Touring Zeitung erschien eine Annonce, in der die Eröffnung der Esso Service Station „Festspielstadt Salzburg“ Sonntag, 7. August 1949 um 10:00 Uhr am Dr. Franz Rehrl Platz angekündigt wurde: *Rasches Tanken*

---

<sup>222</sup> Joachim Kleinmanns, Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle (Marburg 2002)

<sup>223</sup> Die erste Zapfsäule in Wien wurde 1925 eröffnet. Sie war nicht die erste in Österreich. Davor wurden sie schon in Graz, Salzburg, Klagenfurt, Villach, Mariazell, Semmering, Reichenau und Ischl installiert. (Quelle: ÖAMTC 1896-1996, S. 61)

*aus elektrischen, amerikanischen Durchlaufmessern, Wagenwaschen in einem eigenen Waschraum, Abschmierdienst mit modernen Apparaten in einem gekachelten Abschmierraum, Wagenlift, Ruhe- und Leseraum, Waschraum, Toiletteanlagen, interurbanes Telefon, Telegrammaufgabe, Reifendienst, Fahrzeugservice, Reise- und Straßendienst.*<sup>224</sup>

Betreut wurden die Tankstellen anfangs vom Pächter und eventuell seiner Familie. In den Fünfzigerjahren begannen die Ölkonzerne aber, ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild auch bei ihrem Personal durchzusetzen und führte Uniformen ein. Aus Amerika kommend wurde die Idee des „freundlichen und kompetenten Tankwarts“ auch in Europa übernommen. Gleichzeitig wurde der Service ausgeweitet. Man konnte Wagenwäsche, Ölwechsel und Reifenwechsel vornehmen lassen und Erfrischungen und Zubehör kaufen. Der Tankwart säuberte routinemäßig die Scheiben und prüfte Reifendruck und Ölstand. Dafür konnte er ein Trinkgeld erwarten.<sup>225</sup>

Die Ansprüche an das Können und Fachwissen eines Tankwarts wurden immer höher. In Deutschland ist es seit 1952 ein Lehrberuf mit dreijähriger Lehrzeit und Abschlussprüfung; in Österreich nicht, obwohl die Wirtschaftskammer (WKO) es begrüßen würde.<sup>226</sup>

Immer seltener werden allerdings die Kraftfahrzeuge von Personal betankt. Die meisten Tankstellen wurden auf Selbstbedienung umgestellt. Dazu war es notwendig, die Zapfsäulen so auszustatten, dass ein Kunde sie gefahrlos selber bedienen konnte und sie den zu zahlenden Betrag anzeigten. Bereits 1933 kam die *Rechenkopfsäule mit dem Veeder-Root-Zählmechanismus, welcher den Preis der abgegebenen Menge anzeigte*, in Amerika auf den Markt, ein Produkt der britischen Wayne and Pump Company. Der Mechanismus zeigte sowohl die eingefüllte Treibstoffmenge als auch die angefallenen Kosten an. In Deutschland wurde die Neuerung zwanzig Jahre später eingeführt. 1963 wurde die erste Zapfsäule mit

---

<sup>224</sup>Auto Touring, 8/49 S. 28

<sup>225</sup>Kleinmanns, Super, voll! S. 112f

<sup>226</sup>[https://www.wko.at/Content.Node/branchen/oe/TransportVerkehr/Fachverband\\_Tankstellen\\_fordert\\_Lehrberuf\\_Tankstellenfachk.html](https://www.wko.at/Content.Node/branchen/oe/TransportVerkehr/Fachverband_Tankstellen_fordert_Lehrberuf_Tankstellenfachk.html)

Münzeinwurf in Deutschland installiert. Nach Einwurf einer Fünf-Mark-Münze bekam man 8,9 Liter Normalbenzin.<sup>227</sup>

In Österreich waren die ersten Versuche mit Selbstbedienungstankstellen nicht erfolgreich. In der August- und in der Septemбераusgabe 1974 der Auto Touring wird darüber berichtet und auf den Erfolg dieser Einrichtung im Ausland hingewiesen. Deutschland hatte demnach bereits 40%, Schweden 70 – 80% seiner Tankstellen entsprechend umgerüstet. In Österreich gab es damals laut ÖAMTC 5.600 Tankstellen, von denen Mobil 77, Martha 8 teilweise in Selbstbedienung betrieben. Mehrere Gründe für die geringe Akzeptanz wurden angeführt: Die Umstellung der Zapfsäulen belief sich auf 100.000 bis 200.000 Schilling pro Stück, würde sich also nur langfristig amortisieren. Das Benzin war durch Selbertanken nicht billiger, somit für war die Kunden kein Anreiz vorhanden. Münzautomaten hatten in Österreich noch zusätzliche Probleme. Sie waren anfällig für Vandalismus. Außerdem war die größte österreichische Münzeinheit, die Zehn-Schilling-Münze, zu klein für einen effizienten Tankvorgang.

Heute übertragen vollelektronische Zapfanlagen Menge und Preis auf den Monitor im Kassenraum.<sup>228</sup> Bei „unbemannten“ Tankstellen kann man mit Kreditkarte oder Bargeld bezahlen.

Mittlerweile sind die meisten Tankstellen weit mehr als eine Treibstoff-Abgabestelle. Der steigende Konkurrenzdruck und die geringen Gewinnspannen zwingen die Unternehmen, ihr Angebot zu vergrößern. Neben dem schon länger üblichen vergrößerten Serviceangebot rund ums Kraftfahrzeug haben viele jetzt kleine Läden angeschlossen, in denen man auch außerhalb der üblichen Geschäftszeiten Lebensmittel, Tabakwaren, Lesestoff und Geschenkartikel kaufen kann. Einige haben auch Paketdienste übernommen. Die Österreichische Wirtschaftskammer veröffentlicht im Internet einen Bericht über die Tankstellen in Österreich (August 2014).<sup>229</sup> Demnach ist die Zahl der Tankstellen pro Einwohner stark zurückgegangen, obwohl die Zahl der Kraftfahrzeuge stark gestiegen ist. Kam im Jahr 1991 auf 1,993 Einwohner eine Tankstelle, waren es 2001 2.801 Einwohner,

<sup>227</sup> Kleinmanns, Super, voll! S-102

<sup>228</sup> Kleinmanns, Super, voll! S. 106

<sup>229</sup> [https://www.wko.at/Content.Node/branchen/w/Garagen---Tankstellen--und-Serviceunternehmungen/Tankstellen\\_in\\_Oe\\_Daten\\_Fakten\\_2014\\_2.pdf](https://www.wko.at/Content.Node/branchen/w/Garagen---Tankstellen--und-Serviceunternehmungen/Tankstellen_in_Oe_Daten_Fakten_2014_2.pdf)

2013 bereits 3.223 Einwohner. Österreich liegt damit im europäischen Vergleich im guten Mittelfeld. In Deutschland gibt es für durchschnittlich 5.600, in Großbritannien für 7.500 Einwohner eine Tankstelle. Was die Gewinnmargen im Treibstoffverkauf betrifft, so bildet Österreich zusammen mit Frankreich und Großbritannien das Schlusslicht.

Der Verbrauch an Kraftstoff ist in Österreich bis 2005 stetig gestiegen und hat sich seither trotz kleiner Schwankungen auf etwa derselben Höhe eingependelt. Der Absatz an Benzin war leicht fallend, an Diesel stark steigend und lag 2013 bei 79,5 % des Gesamtverbrauchs (etwa 6,4 Millionen Tonnen Diesel und 1,7 Millionen Tonnen Benzin). Im europäischen Vergleich ist der Preis für Treibstoff günstig.<sup>230</sup> Im Vergleich mit den EU-Nachbarländern ist auch die Steuerbelastung auf Treibstoffe nicht hoch.<sup>231</sup>

#### **4.3.2 Raststätten**

Für die während der NS-Zeit geplante Westautobahn wurde 1940 die Rastanlage in Melk ausgeschrieben. Es sollte eine Raststätte bei Melk-Pöchlarn mit Tankanlage an der Reichsautobahn Wien – Linz werden. Die Ausschreibung war auf „ostmärkische“ Architekten beschränkt. 4 km vom barocken Stift Melk entfernt, sollten sich die Autofahrer auf einer Terrasse an seinem Anblick erbauen. Vorgesehen war eine Terrasse für 300 Personen, ein Hauptgasträum für 100 Personen, einige Betten für außergewöhnliche Übernachtungen, Betriebsräume, Selbstversorgung durch Haltung von Kleinvieh und Anlage von Gemüsegärten. Die Raststätte sollte sich in die Landschaft einfügen. Kein Plan genügte den Ansprüchen. Die Pläne mussten „*in straffer Einheit und Schlichtheit männliche Kraft und klaren Willen zeigen*“.<sup>232</sup>

<sup>230</sup> Zum Vergleich mit dem höchsten europäischen Preis (Stand August 2013): Eurosuper 95: Österreich 1,37 €, Italien 1,75 €; Diesel: Österreich 1,3 €, Großbritannien 1,68 € pro Liter (Quelle: Bericht der WKÖ aus 2014)

<sup>231</sup> Umsatzsteuer plus direkte Verbrauchssteuern sind in etwa auf demselben Level wie die der Nachbarländer, die zum Ostblock gehörten. Die Abgaben sind in Deutschland (vor allem bei Benzin) deutlich höher, in Italien weit höher. (Quelle: WKÖ)

<sup>232</sup> Oskar Hoffmann, Wettbewerb für die Raststätte und die Tankanlage bei Melk-Pöchlarn, in: Die Straße (1941), Nr. 5/6 S.102 zitiert in Ralph Johannes/Gerhard Wölki, Die Autobahn und ihre Rastanlagen. Geschichte und Architektur (Petersberg 2005), S 29f

1965 kündigte der ÖAMTC in seiner Club-Zeitschrift die ersten Ausschreibungen für Rasthäuser und Tankstellen an der Westautobahn an.<sup>233</sup>

Heute sind die Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich gut mit Rastplätzen und Raststationen versorgt. Die Rastplätze verfügen über Parkraum, Sanitärräume, Sitzgelegenheiten, Kinderspielplätze und Videoüberwachung. Die Raststationen werden von der Asfinag an Pächter vergeben. Sie betreiben Restaurants und Tankstellen, manche auch Hotels und Konferenzräume. In die Landschaft einfügen müssen sich die Gebäude nicht – eher im Gegenteil. Es gibt „Kunstraststätten“, deren Architektur von österreichischen Künstlern wie Hundertwasser, Kumpf oder Hodina entworfen wurde.<sup>234</sup> Andere sind moderne Konstruktionen aus Stahl und Glas. Konkurrenz erhielten sie durch nahe den Autobahnabfahrten angesiedelte Fast Food- und Kaffeehaus-Ketten wie McDonald's und Starbucks.

#### **4.4 Verkehrsleitsysteme**

Zur Infrastruktur des Verkehrs, die zur Sicherheit aller Teilnehmer beitragen, gehören Verkehrsleitsysteme im weitesten Sinne. Dazu zählen Verkehrszeichen, optische und akustische Signalanlagen, Bodenmarkierungen, Handzeichen und Signale der Verkehrsbehörde.

##### **4.4.1 Statische und Wechselnde Verkehrszeichen**

- *Verkehrsschilder*

Der OAC stellte 1929 auf eigene Kosten Verkehrstafeln auf Ständern auf, die die Autofahrer auf Gefahren hinweisen sollten. Die UNO legte 1951 einheitliche internationale Regeln fest und empfahl Bildzeichen statt Texte. Moderne Verkehrstafeln haben eine lichtreflektierende Oberfläche. Auf Autobahnen sind sie auf beiden Seiten der Fahrbahn aufgestellt, um auch von Fahrern in der Überholspur gesehen zu werden. Wegweiser auf Autobahnen sind riesige Überkopfschilder, um schon auf große Entfernung gelesen werden zu können. Die hohen Geschwindigkeiten machen es auch notwendig, Tafeln und Hinweise in entsprechendem Abstand anzubringen. Hinweise auf Autobahnabfahrten sind einen

---

<sup>233</sup> Auto Touring 12/1965

<sup>234</sup> <http://www.autogrill.at/de/wo-sind-wir-autobahn>

Kilometer davor und ein weiteres Mal 500 Meter davor platziert, um den Fahrern ausreichend Zeit zu reagieren zu lassen.<sup>235</sup>

- *Armzeichen und Lichtzeichen*

In der Straßenverkehrsordnung von 1947 befasst sich ein eigenes Kapitel mit der Bedeutung der Arm- und Lichtzeichen. Diese dienen der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs und sind von allen Verkehrsteilnehmern zu befolgen. Lichtzeichen an den Kreuzungen waren allerdings damals in Wien noch wenig zahlreich. Der Verkehr wurde von Verkehrspolizisten geregelt, die an ihren weißen Kappen erkennbar waren. Sie hatten einen anstrengenden und gefährlichen Dienst, da sie schutzlos, manchmal auf einem Podest, in der Mitte der Kreuzung standen. Einige von ihnen zeichneten sich durch besondere Einsatzfreude und Sinn für Humor aus. Zwei waren in den Fünfzigerjahren stadtbekannt: Karl Schmalvogel, der den Verkehr an der Opernkreuzung dirigierte und wegen seiner unverwechselbaren Armgesten „Karajan der Opernkreuzung“ genannt wurde<sup>236</sup> und der „Toscanini des Verkehrs“ Josef Lukits, der an der Kreuzung Babenbergerstraße/Burgring seinen Dienst versah.<sup>237</sup> Die Polizeibeamten, die an den Kreuzungen den Verkehr regelten, waren im Gegensatz zu den strafenden Überwachungsorganen bei den Autofahrern sehr beliebt. Im Dezember 1949 brachte der ÖAMTC einen Artikel zum Thema „Weihnachtsgeschenke für Verkehrspolizisten“. Sie riefen die Autofahrer auf, Weihnachtspäckchen entweder selbst an der Kreuzung „ihrem Polizisten“ zu übergeben oder sich an der Weihnachtsaktion des Clubs zu beteiligen, der in der Vorweihnachtszeit Boten mit Gaben durch ganz Wien schickte. Zu Weihnachten 1955 wurden Geschenke für die „Weißen Mäuse“ angeregt. „Weiße Maus“ war der Spitzname der Beamten der motorisierten Verkehrspolizei, die in auffälliger Uniform auf weißen Motorrädern unterwegs waren, das Verkehrsgeschehen überwachten und gegebenenfalls eingriffen.<sup>238</sup> „Funkstreifen“ in Wien waren erst nach dem Staatsvertrag möglich, da die Sowjets es abgelehnt hatten, die Einsatzfahrzeuge mit Sprechfunk auszustatten.<sup>239</sup>

<sup>235</sup> vgl. Möser, Geschichte des Autos, 318-320

<sup>236</sup> <http://derstandard.at/1385171810560/Die-Opernpassage-war-ein-Symbol-des-Wiederaufbaus>

<sup>237</sup> Auto Touring 4/59

<sup>238</sup> <http://www.auto-motor.at/Motorrad/Motorrad-Archiv/Motorrad-Kurse-Polizei.html>

<sup>239</sup> Austro-Motor 10/60 S. 506

Auch Straßen mit Verkehrsampeln kamen lange nicht ohne Polizisten aus, da die Anlagen anfangs noch mit der Hand zu bedienen waren. Im Oktober 1955 verfasste Manfred Mautner Markhof, der Obmann des ÖAMTC, einen offenen Brief an Bürgermeister Jonas mit der Forderung, in Wien automatische Ampeln zu installieren. Paris hätte bereits hunderte, London tausend, Wien zwei.<sup>240</sup>

Noch im Jahr 1960 wurden 260 Kreuzungen durch Polizeibeamte, 61 Kreuzungen durch Ampeln, davon 30 mit Handschaltung, geregelt.<sup>241</sup>

Die erste automatische Ampelanlage wurde 1956 an der Kreuzung Argentinierstraße und Gußhausstraße im 4. Bezirk Wiener Gemeindebezirk montiert.<sup>242</sup>

Eine automatische Ampel mit Grünblinken am Ende der Grünphase wurde versuchsweise im Februar 1958 in der Johannesgasse installiert.<sup>243</sup> Eine weitere automatische Ampelschaltung gab es dann an der „perfekten Kreuzung“ Schottenring/Augartenbrücke im August desselben Jahres. Es war die erste „grüne Welle“. Für die Fußgänger gab es bei Bedarf „grün“ auf Knopfdruck, aber nur im Rhythmus der grünen Welle.<sup>244</sup>

1959 kam die generelle Einführung des Grünblinkens.<sup>245</sup>, 1962 der Anschluss von zehn Ampeln an die Wiener Verkehrsleitzentrale Bereich Schottentor.<sup>246</sup>

#### **4.4.2 Fußgängerübergänge**

Den Fußgängern wurden mit der Straßenverkehrsordnung von 1947 in geschlossenen Ortschaften die Gehsteige, Schutzwege und Schutzinseln zugewiesen. Das Betreten der Fahrbahn an allen anderen Stellen war nur bei gegebener Notwendigkeit (kein Gehsteig oder Fußgängerübergang in zumutbarer Entfernung vorhanden, Einsteigen in Bus oder Straßenbahn) gestattet und hatte „ohne unnötiges Verweilen“ zu erfolgen. Die markierten Schutzwege, im Sprachgebrauch „Zebrastrifen“, gaben den Fußgängern nur das Recht, dort die Fahrbahn zu betreten. Vorrang vor dem motorisierten Verkehr hatten sie bis zur

<sup>240</sup> Auto Touring 10/55, S.6

<sup>241</sup> Auto Touring 10/60, S.1

<sup>242</sup> <https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/geschichte/>

<sup>243</sup> Auto Touring 2/58,

<sup>244</sup> Auto Touring 8/59,

<sup>245</sup> <https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/geschichte/>

<sup>246</sup> <https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/geschichte/>

Straßenverkehrsordnung von 1960 nicht. In Deutschland wurde der Vorrang der Fußgänger auf Zebrastreifen schon 1956 eingeführt.<sup>247</sup>

Wie die meisten gesetzlichen Verordnungen, die Einschränkungen für den motorisierten Verkehr bedeuteten, wurde der geplante „Zebrastreifen-Paragraph“ im Vorfeld heftig kritisiert. §9, Absatz 2 besagt, dass der Lenker eines Fahrzeuges sich einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern darf, dass *„das Fahrzeug vor dem Schutzweg angehalten werden kann, um einem darauf befindlichen Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen“*.

Sogar die Polizei war gegen die geplante Regelung. Im August 1958 sprach sich Josef Holaubek, Polizeipräsident von Wien, dagegen aus, da sie den Fließverkehr behindern würde.<sup>248</sup> Ein weiteres Argument der Polizeidirektion war, dass die Schutzwege zu Todesfallen werden könnten, wenn sich Fußgänger zu Unrecht sicher wähnten. Der ÖAMTC machte geltend, dass Zebrastreifen ohne spezielle Hinweise wie Verkehrszeichen oder Lampen von Autofahrern zu spät bemerkt würden. Aber auch Verkehrsschilder vor den Schutzwegen würden nichts helfen, denn sie wären, vor allem bei Nacht, leicht zu übersehen. Außerdem käme die Aufstellung zu teuer.<sup>249</sup> <sup>250</sup> Der ÖAMTC befürwortete Fußgängertunnels und -ampeln mit Knopfdruck.<sup>251</sup>

Der Paragraph 9 aus 1960 wurde später präzisiert. Es ist jetzt ausdrücklich festgelegt, dass Fahrer eines Schienenfahrzeugs von der Verpflichtung ausgenommen sind bzw. dass ein Fußgänger die Fahrbahn noch nicht betreten haben, sondern nur die Absicht erkennen lassen muss, das zu tun.<sup>252</sup>

Der Austro-Motor kommentiert das Gesetz mit den Worten: *„Der Fußgänger erhielt in der neuen, ab Jänner 1961 in Kraft tretenden Straßenverkehrsordnung sozusagen*

---

<sup>247</sup> Auto Touring 9/56

<sup>248</sup> Auto Touring 8/56., S 2

<sup>249</sup> Auto Touring 11/56

<sup>250</sup> Diese Argumentation ist nicht einleuchtend. Es wird von Verkehrsteilnehmern erwartet, auch bei Nacht die Verkehrszeichen zu sehen und zu beachten. Auch der Einwand der finanziellen Belastung ist nicht überzeugend. Einige Monate später (Mai 57) plädiert der OAMTC, den „Schilderwald“ zu dezimieren. Allein auf den Bundesstraßen 1 und 17 könnten mehrere Dutzend entfernt werden. Die Stadt Wien war offenbar großzügig bei der Aufstellung von Schildern.

<sup>251</sup> Auto Touring 11/56, S.2

<sup>252</sup> Straßenverkehrsordnung S. 65

*eine gesetzliche Daseinsberechtigung als Straßenbenützer. Erstmals wurde ihm neben seinen Pflichten auch seine Rechte im Gesetzestext verbrieft. Zu Ende ist sein gleichsam geduldetes Dasein, das er lange genug gefristet hat.*<sup>253</sup>

Dieses Gesetz wurde allerdings häufig missachtet, wie viele Menschen bestätigen können, die in den Jahren nach seiner Einführung in Wien unterwegs waren.

Heute sind die meisten Straßen in österreichischen Städten mit eigenen Fußgängerampeln ausgestattet. Diese haben nur die Farben „rot“ und „grün“. Grün Blinken ist eine Warnung, dass die Ampel in vier Sekunden umschalten wird.<sup>254</sup>

#### **4.5 Stadt- und Verkehrsplanung in Wien**

Bis 1955 war der Kraftfahrzeugbestand auf über 650.000 angewachsen, bis 1960 hatte sich dieser Bestand verdoppelt.<sup>255</sup> Besonders für die Zentren der historisch gewachsenen Städte wurde die beginnende Massenmotorisierung zu einem Problem, das Städteplaner und Politiker effizient, kostenbewusst und zukunftsorientiert lösen mussten.

In Wien berief 1955 Bürgermeister Franz Jonas die erste Wiener Straßenverkehrs-enquete ein, die mit inländischen und internationalen Fachleuten besetzt war und die Themen "Grundsätzliches", "Straßenverkehrsplanung", "Baulichttechnische Fragen", "Gesetzliche Maßnahmen" und "Verkehrspolitik und öffentlicher Massenverkehr" diskutierten. Für Wien musste ein Generalverkehrsplan und ein langfristiger Finanzierungsplan erstellt, Studien über die akute Verkehrssituation beauftragt und Fragen der Modernisierung von Massenverkehrsmitteln geklärt werden. Auch die Schaffung von Schnellstraßen ins Stadtinnere und von ausreichend Parkraum waren dringliche Themen und mussten endlich in Angriff genommen werden.<sup>256</sup>

---

<sup>253</sup> Austro-Motor 9/60, S. 349

<sup>254</sup> Die Wiener Fußgängerampeln erhielten im Frühjahr 2015 weltweite mediale Aufmerksamkeit durch die „Ampelpärchen“. Wien war Austragungsort des Eurovision Song Contests und präsentierte sich als weltoffene Stadt. Die Fußgängerampeln an belebten Kreuzungen in der Innenstadt wurden mit neuen Symbolen ausgestattet. Statt eines stehenden oder gehenden „Männchens“ zeigen sie jetzt ungleich- oder gleichgeschlechtliche Paare. Die Ampeln sind ein häufiges Fotomotiv für Touristen. ([www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/neue-ampelsymbole.html](http://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/neue-ampelsymbole.html))

<sup>255</sup> Republik Österreich, S- 221

<sup>256</sup> <https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1955/november.html>

Drei Tage vor Beginn der Enquete wurde in Wien die „Opernpassage“ mit einem Festakt unter großer Publikumsbeteiligung eröffnet. Die Kreuzung Opernring/Kärntnerstraße bei der Staatsoper war eine der meistbefahrenen und unfallträchtigsten in Wien. Bereits 1952 wurde vom Leiter der Wiener Stadtplanung eine Reihe von Fußgängerunterführungen geplant und der Begriff „Passage“ dafür das erste Mal verwendet.<sup>257</sup> Der (ovale) Grundriss wurde der Londoner U-Bahn-Station Picadilly Circus nachgebildet.<sup>258</sup> Die Opernpassage war die erste Fußgängerunterführung Europas, die mit Läden, Lokalen und einer Toilettenanlage ausgestattet war. Sie war bei den Fußgängern beliebt, wurde im Ausland nachgeahmt und hieß bald im Volksmund „Jonas-Grotte“.<sup>259</sup> <sup>260</sup>Die Wiener Rathauskorrespondenz berichtete über das „Schmuckstück im Herzen der Stadt“; Vizebürgermeister Honay nannte sie den „Beginn einer zukunftsfreudigen Entwicklung“.<sup>261</sup>

In den nächsten Jahren wurden weitere Passagen gebaut, die heute aber in dieser Form nicht mehr existieren. Sie wurden entweder zu U-Bahn-Abgängen ausgebaut oder für andere Zwecke umgewidmet.

Brunners Nachfolger in der Stadtplanung, Dr. Roland Rainer (1958-1963) war kein Freund unterirdischer Lösungen. Er hatte schon als Teilnehmer der Verkehrsenquete die Opernpassage als unwirtschaftlich kritisiert und bevorzugte „Fußgängerbrücken als erwünschte Bereicherung und Gliederung des Stadtbilds“.<sup>262</sup> Er sprach sich auch gegen den Bau einer U-Bahn aus, für den es schon seit Jahren immer wieder Pläne, aber kein Geld gab. Die Pläne wurden aber nur aufgeschoben, nicht aufgegeben. Zwischen 1961 und 1970 wurden weitere Unterführungen, schon in Hinblick auf die U-Bahn, gebaut. Einige wurden auch für Haltestellen der Unterpflasterstraßenbahn („U-Strab“) genutzt.<sup>263</sup> Die U-Strab (auch Ustraba) war als Kompromiss und als vorläufige Lösung für besonders stark frequentierte Strecken, auf denen sich

---

<sup>257</sup> Kurz, Entwicklung Wiens, S. 153

<sup>258</sup> Kurz, Entwicklung Wiens, S. 156

<sup>259</sup> Kurz, Entwicklung Wiens, S. 292

<sup>260</sup> Am 16.9.1961: eröffnete Bürgermeister Jonas die Schottentorpassage. Sie hieß bald im Volksmund „Jonasreindl“ (Quelle: Rathauskorrespondenz September 1961)  
<https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1961/september.html>.

<sup>261</sup> <https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1955/november.html>

<sup>262</sup> Kurz, Entwicklung Wiens S. 157

<sup>263</sup> Kurz, Entwicklung Wiens S. 156

Autoverkehr und Straßenbahn gegenseitig behinderten, gedacht. Sie sollte zu gegebener Zeit in das U-Bahn-Netz inkludiert werden. Für die Linien entlang der Lastenstraße<sup>264</sup> wurde der Plan verwirklicht. Dort verkehrt heute die U2. Die unterirdisch geführte Strecke mehrerer Straßenbahnlinien entlang des Gürtels zwischen Südtiroler Platz und Matzleinsdorfer Platz existiert heute noch.

Unterführungen für Fußgänger und Straßenbahn konnten das Problem des stetig wachsenden Individualverkehrs zwar punktuell entschärfen, aber nicht lösen. Eine Lösung versprach nach amerikanischem Vorbild die Errichtung einer Stadtautobahn möglichst nahe dem Zentrum.<sup>265</sup> Am besten geeignet schien die Gürtelstraße („Gürtel“), eine in beiden Fahrtrichtungen mehrspurige Straße mit der erhöhten Trasse der Stadtbahn (heute U-Bahn) in der Mitte. Der Plan sah vor, die Stadtbahn abzureißen, in einer Parallelstraße als U-Bahn neu zu bauen und auf dem Gürtel eine Autobahn auf Stelzen zu errichten. Gegen dieses Projekt bildete sich sofort massiver Widerstand. Bürgermeister Felix Slavik (1970-1973) gab die Idee auf und sprach sich in der Folge dagegen aus.<sup>266267</sup> Der Wiener Gürtel wurde keine Autobahn, ist aber eine der meistbefahrenen Straßen in Österreich mit den bekannten Folgen: Verödung des städtischen Lebensraumes, schwache Sozialstruktur, Ansiedlung der Randbereiche des wirtschaftlichen Spektrums. In den letzten Jahren hat die Stadtverwaltung Maßnahmen ergriffen, dieser Tendenz entgegenzuwirken.<sup>268</sup>

Der öffentliche Verkehr, vor allem die Schienenfahrzeuge, und der Individualverkehr behinderten sich gegenseitig. Die Straßenbahnen auf längeren Strecken, besonders die Radialverbindungen, hatten enorme Verspätungen und wurden damit unattraktiv. Um diesem Missstand abzuhelpfen, wurden einzelne Linien verkürzt oder geteilt geführt und die Fahrgäste zum Umsteigen gezwungen. Das machte den öffentlichen

---

<sup>264</sup> Die Strecke ist wegen der inzwischen eingestellten Straßenbahnlinien E2, G2 und H2 heute noch als „Zweier-Linie“ bekannt.

<sup>265</sup> Nicht alle amerikanischen Städte bevorzugten diese Lösung. In San Francisco wurde 1959 nach einer Volksbefragung der Plan, eine Stadtautobahn zu bauen, aufgegeben, auf 250 Millionen Dollar Bundessubvention verzichtet und eine U-Bahn gebaut. (Quelle: Kurz S. 203)

<sup>266</sup> Kurz, Entwicklung Wiens, S 202

<sup>267</sup> Als Folge der massiven Ablehnung der Stadtautobahn-Pläne wurde auf der Klubtagung der Wiener SPÖ 1972 der Begriff „Stadtautobahn“ untersagt und durch den Begriff „Hochleistungsstraße“ ersetzt. (Quelle: Kurz S. 292)

<sup>268</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/westguertel/geschichte.html>

Verkehr zusätzlich unattraktiv.<sup>269</sup> Laut Hermann Knoflacher, Verkehrsplaner und Professor emeritus an der Technischen Universität Wien, war dieses Vorgehen Teil einer Strategie, den öffentlichen Verkehr von der Straße zu verdrängen.<sup>270</sup> Die Autofahrer-Vertretungen plädierten auch immer wieder dafür, Schienenfahrzeuge durch Busse zu ersetzen, wie es im Ausland häufig geschehen war. „*Vom Gleise befreit werden Straßen und Plätze – aber leider nicht in Wien*“ ist eine Überschrift in der ÖAMTC-Zeitung vom Juli 1958. „*Die Zeit der Straßenbahnen geht zu Ende*“ stellt der Autor fest. Sein Vorbild waren die USA, wo nur mehr eine einzige Stadt ein Straßenbahnnetz betrieb und wo seit 1953 kein Straßenbahnwagen mehr angeschafft worden war. In England gab es noch vier Städte, 83 % der öffentlichen Verkehrsmittel waren Busse.<sup>271</sup> In Wien wurde auch auf Busbetrieb umgestellt, aber in weit geringerem Ausmaß. Im Jahr 1960 hatte Wien das längste und dichteste Straßenbahnnetz der Welt.<sup>272</sup> Die schnell wachsenden Bezirke jenseits der Donau und in den südlichen Randgebieten allerdings waren unzureichend an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.<sup>273</sup> Für viele Bewohner dieser Gegenden, deren Arbeitsplätze im Zentrum lagen, war es deshalb ratsam oder unerlässlich, ein Auto anzuschaffen. Die Verlängerung der U-Bahnlinien hat die Verbindung in die zentralen Bezirke verbessert. Für Fahrten innerhalb und zwischen den Randbezirken sind öffentliche Verkehrsmittel nicht konkurrenzfähig.

#### 4.6 Die „zweite Stadt“

Im Zuge der Massenmotorisierung kam es nicht nur in Österreich zu dem Phänomen, das der Historiker Georg Rigele „die erste und die zweite Stadt“ nennt.<sup>274</sup> Er analysiert das Phänomen am Beispiel Wiens, aber es lässt sich an vielen Großstädten im In- und Ausland festmachen. Massenmotorisierung und „zweite Stadt“ bedingen sich gegenseitig. Die „zweite Stadt“ nimmt die Abwanderer, den „overspill“ der Großstadt auf. Wenn man auch in Österreich nie so weit gegangen ist wie beispielsweise in England, wo im Jahr 1967 Milton Keynes in Buckinghamshire als „new town“ geplant und errichtet wurde. Diese Stadt wurde von Stadtplanern

---

<sup>269</sup> Knoflacher, Virus 48

<sup>270</sup> Knoflacher Virus 48

<sup>271</sup> Auto Touring 7/58, S.1

<sup>272</sup> Kurz, Entwicklung Wiens. Zusammenfassung

<sup>273</sup> Kurz, Entwicklung Wiens, S. 157

<sup>274</sup> Georg Rigele, Die erste und die zweite Stadt.

entworfen, das Zielpublikum waren gebildete bzw. gut ausgebildete, gut verdienende Leute aus der Mittelschicht mit eigenem Fahrzeug, die ihre Betriebe und Arbeitsplätze in der Umgebung, vor allem im ca. 45 Meilen entfernten London, ihren kulturellen Lebensmittelpunkt aber in der Stadt selber hatten. In Österreich wanderten die Großstädter in Randbezirke oder kleine Orte in der Umgebung ab.

Es ist nicht mehr notwendig, in der Nähe des Arbeitsplatzes zu wohnen. Der Traum vom Eigenheim im Grünen, der zweite große Wunschtraum vieler Menschen während der Wirtschaftswunder-Phase, ließ sich so leichter verwirklichen. Die Anreise zu und von der Arbeitsstätte wurde dafür gern in Kauf genommen. In Österreich wird der Anfahrtsweg von Arbeitnehmern mit dem eigenen PKW durch das (umgangssprachlich „die“) Pendlerpauschale steuerlich gefördert. Die Gewährung der Pauschalbeträge ist unabhängig von der Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel. Sind sie nicht verfügbar oder nicht zumutbar, sind die Beträge deutlich höher. In allen Fällen sind sie entsprechend der Weglänge gestaffelt. Wer keine oder nur geringe Lohnsteuer zahlt, hat Anspruch auf den Pendlerzuschlag (Negativsteuer). Das erste solche Gesetz wurde im Juli 1988 ausgegeben.<sup>275</sup> Die aktuell gültige Regelung stammt aus 2014.<sup>276</sup>

Das heute noch beliebteste bzw. prestigeträchtigste Siedlungsgebiet außerhalb Wiens liegt im westlichen und nördlichen Wienerwald. Im Süden Wiens wurde mit der „Südstadt“ bei Maria Enzersdorf eine Siedlung geschaffen, die dem Begriff „New Town“ ziemlich nahe kommt. Die Einwohnerzahl stieg von 1961 bis 1971 von 3.825 auf 8.120.<sup>277</sup> Die Infrastruktur für Massen- wie für Individualverkehr ist gut ausgebaut. Vom Zentrum in Wien (Haltestelle Wien-Oper) bis Maria Enzersdorf-Südstadt fährt man mit der Lokalbahn Wien-Baden (Badner Bahn) in 35 Minuten.

Eine Haltestelle der Badner Bahn vor der Südstadt liegt Vösendorf. Der Ort ist bekannt durch eines der größten Einkaufszentren Europas. Die „Shopping City Süd“ (SCS) entstand zwischen 1970 und 1976 „auf der grünen Wiese“. Zwar ist sie mit Massenverkehrsmitteln erreichbar, aber eindeutig für den Autoverkehr ausgelegt. In

---

<sup>275</sup> Bundesgesetzblatt, ausgegeben am 29. Juli 1988, § 16, Absatz 1, Pkt. 6  
[https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1988\\_400\\_0/1988\\_400\\_0.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1988_400_0/1988_400_0.pdf)

<sup>276</sup> <https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/informationen-zur-pendlerfoerderung.html>

<sup>277</sup> <http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g31716.pdf>

den folgenden Jahren wurde sie laufend attraktiver gestaltet und ausgebaut. 1989 erhielt sie eine eigene Autobahn-Abfahrt. Führende internationale Konzerne (Möbel, Spielzeug, Elektronik) errichteten eigene Häuser als Fachmärkte, die in den Komplex eingebunden wurden. 1994 kam das SCS Multiplex dazu, eine Erlebniswelt mit Kinos, Gastronomiestätten und Freizeiteinrichtungen. Obwohl die SCS neben der Badner Bahn von Wien aus auch mit der Schnellbahn und einem Bus erreichbar ist, machen die mehr als 10.000 Parkplätze klar, welches das bevorzugte Verkehrsmittel für die Anreise ist. Pro Jahr kommen bis zu 25 Millionen Besucher in die Shopping City Süd.<sup>278</sup> Weitere Shopping Malls und Shopping Center in Österreich folgten. Sie sind nicht unumstritten, da sie Kaufkraft aus den Zentren der Städte abziehen. Die Folge war und ist Verödung der Stadtzentren und Schließung vieler Einzelhandelsgeschäfte.

Im Zuge der Motorisierungseuphorie wurde vielfach auf die Umwelt, auf historisch Gewachsenes, auf landschaftliche und architektonische Schönheit keine Rücksicht genommen. Autobahnen führen an den Ufern der Kärntner und der Salzkammergut Seen entlang; Ihre Stelzen stehen über dem Nationalpark Donauauen; architektonisch interessante Plätze in historischen Stadtkernen dienen als Parkplatz; an den urbanen Randgebieten siedeln sich Handelsketten an, die mit ihren funktionalen Zweckbauten und den riesigen weithin auffallenden Standorttafeln das Landschaftsbild verunstalten. Die Autofahrer und ihre Interessenvertretungen wünschten sich Straßen, die Bevölkerung und Touristen zu den landschaftlich und architektonisch schönsten Plätzen und in die unberührte Natur bringen sollten ohne zu bedenken, dass das ohne Einbuße von Schönheit und Unberührtheit nicht möglich ist.

## 5 Symbolische Bedeutung des Automobils

„[...] (*des Mannes liebstes Spielzeug, Statussymbol, Repräsentant der persönlichen Freiheit, unentbehrliches Gerät für Freizeit und Beruf – je nach dem, von welcher Warte man es betrachtet*) [...]“<sup>279</sup> beschreibt der ÖAMTC „*das Automobil*“. Diese Beschreibung ist unvollständig. Das Automobil ist auch Nukleus zur Gruppenbildung,

<sup>278</sup> <http://www.scs.at/W/do/centre/geschichte>

<sup>279</sup> Auto Touring, S. 12/74

erweiterter Wohnraum, Familienmitglied, Teil einer symbiotischen Beziehung, Idol, anthropomorpher Protagonist in Literatur und Film, Wirtschaftsmotor, Umweltzerstörer, ein Virus.... Auch diese Aufzählung ist nicht vollständig. Im 20. Jahrhundert wurde das Kraftfahrzeug zu einem zentralen Faktor der Wirtschaft und der Konsumgesellschaft und spielte eine wichtige Rolle im Alltag und Diskurs.

### 5.1 Instrument zur Gruppenbildung

In den frühen Ausgaben der Motor-Zeitschriften *Austro-Motor* und *Auto Touring* finden sich kraftvolle Bezeichnungen, die alle Autofahrer (und die es noch werden wollten) zu einer eingeschworenen Gemeinschaft machen:

*„alle Benzin-Besessenen“*<sup>280</sup>

*„wir Männer vom Motor“*<sup>281</sup>

*„alle, die wir dem Motor geschworen sind“*<sup>282</sup>

*„alle, die wir dem österreichischen Motorwesen auf die vielfältigste Art verbunden sind – als Erzeuger, als Händler, als Berufstätige, die das Motorfahrzeug nicht entbehren können, als Begeisterte schließlich“*<sup>283</sup>

Die ersten Autobesitzer fühlten sich einer elitären Gruppe zugehörig. Nicht nur war der Erwerb eines Automobils kostspielig, man musste auch risikofreudig und fortschrittsbejahend sein. Ein Automobil war ein Luxusgegenstand und eine technische Innovation. Sein bloßer Besitz genügte, Ansehen zu verschaffen. Sein Besitz war auch das Bindeglied, das aus den Autofahrern eine Gruppe, eine Gemeinschaft machte.

Der Sozialphilosoph Pierre Bourdieu (1930-2002) definiert und erklärt Klassenunterschiede der Gesellschaft in seiner Kapital-Theorie. Dabei verwendet er den Begriff „Kapital“ nicht (nur) im Sinne von Karl Marx, als „Ökonomisches Kapital“, sondern erweitert den Begriff durch das „Kulturelle Kapital“, das „Soziale Kapital“ und das „Symbolische Kapital“. Damit ist das Vermögen (nicht nur im materiellen Sinne)

---

<sup>280</sup> *Austro Motor* 4/49

<sup>281</sup> *Auto Touring*, S. 7/52

<sup>282</sup> *Austro Motor* 3/46

<sup>283</sup> *Austro Motor* 4/46

gemeint, das ein Individuum, eine Gruppe, eine Klasse erwerben und (teilweise) weitergeben kann durch Bildung, Inklusion in soziale Netzwerke, symbolische Tauschbeziehungen und andere Interaktionen. Alle vier Kapitalien können akkumuliert und ineinander umgewandelt werden. Für Pierre Bourdieu basiert das Soziale Kapital auf der Zugehörigkeit zu einer Gruppe; durch das gegenseitige Erkennen und Anerkennen funktioniert es auch als Symbolisches Kapital.<sup>284</sup>

*„Sozialkapitalbeziehungen können nur in der Praxis auf der Grundlage von materiellen und/oder symbolischen Tauschbeziehungen existieren, zu deren Aufrechterhaltung sie beitragen, Sie können auch gesellschaftlich institutionalisiert und garantiert werden,, und zwar sowohl durch die Übernahme eines gemeinsamen Namens, der die Zugehörigkeit zu einer Familie, einer Klasse, einem Stamm oder auch einer Schule, einer Partei usw., kennzeichnet, als auch durch eine Vielzahl anderer Institutionalierungsaspekte, die die davon Betroffenen gleichzeitig prägen und über das Vorliegen eines Sozialkapitalverhältnisses informieren.“<sup>285</sup>*

In vielen Staaten bildeten sich Interessensvereinigungen, die Autofahrer Clubs, die sich für die Anliegen ihrer Klientel einsetzten. In Österreich gab es anfangs zwei, ÖTC und ÖAC, die sich 1946 zum Österreichischen Motorrad und Touring Club (ÖAMTC) zusammenschlossen.<sup>286</sup> Aus dem 1899 gegründeten „Verband der Radfahrer Österreichs“, zu dem sich elf Arbeiter-Radfahrervereine verbanden, entstand der "Arbeiter-Radfahrer-Bund Österreichs", der 1962 im Zuge der Motorisierung seinen Namen in „Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs“. (ARBÖ)<sup>287</sup> änderte<sup>288</sup>. Beide Clubs betreiben seit ihrem Bestehen Lobbying für die autofahrende Bevölkerung und geben regelmäßig erscheinende Zeitschriften für ihre Mitglieder hieraus.<sup>289</sup> Beide Clubs bezeichnen sich als politisch unabhängig. Dasselbe kann man allerdings weder von ihren Ursprüngen noch von den Persönlichkeiten im jeweiligen Vorstand sagen. Die Kraftfahrer müssen sich entscheiden, welcher Gruppe innerhalb der Gruppe sie sich als zahlende Mitglieder anschließen wollen.

<sup>284</sup> vgl. Bourdieu, Die verborgenen Mechanismen der Macht (Hamburg 2005), 49-79

<sup>285</sup> Bourdieu, Mechanismen der Macht, S. 63f

<sup>286</sup> Mitgliederzahl: ca. 2 000.000 (Quelle: ÖAMTC Homepage)

<sup>287</sup> Mitgliederzahl: ca. 460.000 (Quelle: dasrotewien.at)

<sup>288</sup> [http:// www.dasrotewien.at/auto-motor-und-radfahrerbund-oesterreichs-arboe.html](http://www.dasrotewien.at/auto-motor-und-radfahrerbund-oesterreichs-arboe.html)

<sup>289</sup> Der ÖAMTC (Auto Touring) seit 1946, der ARBÖ (Freie Fahrt) seit 1961

Laut Bourdieu gibt es bei allen Gruppen mehr oder weniger institutionalisierte Formen der Delegation. *Der mit der „plena potestas agendi et loquendi“ ausgestattete Bevollmächtigte wird beauftragt, die Gruppe zu **vertreten**, in **ihrem Namen** zu handeln und zu sprechen, und so, aufgrund des allen gehörenden Kapitals, eine Macht auszuüben, die in keinem Verhältnis zu seinem persönlichen Gewicht steht.* (fett im Original kursiv).<sup>290</sup>

Die Autofahrer-Clubs wurden das mächtigste Sprachrohr der Krafffahrer. Sie konnten im Laufe der Jahre vielfach ihre Wünsche gegen allgemeine Interessen oder geplante staatliche Anordnungen durchsetzen. Ihre Vertreter werden in den Verkehrsbeirat entsandt. Mittlerweile verfügen sie auch über beträchtliches ökonomisches Kapital.

Zum ersten Präsidenten des ÖAMTC wurde Dr. Manfred Mautner Markhof sen. (1903-1981) gewählt. Er leitete den Club viele Jahre. Als Nachkomme einer prominenten Familie, als Kunstmäzen und Sportförderer verfügte er bereits über beträchtliches soziales Kapital und ein ausgedehntes soziales Netzwerk, an dem die Gruppe teilhaben konnte.

Die Autofahrer als Gruppe bekamen auch eine eigene Rundfunksendung. Am 8. April 1957 lief zum ersten Mal im Radio „Autofahrer unterwegs“. Der Untertitel war „Mit Musik auf Reisen“, die Signation, „Blende auf“ des Komponisten Werner Müller war bald allgemein bekannt. Die Sendung lief täglich zur Mittagszeit. Unter der Annahme, dass Autofahrer – meist noch ohne Autoradio oder gar Telefon unterwegs – auf längeren Strecken zu Mittag in Gasthäuser einkehren und die Sendung hören würden, wurden Botschaften und Aufrufe durchgesagt mit der vertrauten Formel: „Der Autofahrer unterwegs in einem (Farbe und Automarke) mit dem Kennzeichen (Kfz-Kennzeichen) wird gebeten, (zu Hause, in der Firma,...) anzurufen“. Ergänzt wurden die Durchsagen mit Straßenzustandsberichten (verlesen von Sprechern des ÖAMTC oder des ARBÖ), Hinweisen der Verkehrspolizei, populären Musikstücken und Werbung. Die Sendung wurde nicht aufgezeichnet, sie fand live vor Publikum, zeitweise im Wiener AEZ<sup>291</sup>, statt. Die Moderatorinnen und Moderatoren waren bekannt und beliebt. Sie sprachen aus dem Stegreif und reagierten auch auf

<sup>290</sup> Bourdieu. Mechanismen der Macht, S. 67f

<sup>291</sup> Ausstellungs- und Einkaufszentrum im 3. Wiener Gemeindebezirk, 2000 abgerissen

ungeplante Ereignisse. Sie trugen ebenfalls zur Bildung des „Wir-Gefühls“ bei, indem sie von der „Autofahrer-Familie“ und von „Straßenkameraden“ sprachen. Die Autofahrer-Familie fand sich zu Hilfeleistungen zusammen.<sup>292</sup> Besondere Hilfeleistungen durch Straßenkameraden wurden dankbar verlautbart. Auch unangenehme Aufrufe (Suche nach abgängigen Kindern oder gestohlenen Kraftfahrzeugen) wurden nicht als negativ empfunden, da sich die Autofahrer-Familie gemeinschaftlich darum kümmerte. Anfang der 1990er Jahre wurde die Sendung nicht mehr von allen Landesstudios übernommen; im April 1999 wurde sie ganz eingestellt. Die Erinnerungen der Sprecherinnen und Sprecher, zu deren prominentesten Louise Martini, Rosemarie Isopp und Walter Niesner gehörten, wurden in Buchform herausgegeben.<sup>293</sup>

Die Autofahrer-Clubs bestätigen das Gruppengefühl ihrer Mitglieder zusätzlich, indem sie gegen reale oder vermeintliche Ungerechtigkeiten oder Zumutungen vorgehen und sie in eine „Opfergemeinschaft“ einbinden. Der vehemente Protest gegen die Schuldzuweisungen an den hohen Unfallzahlen in der Nachkriegszeit ist ein Beispiel dafür.<sup>294</sup><sup>295</sup> Dieser „Othering“-Prozess, der motorisierte und nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer spaltet und auch von Fußgängern und Radfahrern betrieben wird, ist mit schuld an der verzögerten Umsetzung sinnvoller Projekte. Ein weiteres Beispiel ist die gemeinschaftliche Bekämpfung von Regeln und Gesetzen, die die Freiheit der Fahrer und des Fahrens einschränken. Alkoholkontrollen, Tempolimits und Parkraumbewirtschaftung zählen dazu. Auch die immer wiederkehrende Feststellung, Autofahrer wären Opfer finanzieller Ausbeutung, bestätigt die Kfz-Betreiber als homogene Gruppe, die das gleiche Schicksal teilen.<sup>296</sup>

Auch bestimmte Automarken tragen zu einer Gruppenbildung bei. Die Besitzer eines Citroen 2CV oder einer Citroen Dyane (zu denen ich auch gehörte) grüßten sich mit

---

<sup>292</sup> Beispiel: Ein Autofahrer brachte ein dringend benötigtes Medikament nach Bratislava, damals noch hinter dem „Eisernen Vorhang“.

<sup>293</sup> Lore Neumeier (Hg.), *Autofahrer Unterwegs*. Prominente Sprecher erinnern sich (Wien/Köln/Weimar o.D.)

<sup>294</sup> „Man erziehe zuerst die Straßenpassanten, Radfahrer u. dergl. und mache dann erst dem Kraftfahrer Vorwürfe.“ *Auto Touring* 8/54

<sup>295</sup> „Sehr oft sind sie (die Fußgänger) durch eine unbewußte Selbstbestrafungs- oder – zerstörungstendenz dem schuldlosen Fahrer an den Kühler oder unter die Räder getrieben worden.“ *Austro Motor* 4/46

<sup>296</sup> „Der Automobilmismus wird als unerschöpfliche Melkkuh betrachtet, aus der immer wieder und wieder versucht wird, das Letzte herauszupressen.“ (*Auto Touring* 1/49, S.3)

Handzeichen, wenn sie sich unterwegs begegneten. Es gibt auch heute noch „Enten“-Clubs, obwohl die Produktion der Fahrzeuge bereits 1990 bzw. 1986 eingestellt wurde.

Nicht unumstritten ist das Treffen der Golf GTI<sup>297</sup>-Fans, das seit 1982 jährlich am Wörthersee stattfindet. Kamen zum ersten Treffen knapp 100 Besucher, sind es mittlerweile mehr als 100.000,<sup>298</sup> die die kleinen Gemeinden am See, vor allem den Veranstaltungsort Maria Wörth, an die Grenzen der Organisationsfähigkeit der Veranstalter und die Geduld der Anrainer bringen. Das Fest hat den Volkswagen-Konzern als Sponsor gewonnen und wird auch von Fahrern anderer (VW-) Marken besucht. Der Golf GTI ist aber unbestritten die Ikone der Veranstaltung.

## 5.2 Statussymbol

*Oh Lord, won't you buy me a Mercedes Benz ?*

Janis Joplin, 1970

Im Nachkriegsösterreich bildete der Traum vom American Way of Life“ einen auffallenden Unterschied zur harten Wirklichkeit. Statt Massenmotorisierung, Freiheit der Landstraße und Modellvielfalt wie in den USA gab es zahlreiche Hürden beim Erwerb eines der raren, überalterten Fahrzeuge, hohe Steuern und Zölle, beschädigte Straßen, Zonengrenzen und Benzinrationierung. Die Autofahrer-Lobby kämpfte jahrelang gegen die Beurteilung des Personenkraftwagens als Luxusgegenstand.<sup>299</sup> Er sollte vielmehr als unentbehrliches Hilfsmittel für Beruf und Freizeit betrachtet werden. Zu diesem Thema wurden häufig in den Autozeitschriften prominente Fahrer und Fahrerinnen befragt. Der Stil dieser Testimonials unterscheidet sich allerdings erheblich, je nachdem, ob es sich um würdige Herren oder junge Frauen handelt. Der Burgschauspieler Ewald Balser (1898-1978) schätzt sein Fahrzeug in der Freizeit: *„Das Auto bringt uns aus dem Gelärme des betriebsamen Alltags in die beseligende Ruhe der Natur“*; der Arzt und Wissenschaftler Dr. Leopold Schönbauer(1888-1963) braucht sein Fahrzeug beruflich: *„Das Auto ist zum nützlichen Gehilfen im Kampf um Wohl und Gesundheit*

<sup>297</sup> Volkswagen Golf GTI (Grand Tourisme Injection), seit 1976 in mehreren Versionen gebaut; ursprünglich das VW Golf Modell mit der stärksten Motorleistung

<sup>298</sup> <https://www.volkswagen.at/gti-treffen/gti-treffen-geschichte>

<sup>299</sup> Austro Motor, 1/48, Auto Touring. 5-6/50, 11/52

der Menschen geworden.“<sup>300</sup> Im selben Heft wird in einem Artikel mit der Überschrift „Eine kleine Frau fährt in die Welt“ („unsere bekannte liebe“) Waldtraud Haas (1927) als Fahrerin eines Citroen vorgestellt. Die Gedanken an ihr Auto „zaubern ein zufriedenes und dankbar-glückliches Lächeln über ihr entzückendes Gesicht!.“ Das ist nachvollziehbar, behält doch ihre *Kleidung* „auch im Auto Form und Eleganz“.<sup>301</sup>

Der Dualismus „Prestige- oder Gebrauchsgegenstand“ wurde nie überwunden und soll es auch nicht werden. Er bildet die Grundlage der Autowerbung. Er ist mitbestimmend bei der Kaufentscheidung.

Auch wenn die Motorkonzerne die Massenmotorisierung zum Ziel hatten, gaben sie den Anstrich von Luxus für ihre Produkte keineswegs auf. Die großen Autohäuser hatten ihre Geschäftslokale in oder nahe der Innenstadt.<sup>302</sup> Mit steigendem Massenkonsum wurde der Schaufensterbummel eine beliebte Freizeitbeschäftigung. In den vollverglasten, prächtigen Geschäftsräumen der Autohändler konnten die neuesten Modelle der teuren Marken bewundert werden.

Wenn schon der Besitz eines Automobils, zumindest theoretisch, jedem ermöglicht wird und der Erwerb eines Führerscheins fast zur Allgemeinbildung gehört, will man mit der Wahl des Fahrzeugs ein Statement abgeben. Der Fahrer eines Sportwagens, eines SUVs oder eines Smart will etwas über seine Person aussagen.

„Die Menschen fahren nicht einfach im Auto, sie tragen es wie einen Anzug“ stellen Marsh und Collett (The Driving Passion 1986)<sup>303</sup> fest.

Schon die Bevorzugung eines bestimmten Erzeugerlandes kann ein Statement sein. In den Fünfzigerjahren war ein „Amerikaner“ mit Heckflossen und Chrom ein Gegenstand der Bewunderung. Deutsche Fabrikate (BMW, Audi, Opel) gelten als solide, italienische (besonders die Sportwagen) als rasant im Design aber rostanfällig, japanische als pragmatisch, französische als unzuverlässig. Alle hatten (und haben) aber auch eingeschworene Liebhaber.

<sup>300</sup> <sup>300</sup> Austro Motor, 11/49, S. 286

<sup>301</sup> <sup>301</sup> Austro Motor, 11/49, S. 293

<sup>302</sup> Liewers am Stubenring, Tarbuk am Opernring, Denzel Opernring und Gumpendorferstraße nahe Stadtzentrum

<sup>303</sup> deutsche Ausgabe: Peter Marsh/Peter Collett, Der Auto-Mensch.- Zur Psychologie eines Kulturphänomens (Olten 1991), S. 73

Neben Autotype und Wagenklasse kann die Präsentation des Wagens zur Kultivierung des eigenen Images herangezogen werden.

Leere Zigarettenschachteln und Kaffeebecher in einem ungewaschenen Auto können (und sollen vielleicht auch) etwas über den Fahrer aussagen. Ebenso ein Wagen, der mit state-of-the-art Navigationsgerät und Audio-Anlage ausgestattet ist und in dem die vorgeschriebene Ausrüstung inklusive Werkzeug vollständig und wohlsortiert im Kofferraum liegt. Auch Sportausrüstung kann der Selbstinszenierung dienen. Als in den 1980er Jahren das Windsurfen ein Trendsport wurde, sah man Autos, die mit dem Equipment auf dem Dach den ganzen Sommer über herumfahren.

### 5.3 Heim auf Rädern

Viele Menschen fühlen sich in ihrem Auto zu Hause. Sie lieben seinen vertrauten Anblick, seinen vertrauten Geruch und das vertraute Gefühl hinter dem Lenkrad. Es ist ein zusätzlicher Aufenthaltsraum, eine Erweiterung ihres Heims. Man kann in ein Autokino fahren und sich einen Film ansehen, in einem Drive-in Restaurant ein Menü bestellen und genießen. Man kann vom eigenen sicheren Fahrzeug aus durch einen Safaripark fahren und wilde Tiere beobachten – alles in den „eigenen vier Wänden.“

In der Dezemberausgabe der Auto Touring von 1956 analysiert der Autor des Leitartikels, Ernst Hornickel, *„was eigentlich den Tourismus im Automobil so lebenswert, so begehrenswert macht: Es ist der morgendliche Blick aus dem Hotelfenster auf den Wagen, der unten im Hof steht, [...] So beschert er überall in der Fremde das flüchtige Glück der Geborgenheit, und seine Spur, die er zieht, ist wie eine Nabelschnur zur Heimat, die nie abreißt.“*<sup>304</sup>

Das Heim auf Rädern muss auch entsprechend gepflegt und geschmückt werden.<sup>305</sup> Autowäsche kann von Hand oder in einer Waschanlage erfolgen. 1963 baute der Erfinder Franz Christ die erste vollautomatische Autowaschanlage neben dem elterlichen Betrieb in Memmingen.<sup>306</sup> Das System wurde weiter entwickelt und ist die

---

<sup>304</sup> Auto Touring 12/56

<sup>305</sup> 1948 eröffnete in der Heinestraße in Wien ein „Auto-Kosmetiksalon“ (Austro Motor 16/48, S. 49), 1955 annoncierte die Firma Pollak, Spezialhaus für Fahrzeugverschönerung im 9. und im 20. Bezirk (Auto Touring 12/55)

<sup>306</sup> Die Geschichte der Otto Christ AG und ihre Autowaschanlagen

Basis der modernen Anlagen und Waschstraßen. Handwäsche war daneben aber lange Zeit sehr beliebt. An Wochenenden konnte man häufig Familien sehen, die auf der Straße oder auf ihrem eigenen Grundstück mit Kübel, Schwamm und Bürste liebevoll ihr Auto reinigten. Mittlerweile ist das fast überall verboten, da es die Straße verunreinigt und das Grundwasser gefährdet. In manchen Haushalten war es aber auch eine Streitfrage: Gehörte die Autoreinigung zu den Pflichten der Hausfrau oder hatte der Mann, analog zu Reiter und Pferd, sein Vehikel selber zu putzen. Besonders sorgfältige Männer gingen nach einem Regenschauer hinaus, um ihr Auto mit einem weichen Schwamm „abzuziehen“, um Wasserflecken zu vermeiden.

Die „Verschönerung“ des Automobils konnte von Männern oder Frauen in Angriff genommen werden. Männer waren zumeist für aufgeklebte Ralleystreifen, Alufelgen, Weißwandreifen, Edelholzenkräder und ähnliche sportliche oder luxuriöse Zusätze verantwortlich. Für die Gemütlichkeit waren eher die Frauen zuständig. Pölster mit der Autonummer bestickt, umhänkelte Toilettepapier-Rollen, Stofftiere und Kunstblumen auf der Hutablage vor dem Heckfenster waren ihre Sache, meist auch die baumelnden Babyschuhe oder Rosenkränze am Innenspiegel. Sitzüberzüge aus Kunstfell oder ein Geflecht aus Holzperlen auf der Sitzlehne sind weniger leicht gendermäßig zuzuordnen. In Annoncen wurden Accessoires angeboten wie Gummigaloshen für die Stoßstangen, Sprühdosen für Autowachs, Mittel zur Luftverbesserung im Wagen oder Winker-Blinker.<sup>307</sup> Beliebt waren auch Aufkleber an Fenstern oder Stoßstangen. An den Fenstern prangte in den Fünfziger- und Sechziger-Jahren gerne das Logo der Großglockner-Hochalpenstraße. In den Siebziger- und Achtziger Jahren waren mehr oder weniger humor- oder sinnvolle Sprüche auf den Stoßstangen oder am Heck des Wagens populär. Zur Weihnachtszeit konnte man kleine, beleuchtete Christbäume sehen, die allerdings in Lastkraftwagen beliebter waren als in PKWs. Seit der Jahrtausendwende gibt es eine neue Sticker-Mode. Eltern kleben die (meist ungewöhnlichen) Namen ihrer Kinder auf das Heck oder die Heckscheibe. Die Sticker kann man im Internet bestellen. Diese Mode hat sich allerdings in Deutschland stärker durchgesetzt als in Österreich. Der ÖAMTC kritisierte bereits im November 1956 die vielen unnötigen Dinge im Auto,

---

<https://www.youtube.com/watch?v=KfQaKTnEts>  
<sup>307</sup> Auto Touring, 8/56

die die Sicht behindern und regte an, die Stofftiere lieber den Kindern der Ungarnflüchtlinge zu schenken.<sup>308</sup>

Als Bedrohung für das Heim werden die Rücksichtlosen gesehen, die knapp auffahren, in die eigene Spur drängen und so in das eigene Revier eindringen. Revierverletzung hat Aggression zur Folge.<sup>309</sup>

Man kann aber auch Gäste in das „rollende Heim“ einladen bzw. sich um eine Einladung bemühen. Autostopp war bereits in den Fünfzigerjahren ein Thema für den ÖAMTC, der den Autofahrern davon abriet, da die Mitfahrenden bei einem Unfall von der Versicherung nicht gedeckt waren.<sup>310</sup> Manche Autofahrer hielten die Tramper selber für ein Sicherheitsrisiko. Im Oktober 1955 machte ein Leser der Auto Touring den Vorschlag, vom Autostopper vor dem Einsteigen ein polizeiliches Führungszeugnis, ein Charakterzeugnis von Schule oder Lehrherrn und eine schriftliche Verzichtserklärung auf Schadenersatzanspruch zu verlangen.<sup>311</sup> Nicht nur die Autofahrer, auch die Hitchhiker wurden gewarnt. Vor allem jungen Frauen wurde vom Stoppen abgeraten. Trotzdem wurde es immer beliebter. Berufskraftfahrer nahmen auf langen Strecken gerne Leute mit in der Erwartung, durch Gespräche die Monotonie und die gefährliche Ermüdung zu minimieren. In den späten Sechzigerjahren, der Zeit des gesellschaftlichen Umbruchs war das ungebundene, kostenlose Reisen ein Teil der neuen großen Freiheit für junge Leute. Nicht nur „Hippies“ und „Gammler“ machten davon Gebrauch. Meistens standen die Anhalter auf den Zu- oder Abfahrten von Tankstellen, wobei es als „Ehrensache“ galt, sich nicht vorzudrängen. Wer später kam, stellte sich weiter hinten auf. Leichter Nieselregen galt als förderlich, starker Regen dagegen nicht. Man konnte entweder mit gestrecktem Arm und gestrecktem Daumen anzeigen, dass man mitgenommen werden wollte oder ein Schild mit dem Ziel der Reise in die Höhe halten. Ein freundliches Lächeln war in jedem Fall unerlässlich. Mit dem allgemein steigenden Wohlstand der österreichischen Bevölkerung konnten sich immer mehr Menschen ein eigenes Auto oder zumindest eine Eisenbahnfahrt oder ein Flugticket leisten und das Fahren per Anhalter verlor an Beliebtheit. Ganz in Vergessenheit geraten ist es

---

<sup>308</sup> Auto Touring, 11/56

<sup>309</sup> vgl. Marsh/Collett, Der Auto Mensch, S. 218

<sup>310</sup> Auto Touring, 7/49 unter dem Titel „Landstraßen Unfug“

<sup>311</sup> Auto Touring, 10/55, S. 28

aber nicht. Fans dieser Art des Reisens finden sich heute auf Internetplattformen zusammen. Dort werden auch Tipps und Verhaltensregeln veröffentlicht, die früher unter den Anhaltern während des Wartens auf der Straße ausgetauscht wurden.

Abseits von Zeitgeist oder Jugendsubkultur sind zu allen Zeiten Menschen von Bekannten oder Fremden zum Mitfahren eingeladen worden und haben diese Einladung gerne angenommen.

#### 5.4 Symbiotische Beziehung

*Gestern hat mi's Glück verlassen  
Du liegst am Autofriedhof draußen  
Dabei warst du doch immer ois für mi*

Rainhard Fendrich, 1980

Fendrichs Requiem auf sein geliebtes Automobil ist ironisch überzeichnet. Die Ironie würde aber wirkungslos bleiben, hätte sie keinerlei Bezug zur Realität.

Eine innige Beziehung zum Auto wird eher dem Mann als der Frau zugeschrieben. Im April 1955 erteilt der ÖAMTC in seiner Clubzeitschrift auf der Seite „Für die Dame“ den Partnerinnen von Autonarren gute Ratschläge: Wenn der Mann mit dem Auto verheiratet ist und viel Geld für das Fahrzeug ausgibt, solle sie bedenken, dass es Schlimmeres gibt. Für die Frau wäre es angenehmer, gefahren zu werden als zu Fuß gehen zu müssen. Und schließlich könne sie sich ja beteiligen, zum Beispiel bei der Autopflege.<sup>312</sup>

Der Sozialpsychologe Erich Fromm (1900-1980) sieht das anders. In seiner „Anatomie über die menschliche Destruktivität“<sup>313</sup> sieht er die übersteigerte Liebe zur Technik und zu technischen Artefakten als nekrophilen Charakterzug. „Nekrophilie“ in seinem Sprachgebrauch hat keine sexuelle Komponente, sondern bedeutet „die Liebe zu Totem“ im Gegensatz zur „Liebe zu Lebendigem“ und ist bei starker Ausprägung krankhaft und zerstörerisch. Der besseren Verständlichkeit halber führt er ein Beispiel an:

<sup>312</sup> Auto Touring, 4/55, S.22

<sup>313</sup> Erich Fromm, Anatomie der menschlichen Destruktivität (Stuttgart 1974)

*„Überall in unserer industrialisierten Welt gibt es Männer, die für ihren Wagen zärtlichere Gefühle und ein größeres Interesse hegen als für ihre Frau. Sie sind stolz auf ihren Wagen; sie pflegen ihn; [...] sie beobachten ihn ständig und sind besorgt, wenn er die geringsten Anzeichen einer Fehlfunktion erkennen läßt; [...] das Leben ohne Wagen kommt manchen unerträglicher vor als das Leben ohne Frau. Ist diese ‚Liebe‘ zum Automobil nicht etwas merkwürdig, um nicht zu sagen pervers?“<sup>314</sup>*

In einer weniger symbiotischen Beziehung wird das Auto manchmal wie ein geliebtes Heimtier behandelt. Es bekommt einen eigenen Namen. Es bekommt, wenn das möglich ist, einen eigenen „Stall“ neben der menschlichen Wohnstätte.<sup>315</sup> Wo das nicht möglich ist, wird ein Garagenplatz gemietet. Das Fahrzeug soll nicht der Witterung ausgesetzt werden. Eine Delle am Kotflügel schmerzt wie die Verletzung eines geliebten Lebewesens.

Tiere haben einen Schutzheiligen – Franz von Assisi; Automobile auch – St. Christophorus (oder Christopherus). Er ist der Patron des Verkehrs, der Straßen, der Flößer, Fähr- und Seeleute, Schiffer, Kraftfahrer, Pilger, Reisenden, und Luftschiffer. An seinem Gedenktag, dem 24. Juli, findet seit 1928 in der Pfarrkirche von St. Christophen in Niederösterreich die „Autoweihe“ statt. Bis zu 500 Fahrzeuge kamen in den letzten Jahren. Nach einer gemeinsamen Feldmesse geht der Pfarrer durch die Reihen der geparkten Fahrzeuge und segnet sie und ihre Besitzer mit Weihwasser und einem kurzen Gebet.<sup>316</sup> Es gibt Christophorus-Medaillen zu kaufen, die im Auto angebracht werden sollen. Der Heilige Christophorus soll das „Team“ – Fahrer und Kraftfahrzeug – schützen.

Fahrer und Kraftfahrzeug sind auf der Straße immer ein Team. Der Beitrag des Fahrzeugs ist seine kinetische Energie, die des Fahrers sein fahrerisches Können. Der Fahrer hat die Kontrolle über ein tonnenschweres technisches Artefakt und über eine Geschwindigkeit, die die menschlichen Sinne eigentlich überfordern. Fahrer und Fahrzeug agieren gemeinsam. Vielleicht lässt sich so der fast tranceähnlich Zustand erklären, der sich auf längeren Strecken einstellt. Vielleicht lässt sich so das gesteigerte Lebensgefühl erklären, dass sich bei hohen Geschwindigkeiten, jeder

<sup>314</sup> Fromm, Destruktivität S. 385

<sup>315</sup> Annonce im Auto Touring: Kleingarage in Montagebauweise, 5900 - 11.900,- öS; Ratenzahlung monatlich 120,-öS (Auto Touring September 1948)

<sup>316</sup> <http://www.pfarre-sankt-christophen.at/Chronik.htm>

Vernunft zum Trotz, einstellt. Und vielleicht erklärt das die mangelnde Bereitschaft vieler Autofahrer, die Fahrt zu unterbrechen, obwohl die Mitfahrer es dringend wünschen. Der „magic spell“ soll nicht unterbrochen werden.

Manche Autofahrer identifizieren sich so sehr mit ihrem Fahrzeug, dass sie sprachlich keine Unterscheidung zwischen sich und ihm machen. „Ich stehe am Kundenparkplatz“ kann man auch von Leuten hören, die sich bereits im Geschäftslokal befinden. Am Kundenparkplatz steht ihr Alter Ego.

### 5.5 Symbol für Potenz

In einem Leitartikel der Auto Touring aus 1956 mit der Überschrift „Der Mensch auf eigenen Rädern“ schreibt der Autor über „neuartige Lebensansprüche“ durch die Motorisierung: *„Die PS-Zahl des Motors muss dem Menschen zuaddiert werden. „Meier ist nicht mehr Meier und Schulze nicht mehr Schulze, wenn sie am Steuer ihrer Wagen sitzen. Aus Meier ist Meier 220<sup>317</sup> und aus Schulze ist Schulze 12M<sup>318</sup> geworden. Meier und Schulze in Potenz! Sie sind schneller als früher, entschlossener, unabhängiger, kräftiger, selbstbewußter und von größerer Reichweite.“<sup>319</sup>*

Man könnte auch sagen, Meier und Schulze sind dem Idealbild von Männlichkeit näher gekommen. Meier als Fahrer eines Mercedes mit 80 PS und 140 km/h Höchstgeschwindigkeit ist somit schneller und kräftiger, möglicherweise auch selbstbewusster geworden als Schulze, dessen „Weltkugeltaunus“ mit 38 PS 112 km/h schaffte. Der Autor verwendet den Begriff „Potenz“ im mathematischen Sinne, aber er muss sich über die sexuelle Konnotation im Klaren gewesen sein, als er diese Formulierung wählte. Zu der Zeit, als er diesen Artikel verfasste, waren die „Herrenfahrer“ noch weit in der Überzahl und das Automobil eine männliche Domäne. Auch wenn der „Kavalier am Steuer“ sehr geschätzt wurde, der Macho am Steuer eines italienischen Sportwagens oder eines amerikanischen Muscle Cars konnte mit Bewunderung rechnen. Positiven wie negativen Klischeevorstellungen und Gedankenverbindungen zwischen Fahrern bestimmter Autotypen und ihrer Sexualität kann man auch heute noch begegnen. Analogien zwischen Automobil und

<sup>317</sup> Mercedes Benz 220 (Oberklasse-Modell von Mercedes Benz)

<sup>318</sup> Taunus 12M (Mittelklasse-Wagen der deutschen Ford-Werke)

<sup>319</sup> (Ernst Hornickel) in Auto Touring 12/56

Sexualität sind vorhanden. Automobile am Parkplatz verfügen über potentielle Energie, die beim Starten (hoffentlich) zur Verfügung steht. Viele Menschen empfinden das Fahren als Vergnügen und sind stolz auf ihr fahrerisches Können und ihren Umgang mit dem Kraftfahrzeug. In einer Umfrage des Verkehrspsychologischen Instituts des Kuratoriums für Verkehrssicherheit im Jahr 1976 bezeichneten sich 50% der Befragten als sehr gute oder gute Autofahrer. Den größten Anteil unter diesen hatten Berufsfahrer, Lenker schnelle Fahrzeuge, erfahrene Lenker, Vielfahrer, Männer über 40 Jahre sowie Fahrer, die Vorschriften ablehnten und häufig nicht einhielten.<sup>320</sup>

## 5.6 Objekt von Styling und Ästhetik

Die Massenmotorisierung nahm ihren Anfang mit Henry Fords Modell T, dessen Verkaufspreis nach Umstellung der herkömmlichen Produktionsweise auf Fließbandarbeit von 850 US\$ auf 370 US\$ gesenkt werden konnte. Das Produkt dieser kostenminimierenden Bauweise war ein Einheitsauto, ausschließlich in der Farbe „schwarz“ erhältlich.<sup>321</sup> Ford war mit dieser Strategie erfolgreich, solange seine Kunden keine Sonderwünsche hatten. Das änderte sich allerdings in den 1020ern, als General Motors, schärfster Konkurrent der Ford-Werke, ein Gegenkonzept entwickelte und „A car for every purse and purpose“ anbot.<sup>322</sup> Alfred P. Sloan (1875-1966), von 1923 - 1937 Chief Executive Officer der General Motors Corporation, setzte auf ein hierarchisches Portfolio. Preis und Komfort steigerten sich vom Chevrolet über Pontiac und Oldsmobile zum Cadillac. Alle Modelle waren in mehreren Farben erhältlich. Unterschiedlich waren aber im Grunde nur die Karosserie und die Innenausstattung. Gleiche Motoren und technische Bestandteile wurden in unterschiedliche Modelle eingebaut. Andernfalls wäre der Preis der einzelnen Modelle höher gewesen, als die Kunden zu zahlen bereit waren. Eine weitere Neuerung, die auf Sloan zurückgeht, ist die jährliche geringe, aber auffällige Neugestaltung der Karosserie. Sie sollte in den Kunden den Wunsch wecken, jedes Jahr ihren Wagen einzutauschen, um das neueste Modell fahren zu

---

<sup>320</sup> Wolfgang *Breinbauer*/Klaus Johannes *Höfner*/L. *Schmid*, Stellenwert des Autos in der Meinung der Kraftfahrer und in der Automobilwerbung (Wien 1976), Erhebung durch 100 Intensivinterviews, 1.039 standardisierte Befragungen österreichischer Kraftfahrer im Frühjahr 1974 bzgl. Energiekrise, Werbung, Einfluss auf den Faktor Mensch. (Text ohne Gendering)

<sup>321</sup> Knoflacher, *Virus Auto*, S.46

<sup>322</sup> Möser, *Geschichte des Autos*. S. 162

können.<sup>323</sup> Dieses Geschäftsmodell wurde auch von europäischen Herstellern übernommen. Dieser Paradigmenwechsel in der Automobilproduktion heißt - nach seinem Urheber – Sloanismus.

General Motors änderte auch das traditionelle Aussehen der Karosserien ihrer Modelle. Ihr Chefdesigner Harley Earl ging von der Praxis ab, das Äußere puristisch zweckgebunden zu gestalten. Er stattete die Fahrzeuge mit Heckflossen, Chromleisten und auffallenden Kühlergrills aus, die keinerlei Funktion hatten. Die amerikanischen „Straßenkreuzer“ wurden in Europa zwar bewundert, aber nur gemäßigt imitiert.<sup>324</sup> Es gab Modelle mit angedeuteten Heckflossen, langer Motorhaube oder Schrägheck.<sup>325</sup>

Abgesehen von diesen Details, die die Fahrzeugmodelle individualisierten, war die Grundform der Karosserie standardisiert und änderte sich nur langsam. Bis zu den Fünfzigerjahren hatten die meisten Modelle aufgesetzte Kotflügel, Trittbretter bei den Türen und gerade Stoßstangen. Sie wurden von Fahrzeugen in Ponton-Form abgelöst, diese wieder von der Trapez-Form.<sup>326</sup> Die Pontonkarosserie ist abgerundet, die Kotflügel in die Motorhaube einbezogen. Sie hat eine massive, der Karosserieform angepasste Stoßstange. Bei gleicher Breite bietet der Wagen mehr Platz im Innenraum und somit mehr Komfort.<sup>327</sup> Die Trapezkarosserie behält die glatte Form bei, ist aber kantiger, hat abgeschrägte Front- und Heckscheibe und wirkt eleganter, weniger schwerfällig. Das Modell Lancia Flaminia war das erste Auto in dem neuen Design. Es wurde 1957 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt und sollte für die nächsten 25 – 30 Jahre stilbestimmend sein.<sup>328</sup> Moderne PKW haben unterschiedliches Design, auf die vermutete Käufergruppe abgestimmt. Es gibt Vans (Großraumlimousinen) und SUVs (Sport Utility Vehicles) mit erhöhter Karosserie, Fahrzeuge der Kompaktklasse mit Schrägheck und Heckklappe, „Retro“-Autos wie den VW Beetle und den BMW Mini mit nostalgischem Design, „Cabrios“ mit aufklappbarem Verdeck und Sportwagen mit tiefer Straßenlage – ein heterogenes Angebot für heterogene Käuferschichten.

<sup>323</sup> vgl. Möser, Geschichte des Autos, S. 162 f

<sup>324</sup> Möser, Geschichte des Autos, S. 299 f

<sup>325</sup> Möser, Geschichte des Autos, S. 228

<sup>326</sup> Glaser, Automobil, S. 170

<sup>327</sup> Austro Motor, 6/49, S. 219

<sup>328</sup> <http://www.prova.de/archiv/2007/00-artikel/0029-lancia-flaminia/index.shtml>

Abgesehen vom unterschiedlichen Styling der Karosserie unterscheidet das Automobil Design die One-Box, Two-Box und Three Box Form, vom Verkehrshistoriker Kurt Möser Ein-, Zwei- und Dreischachtelauto genannt. Die meisten Modelle bis Anfang der Sechzigerjahre waren Limousinen oder Coupés in Dreischachtelform, d.h. Fahrgastzelle, Motorraum und Kofferraum waren getrennte Einheiten. Als die Platzansprüche an den Innenraum, auch wegen des vermehrten Transports von sperrigen Freizeit- und Sportausrüstungen immer höher wurden, ging man zur Zweischachtel-Bauweise über. Der Kofferraum war in den Fahrgastraum integriert. Man konnte die hintere Sitzbank umlegen und so zusätzlichen Stauraum gewinnen. Diese Kombinationsfahrzeuge (Kombis) verloren ihr Image als „Handwerkerautos“. Opel baute ab 1963 den Caravan, andere Hersteller folgten. Heute entspricht die „Kompaktklasse“ diesen Anforderungen. Das Zweischachtelauto wurde ein beliebtes Familienauto. Einschachtelautos bestehen scheinbar aus nur einem Raum, wie zum Beispiel der Smart oder manche Vans.<sup>329</sup>

Seit einigen Jahren sind SUVs (Sport Utility Vehicle) beliebt, laut einer Studie des Ford-Konzerns besonders bei Menschen zwischen 17 und 34, bei Müttern und bei Personen über 50 Jahre. Der Grund ist die implizierte Sicherheit der Fahrzeuge, die im Grunde Geländewagen mit größerem Komfort sind. Sie machen im Stadtverkehr eher wenig Sinn, sind für Fußgänger in einem Unfall wegen ihrer Massivbauweise sehr gefährlich und haben einen höheren Spritverbrauch und damit einen höheren Schadstoffausstoß als andere Fahrzeuge.<sup>330</sup> Aus diesen Gründen sind sie in Kritik geraten, was ihre Beliebtheit aber nicht schmälert.

Design und Styling der Automobile unterliegen der Mode wie alle anderen Artikel des Massenkonsums.

Fahrzeuge ab Baujahr 1955 oder älter gelten in Österreich als historische Fahrzeuge („Oldtimer“) und dürfen nur an 120 Tagen im Jahr in Betrieb genommen werden.<sup>331</sup> Auch Modelle aus den Achtziger- und Neunzigerjahren kann man noch gelegentlich auf der Straße sehen. Sie gelten als „Youngtimer“ und sind ein Zeugnis für den veränderten „Zeitgeist“.

---

<sup>329</sup> Möser, Geschichte des Autos, 224-231

<sup>330</sup> <http://www.auto-service.de/news/ford/80256-studie-untersucht-phaenomen-suv-lifestyle-laster-beliebt.html>

<sup>331</sup> <http://www.oeamtc.at/portal/eintrag-historisches-kfz+2500+1121218>

## 5.7 Protagonist in Film und Literatur

Es gibt Filme, in denen anthropomorph dargestellte Automobile eine Hauptrolle spielen und die mit großem Erfolg in Österreichs Kinos oder Fernsehen liefen. Eines der bekanntesten Beispiele ist die Fernsehserie „Knight Rider“<sup>332</sup>. Jede Folge beginnt mit den Worten: „Ein Mann und sein Auto kämpfen gegen das Unrecht“. Der Mann ist Michael Knight, sein Auto hört auf den Namen K.I.T.T. (Knight Industries Two Thousand). K.I.T.T. ist ein umgebauter Pontiac Firebird Trans Am, der von einem Super-Computer gesteuert wird<sup>333</sup> und schwimmen und fliegen kann. Er kann auch denken und sprechen, hat einen ausgeprägten Rechts- und Gerechtigkeitssinn und ist zu Empathie fähig. Er und sein Fahrer sind ein unschlagbares Team. Gemeinsam bringen sie erfolgreich skrupellose Verbrecher zur Strecke. Das Auto fungiert in der Handlung ebenso als Sympathieträger wie sein Fahrer.

Ein anderes fliegendes Auto, wenn auch in einem völlig anderen Genre, ist Tschitti Tschitti Bäng Bäng<sup>334</sup>. Auch dieser Sportwagen kann mitfühlen und mitdenken und verteidigt „seine“ Menschen gegen Übeltäter. Der Film basiert auf einem Roman gleichen Titels von Ian Fleming.

In dem Film „Ein toller Käfer“ der Walt Disney Productions<sup>335</sup> verhilft ein VW Käfer dem menschlichen Protagonisten zu einem Sieg auf der Autorennbahn und zu einer Ehefrau. Zuvor muss der Wagen aber noch böswillige Konkurrenten ausschalten. Der Film hat ebenfalls eine Romanvorlage.

Unter den menschenähnlichen Automobilen gibt es auch destruktive Geschöpfe. In dem Horrorfilm „Christine“<sup>336</sup> wird ein Oldtimer gleichen Namens, ein Plymouth Fury Baujahr 1958, zum mordgierigen Ungeheuer.<sup>337</sup> Der Film basiert auf dem gleichnamigen Roman von Stephen King.

<sup>332</sup> Knight Rider (USA 1982.1986)

<sup>333</sup> [http://knight-rider.wikia.com/wiki/K.I.T.T.\\_\(2000\)](http://knight-rider.wikia.com/wiki/K.I.T.T._(2000))

<sup>334</sup> Chitty Chitty Bang Bang (USA 1968)

<sup>335</sup> The Love Bug (USA 1968)

<sup>336</sup> Christine (USA 1983)

<sup>337</sup> <http://www.zweitausendeins.de/filmllexikon/?wert=22482&sucheNach=titel>

## 5.8 Autofahrerinnen und Beifahrerinnen

Autofahren war lange Zeit Männersache. Auch als immer mehr Frauen die Fahrprüfung bestanden und einen Führerschein bekamen, war das Autofahren nicht geschlechtsneutral. Sie waren in eine Männerdomäne eingedrungen, wurden aber wohlwollend zur Kenntnis genommen. Die Weihnachtswünsche des Austro-Motor aus 1949 gingen auch an *unsere Frauen am Volant, die schon in voller Gleichberechtigung wie im gesamten Berufsleben ihre Ansprüche stellen dürfen*.<sup>338</sup>

Fallweise wurde sogar festgestellt dass sie ihre Sache gar nicht so schlecht machten. Der Austro Motor (Autor Ing. Ernst Wiese) brachte im August 1948 die Unfallstatistik, die „*unnötigen Opfer des Motors*“ und machte den Vorschlag, die Frauen ans Steuer zu lassen. Sie besäßen 18 % der Führerscheine, verursachten aber nur 5 % der Unfälle, was der Autor mit „*man höre und staune!*“ kommentiert.<sup>339</sup>

Immer wieder wurden Frauen darauf hingewiesen, verständnisvoll zu sein und den Mann bei seinem liebsten Hobby zu unterstützen. Im März 1965 bringt die Auto Touring Zeitschrift einen „*Knlgge für Beifahrerinnen*“. Darin werden sie belehrt, was sie möglichst zu unterlassen hätten: Sie sollten nicht den Innenspiegel verstellen, um sich zu schminken; sie sollten nicht vom Fahrer verlangen, anzuhalten, damit sie sich Schaufenster ansehen könnten; sie sollten nicht unaufgefordert zu viel sprechen; und sie sollten nicht beleidigt sein, wenn er als „*Kapitän des Wagens*“, statt sich um sie zu kümmern sich auf das Fahren konzentrierte.<sup>340</sup>

Rückspiegel und Schminken ist auch immer wieder Thema von Kurzgeschichten und Witzen, die heute als sexistisch bezeichnet würden. Sie würden heute auch kaum für Erheiterung sorgen. Es ist zu befürchten, dass in den Fünfzigerjahren nicht nur viele Männer, sondern auch manche Frauen diese klischeehaften Witze lustig gefunden haben. Unverständnis für Technik galt als sekundäres weibliches Geschlechtsmerkmal.

Frauen kamen als Autorinnen in den Autozeitschriften gelegentlich auch zu Wort. Im Austro-Motor vom Dezember 1949 meint eine Autorin (Initialen F.R.), dass für eine Frau am Auto nur die Schönheit zählt, für den Mann die Technik. „... *es ist keine*

---

<sup>338</sup> Austro-Motor 12/49

<sup>339</sup> Austro -Motor August/48, 63-67

<sup>340</sup> Auto Touring März/65, S. 13

*Frage, daß es erst seit dem Tag eine Beziehung zwischen Frau und Auto gibt, als die holpernde Benzinkarre daranging, sich nach einem passenden Kleid umzusehen. Was der Motor zu leisten vermag, ist im großen und ganzen der Frau ebenso unwichtig, wie der Umstand, daß der Rassenhund, den sie an der Leine führt, weder Diebe verscheuchen noch kläffen kann, ...*<sup>341</sup>

Ähnliche Ansichten hat die Autorin Hildegard Baumkirchner ein Jahr später in dem Artikel „Ein Auto – wie die Frau es sieht“. Sie meint, dass Frauen nichts von Technik verstünden läge daran, dass die Kavaliere sie nicht ließen. Frauen würden es ja auch nicht gerne sehen, wenn sich Männer zu sehr für die Küche interessierten. Die Bedürfnisse der Frauen beim Autokauf hält sie aber für wichtig. So sei es verständlich, wenn ein Auto nach monatelangem Warten nicht genommen werde, weil der Frau die Farbe nicht gefällt. Zum Kleid passen müsse es aber nicht unbedingt. Kleinwagen seien aber bald kein Luxus mehr, sondern für Frauen selbstverständlich, um zum Einkaufen zu fahren und die Kinder ins Grüne zu führen. Und „Männer ärgern sich, weil Frauen sich um Geschwindigkeit nicht kümmern“.<sup>342</sup>

Die Vorurteile gegen Frauen am Steuer bei den männlichen Autofahrern führten dazu, dass manche Männer einen Kochlöffel im Auto hatten, um ihn einer Fahrerin zu zeigen, wenn er sich über sie ärgerte.

Als die Führerscheinbesitzer unter den Frauen sich mehrten, durften sie auch das Familienauto steuern. Selten fuhr in den Fünfziger- und Sechzigerjahren der Mann als Beifahrer mit. Eine Ausnahme war, wenn der Mann die gesetzliche Promillegrenze deutlich überschritten hatte. Selbst dann waren manche Männer noch überzeugt, sie führen betrunken besser als ihre Frauen nüchtern.

Frauen galten als weniger aggressiv, als rücksichtsvoller und umsichtiger im Straßenverkehr. Diese Eigenschaften wurden (oder werden) aber ambivalent gewertet. „Sportliches“ Fahren, riskante, aber erfolgreiche Überholmanöver und fallweises Ignorieren der Vorschriften haben das höhere Prestige. Frauen verursachen weniger und weniger schwere Unfälle als Männer. Diese Zahlen sagten

---

<sup>341</sup> Austro-Motor 12/49, S. 306

<sup>342</sup> Austro-Motor 5/50, S. 145

aber in der Vergangenheit nicht viel aus, da nicht bekannt war, welchen Anteil die Frauen an den gefahrenen Strecken hatten.

Im neuen Jahrhundert hat sich die Zahl der männlichen und weiblichen Führerscheinbesitzer und Autofahrer angenähert. Eine Grafik in „verkehrsjournal.at“<sup>343</sup> zeigt für Niederösterreich einen Gleichstand bei den Achtzehn- bis Vierunddreißigjährigen, kleine Unterschiede in den nächsten Altersgruppen und einen deutlichen Unterschied bei den über Fünfundsechzigjährigen (41% zu 88 %). (Erhebung aus 2003). Bezüglich der Verfügbarkeit eines Automobils sehen die Daten aus dieser Erhebung ähnlich aus. Bei den jungen Menschen verfügen in etwa gleich viele Männer wie Frauen jederzeit über ein Auto, bei der ältesten Gruppe hat die Mehrheit der Frauen nur teilweise Verfügbarkeit.<sup>344</sup>

Mit wachsendem Wohlstand und wachsender weiblicher Berufstätigkeit entstand der Trend zum Zweitwagen. Oft wurde ein gebrauchter Kleinwagen angeschafft und es war keine Frage, dass die Frau das kleinere und schwächere Auto bekam. Einige Kleinwagen wurden schon als „Frauenauto“ in der Werbung angepriesen. Die Hersteller kamen von dieser Werbeschiene wieder ab, da sich zeigte, dass Frauen keine „Frauenautos“ kaufen wollten und Männer schon gar nicht. Ein Unterschied in den Vorlieben beim Autokauf lässt sich aber feststellen: Männer suchen ein Fahrzeug eher nach Prestigefaktoren wie Größe und Motorleistung aus, Frauen nach praktischen Erwägungen wie niedriger Spritverbrauch und großzügiger Kofferraum.<sup>345</sup>

Der Sieger der Wahl des „Women's World Car of the Year“ wurde 2015 der Volvo XC90. Das Modell ist ein SUV (Sport Utility Vehicle).<sup>346</sup> Dieses Ergebnis scheint die Ansicht zu bestätigen, dass SUVs bevorzugt von Frauen gekauft werden. In Österreich sind 23 von 100 Neuwagen SUVs. Ihre Beliebtheit ist steigend, obwohl sie aufgrund ihrer Bauweise für besonders schwere Verkehrsunfälle und aufgrund ihres hohen Dieserverbrauchs für hohe Abgaswerte verantwortlich sind.

---

<sup>343</sup> verkehrsjournal.at/Wirtschaftskammer Wien, Herausgeber Mag. Alex Schubert

<sup>344</sup> [http://www.verkehrsjournal.at/upload/pdf/%C3%96VJ\\_Aug\\_08\\_Frauen%20am%20Steuer.pdf](http://www.verkehrsjournal.at/upload/pdf/%C3%96VJ_Aug_08_Frauen%20am%20Steuer.pdf), August 2008

<sup>345</sup> <https://www.billiger-mietwagen.de/magazin/blog/wissenswertes/frauenauto-maennerauto.html>

<sup>346</sup> <http://www.womensworldcoty.com/winners/>

Seit zwei Jahren gibt es im Internet eine monatliche Online-Publikation für Frauen: „autofrau.at. Worauf Frauen abfahren“.<sup>347</sup> Das Redaktionsteam besteht überwiegend aus Frauen, das Farbschema der Website ist violett (pink), die Themen sind zum Teil frauenspezifisch. Ansonsten ist es ähnlich aufgebaut wie die Motorseiten der Printmedien, die es schon seit Jahren gibt.

1932 erhielt der ÖAC auch eine Damensektion. Aufgenommen wurden „*die Gattinnen und ledigen Töchter der Ehren-, lebenslänglichen und Stammitglieder des ÖAC*“. Alle anderen brauchten für die Aufnahme die Fürsprache dreier Mitglieder.<sup>348</sup> Nicht nur die Fahrzeugtechnik hat seither Fortschritte gemacht.

## 6 Verkehrsunfälle

*Plötzlich bin ich nicht mehr da.  
Motor platzt im Dunkeln.  
Und ich sehe sausend nah,  
Tod, dein Auge funkeln.*

Im Auto, Klabund (1890-1928)

*„Verkehrsunfall ist ein plötzliches, mit dem Straßenverkehr ursächlich zusammenhängendes Ereignis, welches einen Personen- oder Sachschaden zur Folge hat“.*

Definition in der Österreichischen Straßenverkehrsordnung<sup>349</sup>

### 6.1 Unfallziffern seit Kriegsende

Mit der wachsenden Zahl der Kraftfahrzeuge auf der Straße stieg auch die Zahl der Verkehrsunfälle stetig an. Vor diesem Problem stand die gesamte westliche Welt. In Österreich, vor allem in Wien, scheint das Problem besonders gravierend gewesen zu sein. Viele Fahrzeuge waren in einem schlechten, nach heutigen Begriffen nicht fahrtauglichen Zustand; Autofahrer und Fußgänger waren undiszipliniert und sahen sich, wenn man den einschlägigen Zeitschriften glauben kann, in einer Art Gegnerschaft mit verhärteten Fronten.

<sup>347</sup> <http://www.autofrau.at/>

<sup>348</sup> ÖAMTC 1896-1996, S- 70

<sup>349</sup> Straßenverkehrsordnung S. 36

In den Artikeln des Austro-Motor und der Auto-Touring Zeitschrift kann man Aussagen lesen wie:

*„Es ist eine nicht wegzuleugnende Tatsache, daß die Fußgänger, und zwar nicht bloß alte Leute oder Kinder, die undiszipliniertesten Verkehrsteilnehmer der Straße sind. Sie halten sich vielfach als die absoluten Herren der Straße und nehmen keinerlei Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer.“*<sup>350</sup>

*„Dem Fußgänger gehört der Gehsteig und der Schutzweg; auf der Straße ist er ungebeter Gast, der trachten muß, nicht lästig zu fallen.“*<sup>351</sup>

Der ÖAMTC verurteilt im August 1960 die „Justiz der Straße“. Nach Unfällen würden „da und dort“ Kraftfahrer auf das schwerste misshandelt. Die Schuld an dieser „Lynchjustiz“ läge bei der Presse wegen demagogischer Schlagzeilen wie „Mörder am Volant.“<sup>352</sup>

Besonnene Stimmen, wie die des Leserbriefschreibers in der „Auto Touring“ im Februar 1950 riefen den Widerspruch der Autofahrer hervor. Dieser Leser, selbst Autofahrer, kritisierte den mangelnden Schutz der Fußgänger. Seine Vorschläge, wie im Ausland Maßnahmen wie Schutzwege, Hupverbot, Vorrang der Fußgänger vor einbiegenden Fahrzeugen oder strenge Strafen bei Alkohol und Fahrerflucht einzuführen, wurden mit dem Argument zurückgewiesen, dass die Fußgänger im Ausland viel disziplinierter seien und diese Maßnahmen daher in Österreich nicht praktikabel wären.<sup>353</sup>

Als sich im Nachkriegs-Wien die schweren Verkehrsunfälle häuften, wurde die amerikanische Besatzung aktiv. Der Provost Marshall von Wien organisierte im Jänner 1947 zusammen mit der Wiener Polizei die Ausstellung „Verhüte Verkehrsunfälle“. Der Erfolg war aber wohl bescheiden. Im Jahr 1947 gab es in Österreich 5.963 Unfälle mit 255 Toten und 4.253 Verletzten, im Jahr davor 5.274 Unfälle mit 335 Toten und 4.067 Verletzten.<sup>354</sup>

---

<sup>350</sup> Austro-Motor, 6/50, S. 179

<sup>351</sup> Auto Touring,, 5/6/50, S. 33

<sup>352</sup> Auto Touring, S. 8/60

<sup>353</sup> Auto Touring 2/50 S. 11

<sup>354</sup> Austro-Motor 4/5/48.

„Nach Kairo und Bombay ist Wien, was die Anzahl der Verkehrstoten betrifft, die drittgefährlichste Stadt der Welt“, berichtete der ÖAMTC im Jänner 1951, und „in den USA gab es in den letzten zwei Jahren so viele Verkehrstote wie Kriegstote“.<sup>355</sup>

Zu den gefährlichsten Straßen in Wien zählten im Jahr 1955 der Mariahilfer Gürtel mit 91 Unfällen, der Südtiroler Platz und die Kreuzung Ring/Kärntnerstraße mit jeweils 89.<sup>356</sup>

Man nahm sich in Österreich die 3 E's der Amerikaner zum Vorbild: „Engineering, Education, Enforcement“.

Mit der Verkehrserziehung wurde bereits bei den Kindern begonnen. Das richtige „Verkehrsbenehmen“ wurde schon den Kleinsten vermittelt. Der ÖAMTC richtete Verkehrsgärten für Kinder ein.<sup>357</sup> Polizeibeamte hielten Vorträge in Schulen, Lieder und Reime halfen, das richtige Verhalten zu verinnerlichen.<sup>358</sup> Im Jahr 1980 wurde die Comic-Figur „Helmi“ für den ORF kreiert. Helmi, ein Außerirdischer mit rot-weiß-rotem Schutzhelm, gibt den Kindern Rat und Hilfe im Straßenverkehr. Die Sendung läuft noch heute mit Erfolg.<sup>359</sup>

Das Maßnahmenpaket der 3 E's hat im Laufe der Jahre, nicht nur in Österreich, Wirkung gezeigt. Das Jahr 1969 hat die höchste Zahl an Verkehrsunfällen mit Personenschaden (50.189), 1972 die meisten Todesopfer (2.632) zu beklagen. Danach sank die Zahl der Verkehrstoten, von leichten Rückschlägen in manchen Jahren abgesehen, stetig.<sup>360</sup>

Am 24. April 1959 wurde das Kuratorium für Verkehrssicherheit gegründet. Der Verein ist unabhängig, allerdings war der ÖAMTC maßgeblich an der Gründung beteiligt. Am 22. Mai 1959 wurde der Tag der Verkehrssicherheit begangen, der

---

<sup>355</sup> Auto Touring, 1/51, S. 20

<sup>356</sup> Auto Touring, 3/56

<sup>357</sup> z.B. in Kärnten (Auto Touring 5/56)

<sup>358</sup> „Schau links, dann rechts, dann gradeaus, dann kommst du sicher gut nach Haus.!“

<sup>359</sup> <http://theater-arlequin.gallery.co.at/helmi-geschichte/>

<sup>360</sup> In absoluten Zahlen. Gemessen an der Zahl der zugelassenen Kfz sank die Zahl schon in den Fünfzigerjahren. (Quelle: Republik Österreich 1945-1995)

einen Vorläufer am 17. Mai 1958 hatte. An diesem Tag standen alle Ampeln in Wien gleichzeitig auf Rot für eine Gedenkminute an die Verkehrstoten.<sup>361</sup>

Gesetzliche Regulative, verbesserte Fahrzeugtechnik und auch die veränderte geistige Haltung aller am Verkehr Beteiligten konnten eine deutliche Verbesserung der Situation in Österreich erreichen. Darauf wird weiter unten näher eingegangen.

Auch die Europäische Union hat Anstrengungen unternommen, die Zahl der Verkehrstoten zu senken. Im Jahr 2000 gab es in der EU (EU 15, vor der Osterweiterung) 41.900 Tote und mehr als 1,7 Millionen Verletzte. Die Altersgruppe mit den höchsten Opferzahlen waren die Vierzehn- bis Fünfundzwanzigjährigen. Die EU hatte sich das Ziel gesetzt, die tödlichen Verkehrsunfälle bis 2010 um die Hälfte zu reduzieren. Die Umsetzung dieses Projektes geschah aber auf nationaler Ebene.<sup>362</sup> Der EU in Gesamtheit ist die Verwirklichung nicht gelungen, die Zahlen sanken bis 2010 nur um ein Viertel (auf 31.500).<sup>363</sup> Österreich ist dem Ziel näher gekommen. Die Zahl der Verkehrstoten sank im angegebenen Zeitraum von 958 auf 552. 2013 war in Österreich das Ziel erreicht (455 Tote). Auch die EU hat 2013 die Aufgabe bewältigt. Die Vergleichszahlen von 2001 und 2013 (in beiden Fällen EU 28) sind 54.900<sup>364</sup> bzw. 26.000 Tote<sup>365</sup>.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) startete 2002 das Verkehrssicherheitsprogramm (VSP), das 2011 erneuert und bis 2020 projektiert wurde.<sup>366</sup> In dieses Programm sind politische Institutionen, Nichtregierungsorganisationen, Forschungseinrichtungen und Autofahrer-Clubs eingebunden. Im Jahr 2006 wurde vom bmvit der Verkehrssicherheitsbeirat gegründet, in den Vertreter aus den unterschiedlichen, wie oben genannten, Organisationen entsandt werden. Seine Aufgabe ist die Mitarbeit am VSP und dessen Evaluierung. Eine weitere Aufgabe ist die Unterstützung bei der Vergabe der

---

<sup>361</sup> Auto Touring, 5/58,

<http://www.kfv.at/ueber-uns/geschichte/>

<sup>362</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/observatory/move\\_affiche\\_hoz\\_en\\_2015.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/move_affiche_hoz_en_2015.pdf)

<sup>363</sup> Tomasch, Zentrale Datenbank tödlicher Unfälle mit Auswertung der Vermeidbarkeitsmöglichkeiten (Wien 2007) S.5

<sup>364</sup> in etwa die Einwohnerzahl von St. Pölten

<sup>365</sup> in etwa die Einwohnerzahl von Leoben

<sup>366</sup>

<http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/downloads/jahresbericht2010.pdf>

Mittel aus dem Verkehrssicherheitsfonds (VSF). Der VSF, 1989 geschaffen und im bmvit eingerichtet, vergibt finanzielle Förderungen an Projekte, die sich die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr zum Ziel gesetzt haben. Die Mittel stammen aus den Beiträgen, die für die Bereitstellung eines Wunschkennzeichens zu entrichten sind (derzeit 200,- €).<sup>367</sup>

Im Jänner 2003 startete die Technische Universität Graz und ihr Projektpartner, das Kuratorium für Verkehrssicherheit, das Projekt „ZEDATU“ (Zentrale Datenbank tödlicher Unfälle) und legte im Juli 2004 ihren Bericht vor. Die Daten wurden nach unterschiedlichen Kriterien aufgeschlüsselt, Signifikanzen identifiziert und eine Verbindung zwischen den unterschiedlichen Umgebungs- und Begleitumständen sowie des Unfallrisikos herausgearbeitet.<sup>368</sup> Seit 2006 heißt das Projekt CEDATU (Central Database for In-Depth Accident Study) und läuft immer noch.<sup>369</sup>

## 6.2 Ursachen für Verkehrsunfälle

1. Höhere Gewalt
2. Mangelhafte Infrastruktur
3. Unsichere Kraftfahrzeuge
4. Menschliches Versagen

### 6.2.1 Höhere Gewalt

Unfälle durch Höhere Gewalt sind schon per definitionem nicht zu vermeiden und fallen, statistisch gesehen, kaum ins Gewicht.

### 6.2.2 Mangelhafte Infrastruktur

Die ersten Kraftfahrzeuge fuhren auf Verkehrswegen, die nicht für sie geplant und gebaut worden waren. Fußgänger, Radfahrer und Pferdefuhrwerke teilten sich die Straßen. Erst die Motorfahrzeuge machten eine „Entflechtung“ des Verkehrs notwendig. Fußgänger wurden auf Gehsteige, Radfahrer auf Radwege (so vorhanden) verwiesen; die Straße gehörte den Kraftfahrzeugen und wurde zur Fahrbahn. Die Langsameren und Schwächeren in eigene Bereiche zu verweisen

<sup>367</sup> <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/index.html>

<sup>368</sup> Tomasch, Zentrale Datenbank, S. 8-9

<sup>369</sup>

[https://online.tugraz.at/tug\\_online/fdb\\_detail.ansicht?cvfanr=F27987&cvorgnr=&sprache=2&pNoCheck=2](https://online.tugraz.at/tug_online/fdb_detail.ansicht?cvfanr=F27987&cvorgnr=&sprache=2&pNoCheck=2)

genügte aber längerfristig nicht. Die Infrastruktur musste dem Kraftfahrzeug angepasst werden. Instandhaltung, Beleuchtung und Reinigung der Straßen wurde für die Verkehrssicherheit immer wichtiger. Ein neues Straßennetz wurde geschaffen, das ausschließlich den Kraftfahrzeugen ab einer Mindestgeschwindigkeit vorbehalten ist.<sup>370</sup> Verkehr und Gegenverkehr werden durch Mittelstreifen oder Bodenmarkierungen getrennt. Schutzplanken (oder Leitschienen) sollen Abkommensunfälle verhindern oder zumindest ihre Folgen minimieren.

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), die in Österreich für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der Autobahnen und Schnellstraßen verantwortlich ist, bringt in ihrer Jubiläumsschrift von 2012 einen statistischen Überblick über Sicherheitsmaßnahmen und Unfallgeschehen in ihrem Straßennetz.

Autobahnen und Schnellstraßen haben in Europa, so auch in Österreich, nur einen sehr geringen Anteil an Straßen-Kilometern, aber einen hohen Anteil an gefahrenen Kilometern.

Im Netz der ASFINAG kam es im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts zu durchschnittlich 2.500 Unfällen mit Personenschaden. 3.850 Personen wurden verletzt, 100 Personen getötet. Die häufigsten Unfälle waren Auffahrunfälle (40 %), die an 24 % der Toten schuld waren. 6 % starben bei Frontalzusammenstößen, die aber nur 0,8 % der Unfälle ausmachten. Abkommensunfälle hatten einen Anteil von 38 %, aber an fast der Hälfte aller Getöteten und traten gehäuft bei jungen Fahrern auf. 80 % der Unfälle geschahen durch Fahrzeuge mit österreichischem Kennzeichen, aber nur 60 % der Unfälle mit Todesfolge.

In ganz Österreich wurden in diesem Zeitraum durchschnittlich 40.665 Unfälle mit 52.960 Verletzten und ca. 800 Toten registriert.<sup>371</sup>

---

<sup>370</sup> In Österreich ist für Autobahnen und Autostraßen eine Bauartgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h vorgeschrieben.

<sup>371</sup>

<http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/downloads/jahresbericht2010.pdf>

### 6.2.3 Unsichere Kraftfahrzeuge

Fußgänger und Autofahrer wiesen sich gegenseitig die Schuld an den hohen Unfallzahlen zu. Auch der Staat als Straßenbauer und –betreiber und die Behörden als Gesetzgeber und Kontrollorgane wurden zur Verantwortung gezogen. Relativ spät in der Geschichte des Automobils wurde das Fahrzeug selbst als Verursacher definiert.

Bereits 1948 baute ein amerikanischer Erfinder, Preston Tucker „das sicherste Auto der Welt“. Das „Car of Tomorrow“, der Tucker48, hatte Vierradaufhängung, gepolstertes Armaturenbrett, eine Windschutzscheibe aus Sicherheitsglas, die bei Aufprall aus der Halterung sprang und einen dritten Scheinwerfer, der Kurven ausleuchtete. Von diesem Modell wurden aber nur 51 Exemplare gebaut. Die großen amerikanischen Autohersteller konnten verhindern, dass der Erfinder mit diesem Modell in Serie ging<sup>372373</sup>

Der amerikanische Jurist Ralph Nader veröffentlichte 1965 den Bestseller „Unsafe at Any Speed“. In seinem Buch kritisierte er die Automobilindustrie, die gegen besseres Wissen aus Kostengründen technisch unsichere Autos baute. Als besonders gefährliches Beispiel führt er das Modell Chevrolet Corvair an, einen Kleinwagen mit luftgekühltem Heckmotor, das als Konkurrenz zu europäischen Wagen, vor allem Volkswagen, gedacht war. Um den Ansprüchen der amerikanischen Kraftfahrer besser zu entsprechen, bekam das Modell ein längeres Chassis und einen stärkeren Motor. Das Fahrzeug neigte bei höherer Geschwindigkeit zum Übersteuern, was zu schweren Unfällen mit Todesopfern führte und die anfänglich hohen Verkaufszahlen einbrechen ließ.<sup>374</sup>

Bela Barenji (1907-1997), ein österreichischer Kraftfahrzeugtechniker, war bei Daimler-Benz als Entwicklungsingenieur beschäftigt. Mit Erfindungen wie Flankenschutz, Sicherheitsdach (Pagodendach des 230/250/280SL), Sicherheitstüren, -lenkrad, -lenksäule und Überrollbügel war er ein Pionier der

<sup>372</sup> <http://tuckerclub.org/tucker-history/>

<sup>373</sup> <http://www.autozeitung.de/auto-klassiker/tucker-torpedo-das-sicherste-auto-der-welt>

<sup>374</sup> American Journal of Public Health, February 2011, Vol.101(2), pp.254-6 [Peer Reviewed Journal] Online.Ressource

passiven Sicherheit im Automobilbau.<sup>375</sup> Auch die Knautschzone zählt zu seinen Erfindungen. Mercedes-Benz baute sie das erste Mal in seine Serie 123 ein.<sup>376</sup>

- *Gesetzliche Maßnahmen zur aktiven und passiven Sicherheit des Automobils*

Die verbesserte aktive und passive Sicherheit der Fahrzeuge, d.h. Maßnahmen, die helfen sollten, Unfälle zu vermeiden bzw. deren Folgen zu mildern, brachten eine merkbare Verbesserung der Situation. Anfangs noch auf dem guten Willen und der Einsicht der Autolenker/innen und –insassen basierend, wurden bald Gesetze zur Installierung und Verwendung dieses Equipments erlassen.

Sicherheitsgurte als Rückhalteeinrichtung auf Fahrzeugsitzen waren aus Flugzeugen und Rennwägen bekannt. 1960 wurden Dreipunkt-Gurte im PKW für den Fahrer- und Beifahrersitz empfohlen, nachdem wissenschaftliche Testreihen ihre Verwendung als lebensrettend nachgewiesen hatten. Der ÖAMTC sponserte in einer befristeten Aktion den Ankauf mit 40,-- öS.<sup>377</sup> Die Akzeptanz unter den Kraftfahrer/innen war aber, trotz Werbung, unbefriedigend. 1975 wurde der Einbau und die Benutzung von Gurten Pflicht für alle Kraftfahrzeuge ab dem Baujahr 1968, im Juli 1984 obligatorisch für alle.

Kinder sind besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer auf der Straße, aber auch im Auto. Laut einer Studie aus 2006 (analysierte Daten aus 2003 und 2004) wird die Hälfte der Kinder, die im Straßenverkehr ums Leben kommen, als Mitfahrer getötet. Von den schwer verletzten Kindern sind rund 44 % schwerer verletzt als der Lenker.<sup>378</sup>

Der ÖAMTC wies immer wieder darauf hin, dass Kinder auf dem Beifahrersitz nichts verloren hätten. Sie würden mit den Armaturen spielen, den Fahrer ablenken und bei eventueller Notbremsung nach vorne geschleudert werden. Kinder und Mütter gehörten auf die Rückbank. Das Problem wurde mit der Einführung von Kindersitzen gelöst. *„Diese Verwendungspflicht von geeigneten Rückhalteeinrichtungen bei der Beförderung von Kindern unter 12 Jahren wurde am 1. Jänner 1994 gesetzlich*

<sup>375</sup> [http://www.biographien.ac.at/oebl/oebl\\_B/Barenyi\\_Bela\\_1907\\_1997.xml](http://www.biographien.ac.at/oebl/oebl_B/Barenyi_Bela_1907_1997.xml)

<sup>376</sup> [http://www.biographien.ac.at/oebl/oebl\\_B/Barenyi\\_Bela\\_1907\\_1997.xml](http://www.biographien.ac.at/oebl/oebl_B/Barenyi_Bela_1907_1997.xml)

<sup>377</sup> Auto Touring, 12/60

<sup>378</sup> Peter Spitzer, Untersuchung der schweren und tödlichen Insassenunfälle bei Kindern (Wien 2009), S. 1f

*eingeführt, und am 24. Mai 2002 auf Kinder bis zum vollendeten 14. Lebensjahr ausgeweitet. Der Verstoß gegen die Kindersicherungspflicht ist das häufigste von der Polizei geahndete Vormerkdelikt.*<sup>379</sup>

1972 wurde die „wiederkehrende Begutachtung von Fahrzeugen“ gesetzlich angeordnet (§ 57a). Dabei wird überprüft, ob das Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht. Kontrolliert werden Ausrüstung, Beleuchtung, Sicherheitseinrichtungen, Fahrgestell und Karosserie, Reifen und Räder, Motor, Bremsen und Umweltverträglichkeit des Kraftfahrzeugs. Die Kontrollen können bei jeder vom Bezirkshauptmann ermächtigten Stelle vorgenommen werden (Autofahrer Clubs, Kfz-Werkstätten, Ziviltechnik-Unternehmen). Die Verkehrstauglichkeit wird mit einer Vignette bestätigt, die an der Windschutzscheibe anzubringen ist und umgangssprachlich „Pickerl“ genannt wird.<sup>380</sup>

Fünf Monate nach Einführung dieser Verordnung stellte der ÖAMTC fest, dass ein Drittel der untersuchten Fahrzeuge schwerwiegende Mängel aufwies.<sup>381</sup>

Die heutigen Kraftfahrzeuge werden zusätzlich mit elektronischen Hilfen sicherer gemacht. Das Antiblockiersystem ABS, das verhindert, dass ein Auto bei Vollbremsung unlenkbar wird, wurde zuerst serienmäßig von Mercedes in die S-Klasse (gegen Aufpreis) eingebaut. Seit 2004 ist das System innerhalb der EU bei allen Neuwagen vorgeschrieben. Die Fahrdynamikregelung ESP (Elektronisches Stabilitäts-Programm) ist eine technische Erweiterung.<sup>382</sup> Tempomaten kontrollieren automatisch die Fahrgeschwindigkeit.

#### **6.2.4 Menschliches Versagen**

Ein Verkehrsunfall kann viele Ursachen haben. Eine davon ist menschliches Versagen in unterschiedlichen Ausprägungen, die vom Gesetz auch unterschiedlich bewertet werden. Unkonzentriertheit, Übermüdung, falsches Einschätzen der Situation, unangepasste Geschwindigkeit, Leichtsinn oder Alkoholeinfluss der Verkehrsteilnehmer/innen – Einflüsse, die sich vermeiden ließen.

<sup>379</sup> <http://www.alles-fuehrerschein.at/lexikon/index.php5?title=Kindersitz>

<sup>380</sup> <https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/6/Seite.060500.html>

<sup>381</sup> Häufigste Beanstandung waren abgefahrne Reifen ((Quelle: ÖAMTC 1946-1996, S. 113)

<sup>382</sup> <http://www.autozeitung.de/technik/30-jahre-abs>

Tageszeitungen und Autofahrerzeitschriften brachten immer wieder die Unfallstatistik und riefen zu größerer Disziplin und Vorsicht auf. Drastische Beschreibungen von Unfallhergängen und –folgen und eindrucksvolle Aussagen (*„Statistisch stirbt alle vier Stunden ein Mensch auf österreichischen Straßen“*<sup>383</sup>. *„Mehr Radfahrer, als das Jahr an Tagen zählt, fallen laut Statistik im Ablauf von zwölf Monaten dem Verkehrstod zum Opfer.“*<sup>384</sup>) sollten die Autofahrer zum Nachdenken bringen. Auf der anderen Seite wehrten sich aber die Autofahrer-Clubs in Artikeln, Kommentaren und Leserbriefen vehement dagegen, die Autofahrer als Unfallverursacher zu sehen. Schuld waren nach ihrer Einschätzung überwiegend die Fußgänger. Als sich aber bei vermehrtem Kraftfahrzeugaufkommen die Toten ohne Fußgängerbeteiligung mehrten, war klar, dass diese Strategie der Verdrängung kontraproduktiv war.

Innenminister Oskar Helmer sprach von „Verkehrsverbrechern“, denen das Handwerk gelegt werden müsse. In einem Artikel im August-Heft 1954 räumt der ÖAMTC ein, dass auch Autofahrer schuld sein können und Erziehungsarbeit für Autofahrer geboten sei. *„Wir müssen mit allen Mitteln trachten, nicht nur einen technischen, sondern auch einen moralischen Standard zu schaffen. Gutes Fahren ist ein Problem der Ethik.“*<sup>385</sup>

Der Terminus „Verkehrsverbrecher“ wurde auch vom Abgeordneten Dr. van Tongel (FPÖ) in der Sitzung des Nationalrats am 2.12.1963 verwendet und ebenso in der Sitzung am 20. 6.1966.<sup>386387</sup> Polemik war ein Teil des Diskurses.

Die Straßenverkehrsordnung von 1960 machte mit dem Vertrauensgrundsatz alle Verkehrsteilnehmer gleichrangig. Die Verpflichtung zu richtigem, verantwortungsvollem und umsichtigem Verhalten lag bei jedem Einzelnen, soweit es von ihm oder ihr zu erwarten war.

§ 3, Absatz 1 legt fest:

*„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme; dessen ungeachtet darf jeder Straßenbenützer vertrauen, dass*

<sup>383</sup> Auto Touring, 11/60

<sup>384</sup> Auto Touring, 5/60, S. 9

<sup>385</sup> Auto Touring, 8/54, S. 5f

<sup>386</sup> [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/X/NRSITZ/NRSITZ\\_00033/imfname\\_154235.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/X/NRSITZ/NRSITZ_00033/imfname_154235.pdf)

<sup>387</sup> [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XI/NRSITZ/NRSITZ\\_00013/imfname\\_152193.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XI/NRSITZ/NRSITZ_00013/imfname_152193.pdf)

*andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müsste annehmen, dass es sich um Kinder, Menschen mit Sehbehinderung mit weißem Stock oder gelber Armbinde, Menschen mit offensichtlicher körperlicher Beeinträchtigung oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gebaren geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.*<sup>388</sup>

Die neue Straßenverkehrsordnung war ein egalitäres Gesetzeswerk. Sie hatte aber eindeutig die Disziplinierung der Autofahrer zum Ziel und wurde in einigen Punkten im Vorfeld stark bekämpft. Nicht ganz nachvollziehbar ist nach heutigem Verständnis die Ablehnung der Verordnungen betreffend Alkohol am Steuer und Geschwindigkeitsbeschränkung.

- *Alkohol am Steuer*

Das Fahren in von Alkohol (oder anderen Substanzen) beeinträchtigtem Zustand kann unfallverursachende Wirkung haben. Studien dazu sind kontrovers, da die Faktenbasis nicht immer vergleichbar ist. Untersucht werden zumeist Fahrten unter Alkoholeinfluss, die zu einem Unfall geführt haben oder anders auffällig geworden sind. Kritische und gefährliche Situationen ohne Unfall scheinen darin nicht auf. Untersuchungen zeigen, dass Erschwernisse (schlechte Sichtverhältnisse, Witterungseinflüsse, mangelnde Vertrautheit mit dem Weg oder dem Fahrzeug, Fahrzeugmängel) in Kombination mit Alkoholisierung weit häufiger als beide Ursachen singular gesehen zu groben Fahrfehlern führen. Häufigster Unfalltyp bei Trunkenheit am Steuer ist der Alleinunfall. *„Während der 3. Teil aller unter Alkohol stehenden PKW-Fahrer allein einen Unfall verursacht, ist es bei den nüchternen nur jeder achte.“*<sup>389</sup>

Fahren in betrunkenem Zustand war schon vor 1960 verboten. Allerdings gab es keine einheitliche Regelung, ab wann eine Beeinträchtigung gegeben sei. In den ersten Nachkriegsjahren war das Problem noch nicht relevant, da Alkohol kaum

---

<sup>388</sup> Straßenverkehrsordnung, S. 33

<sup>389</sup> Heidi *Herbold*, Die Auswirkung des Alkohols auf die Entstehung von PKW-Unfällen mit tödlichem Ausgang (Inaugural-Dissertation, Köln 1965)

verfügbar war. Erst in den späten Vierzigerjahren, als der Weinbau wieder in Schwung kam, wurde man sich der negativen Folgen bewusst. Dass betrunkene Autofahrer eine Gefährdung für die anderen Verkehrsteilnehmer bedeuten, wurde nicht bestritten. Die Streitfrage war vielmehr, ab wann ein Autofahrer (Fahrerinnen waren in diesem Zusammenhang kein Thema) als betrunken zu gelten habe. Der Konsens im In- und Ausland lag bei ca. 1,5 Promille Alkohol im Blut. Aber auch da gab es noch Toleranzen, die Körperbau, Trinkgewohnheiten und allgemeine Charaktereigenschaften in Betracht zogen. Die Nachsichtigkeit der Experten ist für heutige Begriffe erstaunlich.

Im Dezember 1950 bringt der OAMTC die Ergebnisse einer Enquete der Ärztlichen Kraftfahrervereinigung. Demzufolge sei der Anteil der Betrunkenen am Unfallgeschehen sehr gering und eine Zwangsblutprobe nicht gerechtfertigt. Auch Androhung harter Strafen wie Führerscheinentzug oder Haft sei nicht am Platz. Die einzige Gegenstimme kommt von Staatsanwalt Dr. Lustig. Er fordert Verbot von Alkoholikern als Berufsfahrer, Blutprobe bei begründetem Verdacht, Verpflichtung von Unfallverursachern zur Hilfeleistung und Verbot von Alkoholverkauf in den Kantinen der geplanten Großgaragen. Die Gegenstimmen sprechen von Diskriminierung des Kraftfahrers, deshalb dehnt Lustig seine Forderung auf alle Verkehrsteilnehmer, auch die Fußgänger, aus.<sup>390</sup>

Das strittige Thema wurde jahrelang von Ärzten, Juristen, Autofahrer-Organisationen und den Autofahrern selber diskutiert. Die beiden Punkte, die am stärksten polarisierten, waren:

- sollte eine generelle Promille-Höchstgrenze festgelegt werden und wenn ja, ab welchem Wert und
- sollten die Autofahrer zu einer Blutprobe gezwungen werden können.

Zur Diskussion standen in der ersten Frage die Höchstgrenzwerte 0,5 oder 1,0 Promille. Gegen den niedrigen Wert wurde argumentiert, dass er nur schwer exakt nachzuweisen wäre. Für den höheren Wert sprach, dass er auch im Ausland meist angewandt wurde.

---

<sup>390</sup> Austro-Motor, 12/50, S. 15f

Der zweite Punkt polarisierte ebenfalls: Waren zwangsweise Blutabnahmen generell bei Verdacht, nur nach Unfällen mit Personenschaden oder gar nicht zu gestatten.

In der Märzausgabe der Auto-Touring äußert sich ein Jurist (Dr. Foregger) negativ zu beiden Punkten. Eine für alle gültige Höchstgrenze verstoße gegen den Gleichheitsgrundsatz. Der Gleichheitsgrundsatz verbiete, Gleiches ungleich zu behandeln, aber genau das sei der Punkt. Alkoholverträglichkeit sei eben nicht gleich, sondern individuell verschieden und müsse auch so behandelt werden. Auch die erzwungene Blutprobe nach einem Unfall lehnte er ab. Ein Autofahrer müsse die gleichen Rechte haben wie ein eines Verbrechens Beschuldigter, der auch nicht zu einem Geständnis gezwungen werden dürfe.<sup>391</sup> Die Ärztliche Kraftfahrervereinigung Österreichs sprach sich gegen eine Grenze oder zumindest für einen Spielraum für Richter aus.<sup>392</sup>

Vergleiche mit dem Ausland zeigten, dass in der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz, Frankreich, Dänemark, Schweden und Norwegen die Blutabnahme schon bei Verdacht, in Belgien nach einem Unfall angeordnet werden konnte. Nur Großbritannien, Italien und die Niederlande hatten dieses Gesetz nicht. Gesetzliche Höchstwerte kannte man in diesen Ländern, mit Ausnahme von Schweden und Norwegen (0,5 ‰) und Belgien (1,5 ‰) nicht, in der Praxis der Rechtsprechung dagegen schon.<sup>393</sup>

Der § 5. der Straßenverkehrsordnung 1960 – „Besondere Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol“ war ein vernünftiger Kompromiss aus allen diskutierten Möglichkeiten. Er setzte als Obergrenze 0,8 ‰ fest. Bei Verdacht konnte ein Test der Atemluft verlangt werden, bei Bestätigung des Verdachtes bzw. nach einem Unfall vom (vermuteten) Verursacher (auch von Fußgängern) eine Blutprobe. 1998 wurde der Grenzwert auf 0,5 ‰ herabgesetzt.<sup>394</sup> Für die Lenker von LKW und Bussen, von Mopedfahrern (bis 20 Jahre), für Fahrlehrer und Führerscheineulinge gilt 0,1 ‰.<sup>395</sup>

- *Tempolimits*

---

<sup>391</sup> Auto Touring, 3/60, S. 4

<sup>392</sup> Auto Touring 4/60

<sup>393</sup> Autor-Touring 4/60

<sup>394</sup> <http://derstandard.at/1263705809563/Alkohol-im-Strassenverkehr-Alko-Unfall-auch-unter-05-Promille-teuer>

<sup>395</sup> <http://www.alles-fuehrerschein.at/lexikon/index.php5?title=Alkohol-Strafen>

Mit demselben Argument – Ungleiches nicht gleich zu behandeln – wurden die Geschwindigkeitsbeschränkungen bekämpft. In diesem Fall war das „Ungleiche“ das Können des Fahrers und die Leistung des Kraftfahrzeugs. Das Argument ist, wie auch im Falle der individuellen Trunkenheit, einleuchtend und nachvollziehbar, aber für die Praxis nicht anwendbar. Ist die Leistung eines Kraftfahrzeugs anhand der Datenblätter objektiv feststellbar, kann das von der Leistung eines Lenkers oder einer Lenkerin nicht gesagt werden. Es erfordert eine situationsangepasste realistische Selbsteinschätzung, die in vielen Fällen nicht gegeben ist. Nach einem Unfall müsste dann der Richter jedes Mal einschätzen, wie weit die gewählte Geschwindigkeit unfallverschuldend war.

Ein weiteres Argument war die Erschwernis beim Überholen und das befürchtete Kolonnenfahren. Beides wurde als zusätzliches Gefahrenmoment gesehen.

§ 20 der StVO von 1960 enthält eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde im Ortsgebiet. Für alle anderen Freilandstraßen und Autobahnen sah sie zeitlich und räumlich limitierte Beschränkungen für Zeiten mit besonders hohem Verkehrsaufkommen vor.<sup>396</sup>

Ein Tempolimit vom 100 km/h außerhalb von Ortsgebieten trat am 24. November 1973 um Mitternacht in Kraft. Der Grund dafür waren allerdings nicht Sicherheits-erwägungen, sondern die „Erdölkrise“, die Maßnahmen notwendig machten, Mineralölprodukte einzusparen.<sup>397</sup> Mit 1. Mai 1974 wurde das Limit auf Autobahnen auf 130 km/h angehoben, das Limit auf Bundesstraßen blieb bestehen.<sup>398</sup>

Obwohl die Sinnhaftigkeit von Geschwindigkeitsobergrenzen immer wieder in Zweifel gezogen wird, spricht die Statistik eindeutig dafür. Seit 1973 ist die Zahl und Schwere der Verkehrsunfälle stetig zurückgegangen. Auch wenn sich in einem ganzen Paket, wie die Straßenverkehrsordnung von 1960 und die nachfolgenden gesetzlichen Vorschriften es darstellen, die Wirkmächtigkeit einzelner Maßnahmen nicht leicht eruieren lässt, spricht das zeitliche Zusammentreffen für sich.

---

<sup>396</sup> Straßenverkehrsordnung

<sup>397</sup> <http://www.kreisky.org/pdfs/endbericht-projnr11679.pdf>

<sup>398</sup> ÖAMTC 1896-1996, S. 114

### 6.3 „Rettung“

Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden wird in Wien „die Rettung“ gerufen. Dieser umgangssprachliche Sammelbegriff umfasst die vom Bundesland Wien betriebene Wiener Berufsrettungsorganisation sowie die befreundeten privaten Rettungsorganisationen. Seit 1977 sind sie alle in der „Wiener Rettungsgemeinschaft“ zusammengefasst und verfügen über eine gemeinsame Leitstelle, wobei die Wiener Berufsrettung Priorität hat<sup>399</sup>. Vor der Implementierung der gemeinsamen Leitstelle hatte die Berufsrettung praktisch ein Monopol, da die Polizei das private „Rote Kreuz“ nicht verständigte. Der ÖAMTC kritisierte in der Maiausgabe von 1957, dass Verletzte oft lange hilflos auf der Straße liegen und auf einen Rettungswagen warten mussten, während 15 Wagen des Roten Kreuzes, alle mit Sprechfunk ausgerüstet<sup>400</sup>, in der Garage standen.<sup>401</sup>

### 6.4 Ambivalente Einstellung zum Verkehrsunfall

Das Thema Verkehrsunfall kann hier nicht annähernd in die Tiefe gehend behandelt werden. Gesetzgeber, Institutionen wie das Kuratorium für Verkehrssicherheit, Forschungsteams wie das Team der Technischen Universität Graz, Verkehrspsychologen und andere einschlägige Fachleute forschen seit Jahren über die Ursachen, Abläufe und Vermeidungsstrategien. Unfälle verursachen menschliches Leid und volkswirtschaftlichen Schaden. Alle diese Maßnahmen haben zum Ziel, Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle zu reduzieren. Jede Reduktion, auch eine kleine, ist schon ein Erfolg. Niemand erwartet, dass sie völlig verhindert werden können. *Der Tod durch das Auto wird hingenommen wie der Tod im Krieg.*<sup>402</sup>

Die meisten Menschen sind sich der Gefährdung durch den motorisierten Verkehr bewusst, aber das Bewusstsein ist zwiespältig. Man weiß, wie Unfälle zustande kommen, aber das hindert Fußgänger nicht, Verkehrsampeln zu ignorieren. Es hindert Radfahrer nicht, verkehrswidrige Abkürzungen zu nehmen oder Autofahrer, riskant zu überholen. Man verdrängt, dass einem selbst „etwas passieren“ kann.

<sup>399</sup> <https://www.wien.gv.at/rettung/geschichte.html>

<sup>400</sup> Die Berufsrettung wurde im Februar 1957 mit Sprechfunkgeräten ausgerüstet (Quelle: <http://www.berufsretter-wien.at/chronik.html>)

<sup>401</sup> Auto Touring, 5/58

<sup>402</sup> Bastian/Theml, Liebe zum Auto, S. 13

*„In der Psychoanalyse wurde jenes für die (motorisierte) Moderne so eklatante Gefühl der Entfremdung als pathologisch erkannt. Im Umgang des Einzelnen wie der Gesellschaft mit dem Verkehrsunfall wird diese Entfremdung greifbar. Ja, mehr noch: Sie wird zu einer notwendigen Bedingung des automobilen Zeitalters. Denn nur wer sich selbst nicht automatisch als den nächsten potentiellen Verkehrstoten begreift, kann lustvoll Autos kaufen, Autos begehren, Autos vergöttern.“<sup>403</sup>*

Die Kehrseite kann mit dem ersten Satz aus dem „Futuristischen Manifest“ (1909) des Italieners Filippo Tommaso Marinetti zusammengefasst werden: „Wir wollen die Liebe zur Gefahr besingen, die Vertrautheit mit Energie und Verwegenheit.“<sup>404</sup>

Die hohe Geschwindigkeit und die damit verbundene Gefahr übt auch Faszination aus. Die Faszination, die Kraft eines Kraftfahrzeugs zu beherrschen bzw. ihr zu unterliegen ist Grundlage für den Motorrennsport. Kein Action Thriller kommt ohne Autoverfolgungsjagden aus, in denen sich Fahrzeuge überschlagen, ineinander verkeilen, in Flammen aufgehen. Unfälle auf der Autobahn lösen unweigerlich Staus auf der Gegenfahrbahn aus, die von Schaulustigen verursacht werden. Spektakuläre Unfälle von Prominenten wie dem Schauspieler James Dean, Prinzessin Diana von Großbritannien, dem Sänger Falco oder dem Politiker Jörg Haider werden wochenlang in den Medien diskutiert und kommentiert. Dabei werden die Unfallursachen „stark überhöhte Geschwindigkeit“ oder „Fahren unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen psychotropen Substanzen“ häufig nicht als Folgen verantwortungsloser Unvernunft, sondern als Ausdruck eines gesteigerten Lebensgefühls gesehen.

Für die Pioniere der Autofahrt war Risikobereitschaft Voraussetzung, wenn sie sich mit ihren unberechenbaren Fahrzeugen in Bewegung setzten. Moderne Automobile haben durch fortschrittliche Technik so viele der möglichen Unfallursachen minimiert oder ausgeschaltet, dass sich manche Fahrer im Bewusstsein des verringerten Risikos vermeidbaren Gefahren aussetzen.<sup>405</sup>

---

<sup>403</sup> Niedenthal, Unfall, S. 36

<sup>404</sup> Fromm, Destruktivität S. 387

<sup>405</sup> Die größte Gefahr droht aber offenbar nicht im Straßenverkehr, sondern in der Freizeit, vor allem im Sport. Von den Unfalldtoden starben in Österreich im Jahr 2014 17 % im Verkehr, 7 % bei der Arbeit oder in der Schule, 76% zu Hause, in der Freizeit oder beim Sport (Quelle: Unfallstatistik des Kuratoriums für Verkehrssicherheit)

## 7 Conclusio

Meine Forschungsfragen habe ich in der Einleitung angeführt. Mit Durchführung der Arbeit bin ich zu folgenden Ergebnissen und Antworten gekommen:

Der motorisierte Individualverkehr war in den USA schon vor dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr einer Elite vorbehalten. Der Nationalsozialismus rückte mit dem Versprechen des „Volkswagens“ die Realisierung dieser Idee auch in Österreich und Deutschland in greifbare Nähe. Die Erwartungen wurden enttäuscht, aber nicht aufgegeben.

Die Aufbruchsstimmung in Österreich nach dem Krieg manifestierte sich auf vielerlei Weise: Restaurierung von Stephansdom und Staatsoper in Wien neben dringlicherem Wohn- und Straßenbau; Kultur- und Vergnügungsveranstaltungen neben Hunger und Arbeitslosigkeit; der Glaube an ein besseres und selbstbestimmtes Leben, in dem ein eigenes Auto eine bedeutende Rolle spielte, in einem von vier fremden Mächten besetzten Land. Im Zuge dieser Fortschrittseuphorie ist der Siegeszug des Automobils, unterstützt vom Marshall-Plan, leicht erklärbar. In Österreich wurde die Automobilindustrie nie ein so bedeutender Wirtschaftsfaktor wie in Deutschland, wo sie noch immer der führende Wirtschaftszweig ist. Sie wurde und wird aber durch Prämien und Steuervorteile für in- und ausländische Firmen gefördert. Finanzielle Förderungen gibt es auch für Arbeitnehmer, die zum Arbeitsplatz pendeln. Der Staat greift auch ein durch Bewirtschaftung knapper Ressourcen. Waren es nach dem Krieg die Fahrzeuge und Betriebsmittel, sind es in der Gegenwart die öffentlichen Flächen, die bewirtschaftet werden.

Der Staat griff auch steuernd ein durch die Straßenverkehrsordnungen von 1947 und 1960. Wie alle Gesetzeswerke in einem Rechtsstaat sind sie egalitär. Die ältere Verkehrsordnung förderte aber nach Kräften den motorisierten Verkehr zu Ungunsten der Fußgänger. Die neuere Verkehrsordnung und ihre Novellen legten den Autofahrern bis dahin nicht gekannte Beschränkungen auf und gaben den Fußgängern (und den öffentlichen Verkehrsmitteln) neue Rechte.

Sicherheitsfördernde und unfallverhütende Bestimmungen wie Tempolimits, Rückhaltevorrichtungen oder Alkoholabstinenz, jeweils zu Beginn der Eigenverantwortung und Einsicht der KFZ-Benutzer überlassen, wurden nach und nach gesetzlich vorgeschrieben.

Maßnahmen, die den Verkehr betrafen, wurden zum Politikum. Der Ausbau der Westautobahn, die geplante Gürtel-Stadtautobahn in Wien, die Fußgängerzonen, Autobahnmaut und Parkraumbewirtschaftung sind nur einige Beispiele, die gegen die politische Opposition durchgesetzt wurden.

Verkehrsprojekte trafen ab den Siebzigerjahren auch immer öfter auf zivilen Widerstand, der im Zuge des geänderten Demokratieverständnisses zu Protestaktionen und der Formierung von Umweltschutzorganisationen und –parteien führte.

Die während der NS-Zeit aufgelösten österreichischen Autofahrer Clubs wurden nach Kriegsende wieder installiert und gaben bald nach ihrer Fusion eine eigene Zeitschrift heraus. Diese und andere Printmedien waren ein wichtiges Sprachrohr der Autofahrer und trugen zur Bildung einer Interessensgemeinschaft bei.

Personenkraftwagen transportieren nicht nur Personen. Seit ihrer Erfindung vor 130 Jahren (Benz Patent-Motorwagen Nummer 1) transportieren sie die Wünsche nach Mobilität, das Streben nach Freiheit und Unabhängigkeit, die Sehnsucht nach einem erweiterten Horizont und dem Rausch der Geschwindigkeit. Sie sind Träger von politischem Ehrgeiz, wirtschaftlichem Wachstum und städteplanerischen Visionen. Sie tragen einen guten Teil der Schuld an Umweltzerstörung und Klimawandel. Aber sie transportieren auch die beginnenden gesellschaftlichen Veränderungen und den Wertewandel, der Lebensqualität vor Prestigedenken und Quantität stellt. Der Wunsch nach einem individuellen Verkehrsmittel wird weiter bestehen. In Folge von Car-Sharing, Elektromobilen, selbststeuernden Fahrzeugen und noch zu entwickelnden Zukunftsprojekten wird die Verfügbarkeit, nicht mehr der Besitz eines Personenkraftwagens von Bedeutung sein.

## 8 Anhang

### 8.1 Bibliographie

#### 8.1.1 Monographien und Sammelbände:

American journal of public health, February 2011, Vol.101(2), pp.254-6 [Peer Reviewed Journal (online resource)]

Till *Bastian*/Harald *Theml*, Unsere wahnsinnige Liebe zum Auto (Weinheim/Basel 1990)

Pierre *Bourdieu*, Die verborgenen Mechanismen der Macht (Hamburg 1992)

Wolfgang *Breinbauer*/Klaus Johannes *Höfner*/L. *Schmid*, Stellenwert des Autos in der Meinung der Kraftfahrer und in der Automobilwerbung (Wien 1976)

Franz X. *Eder*, Vom wirtschaftlichen Mangel zum Konsumismus. Haushaltsbudget und privater Konsum in Wien 1918-1995. In: Michael Dippelreier (Hg.), Wien. Die Metamorphose einer Stadt (Wien/Köln/Weimar 2013) 209-282

Erich *Fromm*, Anatomie der menschlichen Destruktivität (Stuttgart 1974)

Heidi *Herbold*, Die Auswirkung des Alkohols auf die Entstehung von PKW-Unfällen mit tödlichem Ausgang (Inaugural-Dissertation, Köln 1965)

Oskar *Hoffmann*, Wettbewerb für die Raststätte und die Tankanlage bei Melk-Pöchlarn. In: Die Straße (1941), Nr. 5/6 S.102; zitiert in Ralph *Johannes*/Gerhard *Wölki*, Die Autobahn und ihre Rastanlagen. Geschichte und Architektur (Petersberg 2005)

Hakan *Gürses* (Hg.), Gastarbeiter. 40 Jahre Arbeitsmigration (Wien 2004)

Martin *Hofer*, StVO. Straßenverkehrsordnung 1960 idF der 25. StVO Novelle BGBl. I Nr. 39/2013 (Graz 2013)

Thomas *Karny*/Mathias *Marschik*, Autos, Helden und Mythen (Wien 2015)

Joachim *Kleinmanns*, Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle (Marburg 2002)

Hermann *Knoflacher*, Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung (Wien 2009)

Johann-Günther *König*, Die Geschichte des Automobils. (Stuttgart 2010)

Ernst *Kurz*, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung 6 (Wien 1981)

Bernd *Kreuzer*, Die Stadt im Zeichen des Automobils. Wien seit 1945. . In: Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren (Wien2006) 61-75

Kurt *Möser*, Geschichte des Autos (Frankfurt/Main 2002)

Helmut *Lackner*, Österreich baut auf. Begleitkatalog zur Ausstellung: "Österreich baut auf. Wieder-Aufbau und Marshall-Plan" am Technischen Museum Wien (Wien 2005)

Peter *Marsh*/Peter *Collett*, Der Auto-Mensch. Zur Psychologie eines Kulturphänomens (Olten 1991)

Heinz *Müller*, OAMTC 1896-1996. Eine Chronik des Kraftfahrwesens (Wien 1996)

Lore *Neumeier* (Hg.), Autofahrer Unterwegs. Prominente Sprecher erinnern sich (Wien/Köln/Weimar o.D.)

Manfred *Pfaffenthaler*, Die Gastarbeiterroute . In: Ulrike *Bachmann*/Christian *Friedl* (Hg.), Mobilitäten. Beiträge von Vortragenden der Montagsakademie 2011/12 (Graz 2012) 154-164

Republik Österreich 1945-1995 (Wien 1995)

Peter *Spitzer*, Untersuchung der schweren und tödlichen Insassenunfälle bei Kindern (Wien 2009)

Ernst *Tomasch*, Zentrale Datenbank tödlicher Unfälle mit Auswertung der Vermeidbarkeitsmöglichkeiten (Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen 165, (Wien 2007)

### **8.1.2 Zeitschriften:**

AT Auto-Touring. Die Österreichische Kraftfahrer-Zeitung  
Offizielles Organ des ÖAMTC (seit 1946)

Austro-Motor. Zeitschrift für Weltmotorwesen (1946-1984)

### 8.1.3 Internet

- **Öffentliche Institutionen/Österreich**

#### **Statistik Austria**

[http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/soziales/personen-einkommen/jaehrliche\\_personen\\_einkommen/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/soziales/personen-einkommen/jaehrliche_personen_einkommen/index.html)

<http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g31716.pdf>

[http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/strukturdaten/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/strukturdaten/index.html)

#### **Historischer Rückblick der Rathauskorrespondenz**

<https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1945/april.html><sup>1</sup>

<https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1945/mai.html>

<https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1955/november.html>

<https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1961/september.html>

<https://www.wien.gv.at/rk/historisch/1971/november.html>

#### **Bundesministerium für Verkehr, Information und Technologie**

<http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/downloads/jahresbericht2010.pdf>

<http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/index.html>

[https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/faktenblaetter/umwelt/fb\\_strasse\\_schiene\\_netz.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/faktenblaetter/umwelt/fb_strasse_schiene_netz.pdf)

#### **Bundesministerium für Finanzen**

<https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/informationen-zur-pendlerfoerderung.html>

#### **Protokoll Nationalratssitzung**

1963:

[https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/X/NRSITZ/NRSITZ\\_00033/imfname\\_154235.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/X/NRSITZ/NRSITZ_00033/imfname_154235.pdf)

1966:

[https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XI/NRSITZ/NRSITZ\\_00013/imfname\\_152193.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XI/NRSITZ/NRSITZ_00013/imfname_152193.pdf)

### ***Wien.at***

<https://www.wien.gv.at/rettung/geschichte.html>

[https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Otto\\_Wagner\\_Pavillon\\_Karlsplatz](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Otto_Wagner_Pavillon_Karlsplatz)

<https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/archiv/grossprojekte/mariahilferstrasse.html>

<https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtsvorschriften/pdf/b1000000.pdf>

<https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/landesgesetzblatt/jahrgang/1957/pdf/lg1957021.pdf>

<https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/kfz-zr.html>

<https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/geschichte/>

<https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/geschichte/>

<https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/geschichte/>

### ***HELP gv.at***

<https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/4/Seite.0401101.html>

### ***Technische Universität Graz***

[https://online.tugraz.at/tug\\_online/fdb\\_detail.ansicht?cvfanr=F27987&cvorgnr=&sprache=2&pNoCheck=2](https://online.tugraz.at/tug_online/fdb_detail.ansicht?cvfanr=F27987&cvorgnr=&sprache=2&pNoCheck=2)

### ***Wirtschaftskammer Österreich (WKO)***

[https://www.wko.at/Content.Node/branchen/oe/TransportVerkehr/Fachverband\\_Tankstellen\\_fordert\\_Lehrberuf\\_Tankstellenfachk.html](https://www.wko.at/Content.Node/branchen/oe/TransportVerkehr/Fachverband_Tankstellen_fordert_Lehrberuf_Tankstellenfachk.html)

[https://www.wko.at/Content.Node/branchen/oe/Garagen---Tankstellen--und-Serviceunternehmungen/Tankstellen\\_in\\_Oe\\_Daten\\_Fakten\\_2014\\_2.pdf](https://www.wko.at/Content.Node/branchen/oe/Garagen---Tankstellen--und-Serviceunternehmungen/Tankstellen_in_Oe_Daten_Fakten_2014_2.pdf)

### ***Kreisky-Archiv***

<http://www.kreisky.org/pdfs/endbericht-projnr11679.pdf>

### ***Kuratorium für Verkehrssicherheit***

<http://www.kfv.at/ueber-uns/geschichte/>

Unfallstatistik des Kuratoriums für Verkehrssicherheit

[http://unfallstatistik.kfv.at/index.php?id=77&no\\_cache=1&tab\\_txt=Unf%C3%A4lle%20und%20Verletzungen%20im%20%C3%9Cberblick%20Verletzungsindikatoren&kap\\_txt=Unf%C3%A4lle%20und%20Verletzungen%20im%20%C3%9Cberblick&report\\_type=%C3%96sterreich](http://unfallstatistik.kfv.at/index.php?id=77&no_cache=1&tab_txt=Unf%C3%A4lle%20und%20Verletzungen%20im%20%C3%9Cberblick%20Verletzungsindikatoren&kap_txt=Unf%C3%A4lle%20und%20Verletzungen%20im%20%C3%9Cberblick&report_type=%C3%96sterreich)

### ***Berufsrettung Wien***

<http://www.berufsretter-wien.at/chronik.html>

### ***WIFO***

[http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person\\_dokument/person\\_dokument.jart?publikationsid=58641&mime\\_type=application/pdf](http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=58641&mime_type=application/pdf)

### ***Die Mariahilferstraße***

<http://echt-gruen.at/?p=117>

### ***Asfinag***

<http://www.asfinag.at/ueber-uns/investor-relations>

<http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/laermschutz>

Das Autobahnnetz in Österreich – 30 Jahre Asfinag

[https://www.asfinag.at/documents/10180/13369/de\\_Buch+30+Jahre+ASFINAG.pdf/8af1a7eb-9bda-4f3c-86a9-81181d4bacb9](https://www.asfinag.at/documents/10180/13369/de_Buch+30+Jahre+ASFINAG.pdf/8af1a7eb-9bda-4f3c-86a9-81181d4bacb9)

- **Globale Institutionen**

### ***UNESCO World Heritage Tentative List***

<http://whc.unesco.org/en/tentativelists/6074/>

### ***Europäische Union***

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/observatory/move\\_affiche\\_hoz\\_en\\_2015.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/move_affiche_hoz_en_2015.pdf)

- **Bundes-/Landesgesetzblätter**

1947: [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1947\\_46\\_0/1947\\_46\\_0.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1947_46_0/1947_46_0.pdf)

1957: <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/landesgesetzblatt/jahrgang/1957/pdf/lg1957021.pdf>

1960: [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1960\\_159\\_0/1960\\_159\\_0.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1960_159_0/1960_159_0.pdf)

1971: [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1971\\_274\\_0/1971\\_274\\_0.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1971_274_0/1971_274_0.pdf)

1988: [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1988\\_400\\_0/1988\\_400\\_0.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1988_400_0/1988_400_0.pdf)

- **Nachschlagewerke**

***Austria Wiki und aeiou***

[http://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Steyr\\_Daimler\\_Puch](http://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Steyr_Daimler_Puch)

<http://www.aeiou.at/aeiou.encyclp.k/k214682.htm>

<http://www.aeiou.at/aeiou.encyclp.s/s137614.htm>

***Das erste österreichische Lexikon für Verkehrssicherheit von Dr. Gregor Bartl***

<http://www.alles-fuehrerschein.at/lexikon/index.php5?title=Alkohol-Strafen>

<http://www.alles-fuehrerschein.at/lexikon/index.php5?title=Kindersitz>

- **(Virtuelle) Ausstellungen/Museen**

***Gastarbajteri Virtuelle Ausstellung***

<http://gastarbajteri.at/im/107105950479/107459990277/107157249999/107452937590/111106047621>

<http://gastarbajteri.at/im/107105950479/107459990277/107157249999/107452937590/111106112401>

<http://gastarbajteri.at/im/107105950479/107459990277/107157249999/107452937590/111106102658>

<http://www.verkehrsrundschau.de/aus-fuer-die-alemagna-autobahn-zwischen-venedig-und-muenchen-1291917.html>

***Bezirksmuseum***

<http://www.bezirksmuseum.at/default/index.php?id=884>

***Plakatsammlung der Wien Bibliothek im Rathaus***

<http://www.wienbibliothek.at/bestaende-sammlungen/plakatsammlung>

- **Autozeitschriften im Internet**

<http://www.autozeitung.de/auto-klassiker/tucker-torpedo-das-sicherste-auto-der-welt>

<http://www.autozeitung.de/technik/30-jahre-abs>

<http://www.prova.de/archiv/2007/00-artikel/0029-lancia-flaminia/index.shtml>

<http://www.auto-service.de/news/ford/80256-studie-untersucht-phaenomen-suv-lifestyle-laster-beliebt.html>

<https://www.billiger-mietwagen.de/magazin/blog/wissenswertes/frauenauto-maennerauto.html>

[http://www.verkehrsjournal.at/upload/pdf/%C3%96VJ\\_Aug\\_08\\_Frauen%20am%20Stauer.pdf](http://www.verkehrsjournal.at/upload/pdf/%C3%96VJ_Aug_08_Frauen%20am%20Stauer.pdf)

<http://www.womensworldcoty.com/winners/>

<http://www.autofrau.at/>

<http://www.auto-motor.at/Motorrad/Motorrad-Archiv/Motorrad-Kurse-Polizei.html>

- **Tageszeitungen**

***Der Standard vom 27.1.2016***

<http://derstandard.at/2000029874422/700-000-Jahreskarten-brachten-2015-neuen-Rekord-fuer-Wiener-Oeffis>

***Der Standard vom 1.2.2010***

<http://derstandard.at/1263705809563/Alkohol-im-Strassenverkehr-Alko-Unfall-auch-unter-05-Promille-teuer>

***Der Standard vom 23.12.2013***

<http://derstandard.at/1385171810560/Die-Opernpassage-war-ein-Symbol-des-Wiederaufbaus>

***Arbeiter Zeitung vom 18.1.1957***

<http://www.arbeiter-zeitung.at/cgi-bin/archiv/flash.pl?year=1957&month=1&day=18&page=08&html=1>

- **Nicht-institutionelle Online Präsentationen**

***Verband Österreichischer Leasing Gesellschaften (VÖL)***

<http://www.leasingverband.at/Leasing>

***Werner Egger, Käfer Geschichte. Ferdinands Volkswagen, vom 8.1.2003***

<http://www.fussach.at/fussach/documents/2007/fussach20070506000211.pdf>

***Volkswagen GTI-Treffen Geschichte***

<https://www.volkswagen.at/gti-treffen/gti-treffen-geschichte>

***Die Geschichte der Otto Christ AG und ihre Autowaschanlagen***

<https://www.youtube.com/watch?v=KfQaKTtnEts>

***Autoweihung der Pfarre St. Christophen***

<http://www.pfarre-sankt-christophen.at/Chronik.htm>

***Bela Barenyi***

[http://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1\\_B/Barenyi\\_Bela\\_1907\\_1997.xml](http://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_B/Barenyi_Bela_1907_1997.xml)

***Tucker Automobile Club of America***

<http://tuckerclub.org/tucker-history/>

***Mein Bezirk (Neubau)***

<http://www.meinbezirk.at/neubau/lokales/mariahilfer-strasse-ja-zur-fussgaengerzone-d866169.html>

***Shopping City Süd***

<http://www.scs.at/W/do/centre/geschichte>

***Helmi***

<http://theater-arlequin.gallery.co.at/helmi-geschichte/>

***ÖAMTC***

<http://www.oeamtc.at/portal/eintrag-historisches-kfz+2500+1121218>

***Autogrill***

<http://www.autogrill.at/de/wo-sind-wir-autobahn>

• **Film:**

***Christine***: <http://www.zweitausendeins.de/filmllexikon/?wert=22482&sucheNach=titel>

***Knight Rider***: [http://knight-rider.wikia.com/wiki/K.I.T.T.\\_\(2000\)](http://knight-rider.wikia.com/wiki/K.I.T.T._(2000))

## Abstract

Das Automobil mit Verbrennungsmotor war von seinen Anfängen im späten 19. Jahrhundert bis in die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts hinein ein Privileg der finanzkräftigen Elite. Die Ideologen des Nationalsozialismus propagierten den „Wagen für das Volk“, aber es blieb bei leeren Versprechungen. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg kamen Motorisierung und Individualverkehr auch in Österreich in Schwung. Die amerikanische Besatzungsmacht förderte mit dem Marshall-Plan die österreichische Wirtschaft und richtete sie nach amerikanischem Vorbild aus. Mit dem „Wirtschaftswunder“ kamen der Massenkonsum und die Vollmotorisierung mit allen ihren Auswirkungen. Diese Arbeit geht der Frage nach, wie sich die Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg (mit Fokus auf den Personenkraftwagen) in Österreich entwickelt hat und welche Folgen sie hatte. Es wird auf die Infrastruktur, die Verkehrsunfälle, die wirtschaftlichen und gesetzlichen Maßnahmen eingegangen. Der Personenkraftwagen, „das eigene Auto“ hat aber nicht nur einen hohen Gebrauchswert, sondern auch einen hohen ideellen Wert. Beide werden in den letzten Jahren zwar kritisch hinterfragt, haben aber kaum an Gültigkeit eingebüßt.

From its beginnings in the late 19th century until the first decades of the 20th century, owning an automobile with combustion engine was a privilege of the wealthy elite. National Socialism in Germany had its ideological advocates of the "car for the people", but that remained a hollow promise. Not before the end of the Second World War did mass motorization and individual transport gain traction in Austria. American occupation forces implemented the Marshall Plan. Just as planned, the endeavor kick-started the Austrian economy into a *Wirtschaftswunder*-- based on the American model. Mass consumption and mass motorization, with all its consequences, were part of it. This work addresses the question of how motorization has developed in Austria after WW II (with a focus on passenger cars) and the consequences that movement had. It deals with infrastructure, motor accidents, economic and legal measures. A "car of one's own" not only has high utility value, but also high emotional appeal. Both aspects have been subject to dispute in recent years and did not lose their significance to this day.