

Die Zukunft des Stadtverkehrs

Phantasien von damals - Pläne von heute

Vorschläge - Tips - Ideen

Phantasien für das Jahr 2097

Erstellung eines Verkehrskonzepts für die ferne Zukunft.

Wird die Pferdestraßenbahn aus Gründen des Umweltschutzes wieder eingeführt?

Beamen wir endlich à la Raumschiff Enterprise?

Fliegen wir mit kleinen Privatflugzeugen in die Schule?

Wohnen die Menschen unter der Erde und der Verkehr fließt oben oder umgekehrt?

Verlassen die Menschen die vier Wände ihrer Wohnung überhaupt nicht mehr, weil sie nur noch auf dem Daten - Highway virtuell aufeinandertreffen?

Gibt es völlig neue Verkehrsmittel? - Vielleicht kann davon auch ein Modell gebaut werden.

Phantasien aus dem vorigen Jahrhundert

Wie könnte das Aeoroplan des Sigmund Wilhelm ausgesehen haben? Und wie die Drachenflieger-Omnibusse? Als Wettbewerbsbeitrag könnten die Zukunftspanasien des Sigmund Wilhelm illustriert werden.

Oder

die Zukunftspanasien des Sigmund Wilhelm werden fortgesetzt. Was erlebt er im Jahr 1997, - und was in ferner Zukunft?

Schienezeit

Über 100 Jahre alt: Die Zukunftsphantasien des Sigmund Wilhelm

Die folgenden Ausschnitte aus Sigmund Wilhelms „Wiener Wandelbildern“ sind Ende des vorigen Jahrhunderts geschrieben worden.

Manche seiner Phantasien sind Wirklichkeit geworden, andere Zukunftsträume jedoch ...

(Die Ausschnitte sind gekürzt und teilweise sprachlich vereinfacht)

Um 1900: Die Segnungen der Stadtbahn

Ganz Wien ist voll von den Segnungen der neuen Stadtbahn, die ja für jedermann klar zutage liegen. Man fährt bequem und billig und kann ganz gut in Grinzing oder Hütteldorf wohnen, wenn man sein Bureau im Herzen der Stadt hat. Als ein schlagender Beweis, wie nah die Entfernungen aneinandergerückt sind, seitdem nun auch die Vorortelinie der Öffentlichkeit übergeben wurde, mag die Tatsache dienen, daß der Bauunternehmer X am letzten Mittwoch noch um 4 Uhr nachmittags in einem Kaffeehause auf dem Schottenring die Abendblätter las, um halb 5 Uhr in Pötzleinsdorf verhaftet wurde und um 5 Uhr bereits im Landesgericht eingeliefert war....

Um 1920: Über den Dächern der Stadt

Immer mehr komme ich auf den Geschmack meines Aeroplans, dessen Vorteile gar nicht zu bezahlen sind. Heute nachmittags flogen wir nach Baden, eigentlich zum „Jammerpepi“, um dort den Kaffee zu nehmen. Von unserer Remise aus fuhren wir mit dem Automobil auf den Rädern des Aeroplans durch die Straßen von Wien. Erst auf dem Margaretner Gürtel stellten wir die Höhenflächen ein und erhoben uns sachte über den Straßenplan. Wir fliegen über Liesing dahin und auf einmal fällt meiner Frau ein, daß sie die Mariabrunner Kirche noch nicht

gesehen hat. Sofort befiehlt sie mir zu stoppen und - was will ich tun - ich stoppe. Nachdem sie die Kirche besichtigt hat, fahren wir eine Strecke weiter auf der Straße. Da plötzlich schreit meine Frau: „Rasch in die Höhe, da kommt uns die Frau Himmelbauer entgegen!“ Meine Gattin kann nämlich die Frau Himmelbauer nicht schmecken, weil diese protzige Fabrikantenfrau einen Multiplan besitzt, während wir uns mit einem Monoplan begnügen müssen. Ich erfasse sofort die Situation, setze die Luftschraube und die Höhenflächen ein und - huit! sausen wir pfeilschnell in die Höhe. Unter uns radelt auf der Straße die geschnaufte Frau von Himmelbauer in der Richtung gegen Wien weiter. Und wie sie, die in größerer Gesellschaft in ihrem prachtvollen Multiplan dahinfährt, mich und meine Frau in dem bescheidenen Monoplan sieht, tut sie so, als ob sie von oben auf uns herabschauen würde. Das fällt ihr aber fürchterlich schwer, natürlich, denn sie ist ja unten und wir oben! Deshalb verrenkt sie sich nicht wenig den Kopf und den Hals, um nur ja recht geringschätzig auf uns herabzuschauen. Bei dieser schwierigen Prozedur macht sie ein so urdolliges Gesicht, daß wir hellauf lachen müssen.

1925: Ein Automobil muß weinen

Es war im Juni des Jahres 1925. Mein Freund Paul, der ein sehr gelehriges Haus ist, sagte zu mir: „Warten Sie, lieber Kollege, noch zehn Minuten, dann nehme ich Sie mit auf den Semmering, Sie müssen bei mir zu Abend essen.“

„Sensationell!“ - sagte ich.

„Dann will ich mein Automobilchen ordentlich in Ketten legen. Denn wenn es erfährt, daß es heute nicht aufs Land hinausgeht, wird das Biest ungeduldig und schlägt aus. Es ist ganz unglaublich, was für ein gescheiter Kerl mein Automobilchen ist - Sie haben einfach keine Ahnung, lieber Paul. Sehen Sie, es ist erstaunlich: Genau in demselben Maße, als wir Menschen immer mehr zu Automaten herabsinken, entwickeln sich die Maschinen dank der großartigen Fortschritte der Technik zu verfeinerten Wesen, und ich sehe schon die Zeit, wo sie als denkende Geschöpfe die Herrschaft über die Welt an sich reißen werden.“

Paul war reisefertig. Ich ging in die geräumige Hausremise, näherte mich vorsichtig meinem Automobil, streichelte es voll Zärtlichkeit und raunte ihm zu: „Geh, Burscherl, sei nicht böse, du bleibst heute zu Hause, Paul nimmt mich in seinem Automobil mit - gelt ja, du bist nicht böse?“ Da fing aber mein armes Automobil derart zu zappeln und zu heulen an, daß ich entsetzt zurückwich. Zweifellos war es in seinem Ehrgefühl auf das tiefste verletzt. Es dauerte lange, bis es sich wieder beruhigte, und erst als ich ihm versprochen hatte, daß ich ihm einen Edelweißbuschen vom Semmering mitbringen würde, willigte mein kluges Automobilchen ein, daß ich ohne dasselbe die Reise antreten könne.

In rasender Eile fuhren wir nun, Paul und ich, hinter den Schwarzenbergplatz, wo sich die mit großem Kostenaufwande erbaute Automobil-Hochbahn befindet. Die Wirtschaftspartei des Gemeinderates hatte die riesige Halle und die Automobil-Hochbahn, die nach den verschiedensten Richtungen ausmündete, um

die Kleinigkeit von 50 Millionen Kronen erbauen lassen, lediglich um das Getriebe in den Straßen der Großstadt von dem immer riesiger anwachsenden Automobilverkehr zu entlasten. Hunderte von hocheleganten Automobilen hatten sich in der kollosalen Halle eingefunden, die alle dem Semmering entgegenstrebten. Im Nu waren sie alle in Riesenlifts zur Hochbahn, die sich über die Dächer der Stadt dahinzog und vielfach in Nebenrouten einbog, emporgehoben, und jetzt ging's in brausender Schnelle dem Semmering zu. In allen Bezirken gesellten sich neue Automobilisten zu uns, so daß die Reihe der Fahrer kaum mehr übersehen werden konnte. Von der Vogelperspektive nahm sich das Getriebe in der guten alten Stadt Wien da unten gar sonderbar aus. So sehr ich auch mein Auge anstrenge, ich konnte auch nicht ein einziges Pferd in den Straßen der Stadt entdecken. „Ja, die Pferde“ - sagte Paul - „die gibt's in Wien nicht mehr. Haben sich in die Provinz zurückgezogen, wo sie ein beschauliches Leben führen, bis sie auch von dort vertrieben werden.“

Wie ein abgeschossener Pfeil sausten wir über den Dächern der Wiener Häuser dahin, vor und hinter uns zahllose Gefährte.

„Sagen Sie mir, lieber Paul“, fragte ich meinen Freund, „sind wir vorhin nicht ein Stück in der Trasse der Stadtbahn gefahren? Zum Teufel, wo ist denn unsere liebe Stadtbahn hingerraten?“

„Ja wo leben Sie denn?“, glotzte er mich mit seinen großen Augen an, „Stadtbahn gibt's nicht mehr. Im großen Zeitalter des Automobilverkehrs braucht kein Mensch eine Stadtbahn. Auch die Eisenbahnen werden allmählich aufgelassen werden, denn wem sollten sie nützen? Ich frage Sie, wer fährt heutzutage noch mit der Eisenbahn? Lächerlich.“

1928 - Frisches Obst aus Palermo

Dort, wo vor drei Jahren noch der Franz-Josefs-Bahnhof gestanden - wer fuhr denn im Jahre 1928 noch mit der Eisenbahn? - erhob sich jetzt die weitläufige Aeroplan-Garage. Von der Großartigkeit und aparten Art des aeronautischen Verkehrs, der damals schon in Wien herrschte, kann man sich nur schwer einen Begriff machen. Tausende Aerodrome, Aeroplane und Aerobusse durchflogen täglich die Luft. Sowie man dereinst im alten Wien nach Baden, Vöslau, Reichenau oder nach Neuwaldegg, Weidlingau, Breitenfurth oder zum Roten Stadl einen Ausflug machte, so unternahm man jetzt einen Spritzer nach Karlsbad oder Marienbad, nach Spaa, Ostende, Nizza, usw. Das Aerodrom nach Palermo beispielsweise ging täglich dreimal, um halb 10, halb 1 und halb 4 von der Freyung ab und brauchte im ganzen bloß anderthalb Stunden nach Sizilien, so daß meine Frau, wenn sie Orangen einkaufen wollte, ihre Köchin statt auf den Karmelitermarkt mit einem riesigen Einkaufskorb zur Obstlerin nach Palermo schickte, wobei sie noch immer billiger drauskam, als wenn sie ihre Orangen auf dem staubigen Karmelitermarkt eingekauft hätte.

Wien im Jahr 1950

Es war am Pfingstsonntag des Jahres 1950. Ich wohnte damals in meinem eigenen Hause auf dem Hameau im vierunddreißigsten Wiener Stadtbezirke. Um diese Zeit wohnte nämlich jeder ordentliche Wiener schon in seinem eigenen villenartigen Hause, ja jedermann hätte sich geniert, nicht in seinem eigenen Hause zu wohnen. Ich hatte die prächtigste Verbindung mit der Inneren Stadt, wo sich mein Bureau befindet. Nebenbei gesagt, der erste Wiener Stadtbezirk bestand nach der Art der City in London im Jahr 1950 ausschließlich aus Verkaufsgewölben und Bureaus. Also die Verbindung zwischen dem Hameau und meinem Bureau im ersten Bezirke war eine ganz kolossale. Abgesehen davon, daß ich mit meinem prächtigen Automobil binnen zwölf Minuten in der Stadt sein konnte, hatte die Kommune auch noch zehn Drachenflieger-Omnibusse beige stellt, die von fünf zu fünf Minuten in die Stadt hineinsegelten. Nicht weniger als dreißig Autobusse vom feinsten Kaliber rasselten fortwährend von Hameau in die Stadt und wieder zurück, so daß die Automobilstraße, die eigens für den Autoverkehr hergestellt wurde, ein Leben und Treiben herrschte, wie niemals zuvor in den alten verkehrsarmen Zeiten.

Neues Wiener Verkehrskonzept

Magistratsabteilung 18
Stadtentwicklung und Stadtplanung
1, Rathausstraße 14 - 16, 3. Stock,
Tel. 4000 - 0



Weltweite und lokale Umweltprobleme, die ungebrochene Liebe zum Auto, die politischen Veränderungen bei unseren östlichen Nachbarn und das wachsende Umweltbewußtsein in der Bevölkerung haben die Wiener Verkehrspolitik Anfang der 90er vor neue Aufgaben gestellt.

Die Ziele des Verkehrskonzepts bis zum Jahr 2010:

- Weniger Schadstoffe
- Weniger Lärm
- Mehr Verkehrssicherheit
- Weniger öffentliche Flächen für Autos

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Der KFZ-Verkehr kann nur verringert werden, wenn gleichzeitig das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel verbessert wird.

Folgende Verbesserungen sind geplant:

- Kürzere Intervalle von U-Bahn und S-Bahn
- Erschließung der Stadterweiterungsgebiete
- Verbesserung von Pünktlichkeit und Komfort von Straßenbahn und Bus
- Verbesserung der tangentialen Verbindungen, da ein vermaschtes Liniennetz gegenüber einem nur radial auf das Stadtzentrum orientiertem Liniennetz mehr Wahlmöglichkeiten bietet und robuster gegenüber Störungen ist.
- Abbau von Ängsten bei der Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln
- Verbesserte Zugangsmöglichkeiten für Menschen, die in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind.

1990 betrug der Anteil des öffentlichen Verkehrs 37%. Bis 2010 soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs auf 45% vergrößert werden.

Förderung der Fußgänger

Fußgänger sind die "schwächsten" Verkehrsteilnehmer und brauchen daher eine besondere Förderung. Dies gilt vor allem für diejenigen Menschen, denen das Gehen schwer fällt, und Kinder. Die Entfernungen, die Menschen bereit sind zu Fuß zurückzulegen, stehen in direktem Zusammenhang mit der Gestaltung der Wege. Daher müssen zur Förderung des Fußgängerverkehrs die Fußgängerbereiche vergrößert und attraktiver gestaltet werden.

Im dicht bebauten Stadtgebiet muß Raum zur Verbreiterung von Gehsteigen zurückgewonnen werden. Durch die Anlage von Garagen an den Rändern von Stadterweiterungsgebieten sollen großflächige autofreie Bereiche geschaffen werden. Autofreie Bereiche sind auch in stark frequentierten oder sensiblen Gebieten (Krankenhäuser, Schulen etc.) zum Schutz der Fußgänger notwendig.

Autoverkehr

Vier Bereiche sind wichtig, um den Autoverkehr einzuschränken:

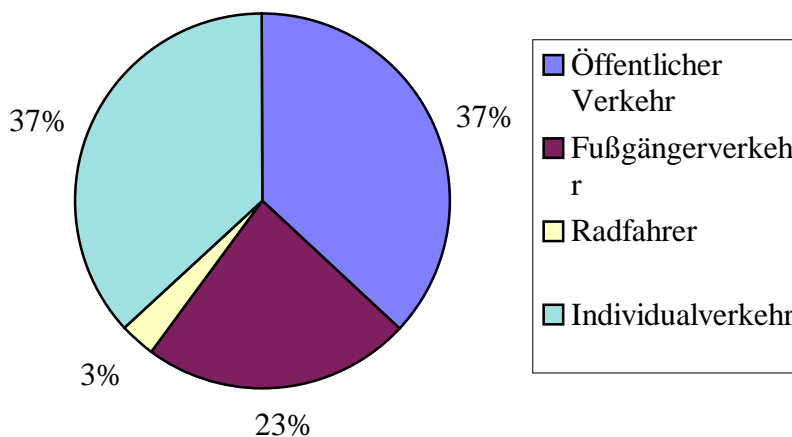
1. Berufspendelverkehr, Transitverkehr
2. Freizeitverkehr
3. Einkaufs- und Erledigungsverkehr
4. Wirtschaftsverkehr

Die Wohngebiete werden verkehrsberuhigt, der Verkehr wird auf ein Hauptstraßennetz verlagert. Das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel wird ausgebaut, aber auch das Hauptstraßennetz wird durch die Errichtung neuer Straßen verbessert.

Das Parkplatzproblem - und die damit verbundene Behinderung von Fußgängern und Radfahrern sowie die Luftverschmutzung durch Parkplatzsuche - wird mit einer Reihe von Maßnahmen bekämpft:

- Parkraumbewirtschaftung - also gebührenpflichtige Parkplätze
 - Parkraumüberwachung
 - Schaffung von Garagenstellplätzen für die Wohnbevölkerung
 - Schaffung von Park-and-Ride-Anlagen am Stadtrand
- 1990 betrug der Anteil des Individualverkehrs 37%. Bis 2010 soll der Individualverkehr auf 25% reduziert werden.

Verkehr 1997



Verkehr 2010

