

Wiener G'schichten: Doppeljubiläum auf der Hohen Warte Seite 18

Veranstaltungen: Ein Überblick über die kommende Woche Seite 20

Eishockey: Warum die WM in Riga eine außergewöhnliche ist Seite 22



Die gestreifte Stadt

Rund 7.500 Zebrastreifen gibt es in Wien. Sie sind Fluch und Segen. Sie helfen dem Fußgänger durch den Verkehr. Und zementieren die Vorherrschaft des Autos. Ein Essay.

Von Matthias Winterer

Paul McCartney ist tot. Am 8. August 1969 um 10 Uhr morgens quert er gemeinsam mit John Lennon, George Harrison und Ringo Starr die Londoner Abbey Road auf einem Zebrastreifen. Der Fotograf Iain McMiller hält die Szene fest. Vier Männer gehen über eine Straße. Nichts könnte profaner sein. Dennoch befeuert sie bis heute die Spekulation, McCartney müsse längst tot sein. Zu abwegig ist sein Verhalten. McCartney ist barfuß.

Nackte Füße auf dem Zebrastreifen provozieren. Sie irritieren unsere Sehgewohnheiten. Sie stellen den Menschen ins Zentrum der Straße, die seit langem dem Auto gehört. Sie laden den Zebrastreifen politisch auf. Hier geht einer, der auf das Establishment spuckt. Ein Hauch von Anarchie hängt über dem Schutzweg. Das Detail gibt dem Foto die Wucht, die es bis heute besitzt.

Denn der Zebrastreifen ist ein Politikum. Er ist mehr als weiße Streifen auf grauem Asphalt. Es ist kein Zufall, dass neuerdings ausgerechnet Zebrastreifen in den Regenbogenfarben der LGBTIQ-Community erstrahlen. Über Zebrastreifen lassen sich Botschaften kommunizieren. Auf Zebrastreifen begegnet sich das ganze Land. Zebrastreifen emotionalisieren. Niemandem sind sie gleichgültig. Die einen ärgern sich über kurze Grünphasen, ungeduldige Autofahrer und schlängelnde Radler, die anderen über schleichende Fußgänger, trödelnde Schüler und Väter, die aufs

Handy starren. Dabei rotieren die Positionen, es gibt keine abgesteckten Fronten, keinen Krieg zwischen rollenden und gehenden Verkehrsteilnehmern, schließlich sind viele beides – und beinahe jeder ist Fußgänger. Wir haben den Zebrastreifen schon horizontal und vertikal gesehen. Je nach Perspektive, Verkehrslage und eigener Fortbewegungsform wird über die jeweils andere gezetert. Der Zwist am Zebrastreifen ist omnipräsent. Er zieht sich von der Straße über Elternvereine und Stammtische bis in die Gemeinderäte. Dort wird über ihre Existenz verhandelt. Mehr Zebrastreifen oder abschaffen?

Wem gehört die Straße?

Am Sonntag, dem 6. Juni 1926, berichtete die „Wiener Morgenzeitung“ über den ersten Schutzweg der Stadt. Sein Betrieb wurde am frühen Morgen des nächsten Tages aufgenommen. Der Zeitung war die Nachricht eine Kurzmeldung wert. Doch das Ereignis war bahnbrechend. Es markierte den Beginn einer Debatte, die bis heute anhält: Wem gehört die Straße?

Davor war die Frage obsolet. Straßen wurden für Auto und Fuhrwerk gebaut. Doch sie waren wenige unter vielen. Fußgänger, spielende Kinder, Radfahrer, Bettler, Zeitungskolporteur, Marktschreier, Prostituierte hatten genauso Platz. Die Straße war – über ihre gesamte Breite von Fassade zu Fassade – ein Konglomerat aller Gruppen, ein Wimmelbild, ein Querschnitt der urbanen Gesellschaft. In Großbritannien musste im ausgehenden

19. Jahrhundert vor jedem Automobil ein Fußgänger mit roter Fahne gehen. Der „Red Flag Act“ sollte die anderen Verkehrsteilnehmer warnen. Die Straße gehörte allen.

Mit der Jahrhundertwende änderte sich das. Der motorisierte Individualverkehr drängte zunehmend ins Stadtbild und die Passanten an die Ränder der Straße. Das Auto veränderte das städtische Gefüge nachhaltig. Es nahm immer mehr Platz ein. Brummende Motoren, Hupen, Staus, Autobahnknoten wurden zur Normalität – und zu identitätsstiftenden urbanen Merkmalen. Der Highway am Horizont ist bis heute genauso ein Motiv der Populärkultur wie der Stau am New Yorker Central Park. In den USA lancierte die Automobillobby in den 1920er Jahren sogar eine Kampagne gegen Fußgänger. Der Begriff „Jay-Walking“ wurde zum geflügelten Wort. Er gibt den Fußgängern („Deppen“) die Schuld an Verkehrsunfällen. Gehen wurde kriminalisiert.

Spätestens der Wirtschaftsaufschwung in den 1950er Jahren ließ das Verkehrsaufkommen auch in Österreich explodieren. Gab es im Jahr 1960 rund 400.000 Autos, waren es Mitte der 1990er Jahre schon 3,5 Millionen. Heute sind rund 5 Millionen Personenkraftwagen zugelassen, in Wien waren es im Jahr 2020 exakt 718.819. Der Passant wurde im Laufe der Jahre zunehmend verdrängt. Er ist auf der Straße nur geduldet. Bedingt geduldet.

Wie schnell die Duldung in Argwohn überschlägt, zeigte das Jahr 1960. Im österreichischen Parlament

wurde eine neue Straßenverkehrsordnung debattiert. Es war eine winzige Änderung, die die Wogen hochgehen ließ. Im „Zebrastreifen-Paragrafen“ wurde verankert, dass Fahrzeuglenker „Fußgängern das ungehinderte Überqueren der Fahrbahn auf dem Schutzweg ermöglichen müssen, sobald die Absicht eines Fußgängers, die Fahrbahn zu überqueren, erkennbar ist“. Das Gesetz war eine Zäsur. Es drehte die Rangordnung auf der Straße um. Bis dahin hatte der Fußgänger warten müssen, jetzt war es das Auto. Der Passant hatte wieder Vorrang.

Die Verfechter und ihre Gegner

Wie bei allen gesamtgesellschaftlichen Veränderungen – etwa der Gurtpflicht im Auto, dem Haltbarkeitsdatum auf Lebensmitteln oder dem Rauchverbot im Wirtshaus – spaltete auch der „Zebrastreifen-Paragraf“ die Bürger. Die Lager sind immer die gleichen: die Verfechter der Neuerung hier, ihre Verweigerer dort. Zu Letzteren zählte die Autolobby. Der Automobilclub ÖAMTC sperrte sich gegen die neue Regelung am Zebrastreifen und warnte vor tödlichen Unfällen und hohen Kosten. Selbst die Polizei war dagegen. Im August 1958 sprach sich der Wiener Polizeipräsident Josef Holaubek gegen die Vorrangregel für Fußgänger aus, da sie den Fließverkehr behindern würde. Am 1. Jänner 1961 wurde die neue Straßenverkehrsordnung

Der Zebrastreifen ist ein Politikum. Er ist mehr als weiße Streifen auf grauem Asphalt.

Fortsetzung auf Seite 18

Fortsetzung von Seite 17

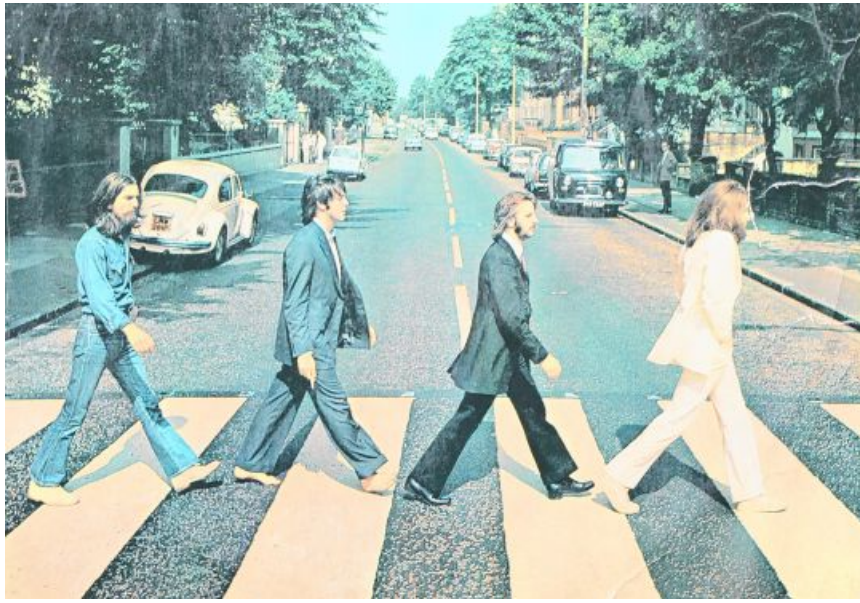
trotzdem verabschiedet – mit dem „Zebrastrreifen-Paragrafen“.

Heute gibt es in Wien rund 7.500 Zebrastrreifen, 5.000 davon sind ampelgeregelt. Ein halber Meter weiß, ein halber Meter grau. Die ganze Stadt ist gestreift. Sie helfen den Passanten durch den Verkehr. Der Zebrastrreifen ist der Freund des Fußgängers, er hält Autos für ihn auf, gibt der Oma eine Chance, über die mehrspurige Kreuzung zu kommen, bringt Kinder sicher in die Schule, lässt Eltern ruhig schlafen. Ohne ihn wäre der Fußgänger zwischen den Autokolonnen längst verloren.

Gleichzeitig weist er ihn in seine Schranken. Der Zebrastrreifen ist ein zweiseitiges Schwert. „Die Vorteile des Schutzweges klingen sehr positiv“, sagt Barbara Laa, Mitarbeiterin an der TU Wien am Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. „Sie sind präzise betrachtet aber Einschränkungen.“ Der Fußgänger darf die Straße nur an vordefinierter Stelle queren, der große Rest ist dem rollenden Verkehr vorbehalten – vorwiegend dem Auto. Die Erlaubnis, hier die Straße betreten zu dürfen, bringt auch das Verbot mit sich, sie an anderer Stelle zu betreten: Gibt es im Umkreis von 25 Metern einen Zebrastrreifen, muss dieser vom Fußgänger zwingend benutzt werden.

Einzementierte Verhältnisse

Im Sinne der Sicherheit hält sich ein Großteil der Menschen daran. Generationen von Kindern wurde eingebläut: Ausnahmslos auf dem Zebrastrreifen über die Straße gehen, vor dem Zebrastrreifen stehen bleiben, nach links und rechts und links schauen, Augenkontakt mit dem Autofahrer suchen. Erst gehen, wenn das Auto steht. Eltern, Lehrer, Verkehrspädagogen impften den Kindern sicheres Verhalten im Straßenverkehr ein. Als Nebenwirkung vermittelten sie ihnen ein autozentristisches Weltbild. Die Straße gehört dem Auto. Die herrschende Hierarchie im öffentlichen Raum wurden in den Köpfen der Kinder einzementiert. Auf der Straße fahren die Autos. Die Fußgänger halten sich fern



Berühmter Zebrastrreifen: Die Beatles auf dem Plattencover ihres Albums „Abbey Road“ aus dem Jahr 1969.

Foto: Winterer



Die Straße vor dem Bieler Hof in Floridsdorf gehörte 1928 den Kindern und noch nicht dem Individualverkehr.

Foto: WStLA / Gerlach



Zebrastrreifen transportieren auch Botschaften.

Foto: Christina Schraml

von ihr. Warum das so sein muss, wurde nicht hinterfragt.

Jahrzehntelangen Präventionsversuchen zum Trotz sind Zebrastrreifen nicht sicher. Laut Daten der Statistik Austria kam es im Jahr 2019 österreichweit zu 1.207 Unfällen mit Personenschaden auf Schutzwegen, allein in Wien waren es 454. Zwölf Menschen wurden auf Österreichs Zebrastrreifen getötet. Zwischen 2017 und 2019 starben insgesamt 32 Fußgänger. Der ÖAMTC führte im März und April 2021 mehr als 1.000 Beobachtungen bei Schutzwegen in Wien durch. Nur 89 Prozent der Fahrzeuglenker hielten vor Schutzwegen an, wenn ein Fußgänger sie betreten wollte.

Kein Teil der Verkehrswende

Der Zebrastrreifen steht sich selbst im Weg. Er gibt dem Menschen Vorrang vor dem Auto und stellt es somit nicht in Frage. Er stellt den Fußgänger ruhig, indem er sein Fortkommen garantiert. Er ist das Hartz-IV des Verkehrs, er verhindert die Rebellion, ohne die ungerechte Verteilung zu lindern. Zwei Drittel der Verkehrsflächen Wiens sind aktuell für Kraftfahrzeuge reserviert, obwohl nur 27 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Diese Flächen fehlen dem Fuß- und Radverkehr.

Teil der Verkehrswende ist der Zebrastrreifen nicht. Moderne Konzepte wie Begegnungszonen kommen ohne ihn aus. Hier hat der Fußgänger ohnehin Vorrang und darf über die ganze Fahrbahn flanieren. Zebrastrreifen emotionalisieren auch. Der Umbau der neuen Mariahilfer Straße hat sogar für mehr Wirbel gesorgt als die Einführung des „Zebrastrreifen-Paragrafen“ Anfang der 1960er Jahre.

Ob die Beatles das Cover für ihr Album „Abbey Road“ auch in einer Begegnungszone aufgenommen hätten, ist allerdings fraglich. Der Legende nach waren sie schlicht zu faul, um zum Himalaja zu fliegen und vor dem Mount Everest zu posieren. Also gingen sie vor den Abbey Road Studios auf und ab. In 30 Minuten war alles im Kasten. Heute ist es das berühmteste Foto der Band. Und der Zebrastrreifen wurde zur Pilgerstätte für Beatles-Fans. Paul McCartney lebt übrigens. Er hat im Dezember ein neues Album veröffentlicht. ■

Auf der Hohen Warte gibt es ein doppeltes Jubiläum

Die Döblinger Naturarena sowie Österreichs erster Fußballverein Vienna stehen dieser Tage im Mittelpunkt von Feiern.

Die Vereinsfarben sind Blau-Gelb. Sie gehören traditionell zum ältesten Fußballklub des Landes: Der „First Vienna Footballclub 1894“, besser bekannt als „Die Vienna“, hat Grund zum Feiern. Vor 90 Jahren wurde der Wiener Traditionsverein zum ersten Mal Österreichs Fußballmeister. Am 7. Juni 1931 besiegten die Döblinger den FK Austria Wien mit 4:1 und holten sich so den ersten von insgesamt sechs Meistertiteln in ihrer Geschichte. Den letzten errangen sie im Jahre 1955.

Mit dem siebenten Streich ist nicht so bald zu rechnen. Denn die sportlich besten Zeiten sind länger her. 1931 gewann die Vienna auch noch den Mitropacup, der sich mit der heutigen Champions League vergleichen lässt. Nach bitteren Jahren im Fußballkeller arbeitete sich die Vienna wieder von ganz unten hoch und steht im Herbst 2021 vor dem Sprung zurück in die Regionalliga Ost.

Große Spieler hat die Vienna hervorgebracht: Josef Uridil (1895 – 1962). „Heute spielt der Uridil“ lautete der Titel eines Schlagers von Hermann Leopoldi. Skurril, dass ausgerechnet der Jude Leo-

poldi dem späteren Nazi Uridil zu solchem Ruhm verhalf. Auch andere Fußballgrößen, wie Hans Menasse, Karl Decker, Hans Buzek, Karl Koller, aber auch Gustl Starek, Hans Krankl, Andreas Herzog und Peter Stöger verdienten sich Sporen in blau-gelbem Dress. Der prominenteste Spieler der Vienna war wohl Argentinierspielmacher Mario Kempes, der sein Land 1978 als Torschützenkö-

das alles auf einem der schönsten Fußballplätze der Welt. Denn die Vienna hat seit 19. Juni 1921 als Heimstätte die Hohe Warte. Das Besondere an diesem Platz: Es handelt sich um eine Naturarena, deren Hügel in der Zwischenkriegszeit bis zu hunderttausend Fußballbegeisterte als Zuschauer-raum nutzten. Lange bevor das Praterstadion errichtet wurde, gab es in Döbling packende Län-

dermatches. Das legendäre „Wunderteam“ trug hier Heimspiele aus. Und eben diese Hohe Warte feiert nun ihren 100. Geburtstag.

Begonnen haben Vienna und Hohe Warte unter Obhut des Nathaniel Meyer Freiherr von Rothschild (1836 – 1905). Der reiche Banker, Mäzen und Blumenzüchter ließ auf der Hohen Warte eine geliebte Parkanlage gestalten. Die englischen Gärtner brachten

ein neues Spiel mit, nach dem alle verrückt wurden: Fußball. So lautet die Gründungslegende des ersten Fußballklubs in Wien. Rothschild übernahm die Patenschaft und um seine Blumen zu schonen, wies er den Beschäftigten im „First Vienna Football Club“ eine Wiese zu. Wiens Fußball und die Basis für die spätere Spielstätte Hohe Warte waren geboren. ■



Wiener G'schichten

von Paul Vécsei

nig zum Weltmeistertitel führte. Er kam im Februar 1986 zur Vienna. Der Transfer überraschte Wien und die ganze Fußballwelt.

2021 scheint nun die Talsohle der Vienna beim Männerfußball überwunden. Die Damen mit Nationalspielerin Nina Burger als Sportliche Leiterin spielen ohnehin schon länger bemerkenswert im Spitzensfeld. Die Vienna ist heute ein kleiner, feiner Verein. Friedliche Fans mit gutem Benehmen, familiärer Umgang – und



Gemälde der Naturarena Hohe Warte von Anton H. Karlinsky (1928). Foto: Wien Museum / Birgit & Peter Kainz