

„DAS STADTBILD VON WIEN IST TRAUERIG VERÄNDERT“ Michael Freiherr von Pidolls Kritik des beginnenden Automobilzeitalters

Peter Payer

Mit kaum einer anderen technischen Erfindung der letzten Jahrhunderte ging der Mensch eine derart leidenschaftliche und beinahe symbiotische Beziehung ein. Unzertrennbar sind sie geworden – der Mensch und das Auto.

Daß der Autoverkehr zerstörerische Auswirkungen auf die Menschen und ihre Umwelt hat, daß es insbesondere in der Stadt Grenzen der Auto-Verträglichkeit gibt, daß Verkehrsexperten bereits seit geraumer Zeit vom „Schlachtfeld Straße“ sprechen – all das ist mittlerweile hinlänglich bekannt. Doch die Kritik am immer weiter sich ausbreitenden Autoverkehr verhallt meist ungehört.

Dabei sind die Argumente nicht einmal neu. Schon in den Anfangsjahren des Automobilismus wiesen zahlreiche Fachleute auf die negativen Begleiterscheinungen des Autogebrauchs hin. Unter ihnen war auch der Pädagoge Michael Freiherr von Pidoll, der mit seinem 1912 erschienenen Werk „Der heutige Automobilismus“ erstmals eine umfassende Studie über die Folgen des Autoverkehrs vorlegte. Am Beispiel von Wien konnte er überzeugend demonstrieren, wie der Gebrauch des neuen Fahrzeugs die Stadt und ihre Bewohner veränderte. Die präzisen und überaus anschaulichen Schilderungen Pidolls stellen eine bisher wenig beachtete Quelle sowohl zur Wahrnehmungsgeschichte der Stadt als auch zur bisher nur rudimentär existierenden Sozialgeschichte des frühen Automobilismus dar, und verdienen so – nicht zuletzt auch wegen ihrer inhaltlichen Aktualität – in Erinnerung gerufen zu werden.

Die Anfänge des Automobilismus in Wien

Die erste flüchtige Bekanntschaft mit dem Auto machten die Wiener im Herbst 1892, als zum großen Erstaunen aller ein Dampfautomobil auf den Straßen der Stadt verkehrte. Sein Besitzer war Siegfried Graf Wimpffen, der sich den Wagen aus Paris hatte schicken lassen und damit zum ersten Automobilisten Österreichs wurde. Doch blieb seine Fahrt zunächst nur ein als Kuriosum bestaunter Einzelfall. Erst vier Jahre später sollte der wirkliche Startschuß für die Automobilisierung Wiens fallen. Der Wiener k. u. k. Hofwagenfabrikant Ludwig Lohner erwarb im November 1896 das erste Benzinautomobil (seine Firma sollte bald darauf auch zum ersten Automobilproduzenten Österreichs werden), ihm folgten 1897 Gustav Graf Pötting-Persing und Carl Oplatek nach.¹

Welch großes Aufsehen die Automobile bei der Bevölkerung hervorriefen, beschrieb Oplatek in seinen Erinnerungen: „Meine täglichen Fahrten in den verschiedenen Stadtteilen, mit Ausnahme des ersten Bezirkes, dessen Befahren verboten war, erregten gewaltiges Aufsehen. Wo immer ich mit dem Automobil erschien und stehenblieb, war es sofort von einer drängenden Menschenmenge umringt, die nicht früher wich, bis der Wagen sich in Bewegung setzte.“²

Natürlich war der Besitz eines Autos damals noch extremer Luxus. Nur wenige konnten sich die Anschaffung des neuen „Wunderfahrzeugs“ leisten. So gab es im Jahr 1897 in

¹ Hans Seper, Österreichische Automobilgeschichte 1815 bis heute, Wien 1986, 24ff.

² Zit. nach Seper (Anm. 1), 26.

der ganzen Monarchie erst 15 Automobile, deren Besitzer fast durchwegs aus den Kreisen des Adels und des Großbürgertums kamen.³

Nichtsdestoweniger war das Interesse auch der übrigen Bevölkerung enorm. So wurden schließlich eigene Auto-Veranstaltungen ins Leben gerufen, die in der Folge entscheidend zur Verbreitung und Durchsetzung des Automobils beitrugen. Bereits 1897 zeigte man in der Rotunde eine „Internationale Fahrrad-, Automobil- und Sport-Ausstellung“, 1898 war eine „Collectiv-Ausstellung der Automobilbauer Österreichs“ zu sehen, 1899 die „I. Internationale Automobil-Ausstellung“, der in den kommenden Jahren weitere folgten. 1903 fand erstmals eine Autofernfahrt Paris-Wien statt, zu der auch eine Wettfahrt in der Prater Hauptallee gehörte. Autorennen entwickelten sich zu gesellschaftlichen Ereignissen, die bald von mehr Menschen besucht wurden als die traditionsreichen Pferderennen.

Eigene Zeitschriften erschienen, wie die 1900 gegründete „Allgemeine Automobil-Zeitung“, das offizielle Organ des bereits seit 1898 bestehenden „Österreichischen Automobil-Clubs“. Darin wurden euphorisch die Vorteile der Autos angepriesen und ihnen eine glänzende Zukunft prophezeit. Gerne zitierte man prominente Automobilisten wie Erzherzog Franz Ferdinand, der im April 1904 anlässlich der Eröffnung der „IV. Internationalen Automobil-Ausstellung“ bekundete: „Ich selbst bin ein Verehrer des Automobils und bin während meines letzten Aufenthaltes in Konopitsch sehr viel gefahren, es ist das Herrlichste, was es geben kann.“⁴

Mit der steigenden Zahl an Autofahrern und der immer weiteren Verbreitung des Autos in der Stadt – bereits 1898 war die Wiener Innenstadt für den Autoverkehr freigegeben worden – wurden eigene sicherheitspolizeiliche Bestimmungen notwendig. Die 1905 erlassenen „Automobilvorschriften für Österreich“ brachten eine behördliche Prüfung und Genehmigung des Autos, Führerscheinzwang, Kennzeichentafeln, sowie eine maximale Höchstgeschwindigkeiten von 15 km/h in Ortschaften und 45 km/h auf freier Landstraße. Doch ungeachtet dieser Restriktionen gewann das Auto immer mehr an Popularität. 1910 zählte man in Wien bereits 2.500 Autos.

Allerdings: Je mehr Autos auf den Straßen von Wien verkehrten, umso heftiger wurden auch die Proteste. Immer deutlicher zeichneten sich auch die Schattenseiten des Autoverkehrs ab. Viele Bewohner fühlten sich durch die Autofahrer – noch waren sie eine Minderheit – belästigt, ja sogar gefährdet. Die ungewohnt hohe Geschwindigkeit des Fahrzeugs, vor allem aber der von ihnen verursachte Staub, Lärm und Gestank erregten die Gemüter, was nicht selten zu tätlichen Angriffen auf die als „Autler“ beschimpften Fahrzeuglenker führte. Die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ konstatierte sogar einen weit verbreiteten „Haß gegen das Automobil“⁵.

Einer, der seinen Unmut öffentlich kundtat, war der Abgeordnete Dr. Scheicher. Er empfahl, einmal in die Herrengasse zu schauen, wo man schon fast jede halbe Stunde so ein „Stinkerl“ durchfahren sehe. Frische Luft sei für die Spaziergänger in der ganzen Umgebung Wiens nicht mehr zu bekommen.⁶ Die deutlich wahrnehmbare Verschlechterung der Stadtluft wurde auch von wissenschaftlicher Seite bestätigt. Nach eingehenden Untersuchungen kamen die Hygieniker des Wiener Stadtphysikats zu dem Ergebnis: „Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Automobile (...) durch die von denselben erzeugten Gase und Dämpfe die Beschaffenheit der Luft verschlechtern. (...)“

³ Roman Sandgruber, Das Auto, in: Beiträge zur historischen Sozialkunde, 17.Jg., Nr.2/1987, 64.

⁴ Zit nach Hans Seper (Anm.1), 93.

⁵ Zit. nach Andrea Schnöller, Sigrid Maria Steininger, Luxus und Automobilismus. Die Anfänge von Autoindustrie und Autoverkehr, in: Magie der Industrie, Katalog der NÖ Landesausstellung 1989, Wien-München 1989, 343.

⁶ Ebenda.

Der Uebelstand der Belästigung besteht, wird in Zukunft voraussichtlich stärker werden und bedarf daher einer Abhilfe.“⁷

Michael Freiherr von Pidoll und „Der heutige Automobilismus“

Zu den schärfsten Kritikern des immer dominanter werdenden Autoverkehrs gehörte schließlich auch der Pädagoge und hochrangige Ministerialbeamte Michael Freiherr Pidoll von Quintenbach (1851-1941). Einer alten lothringischen Offiziersfamilie entstammend, die später nach Deutschland und zuletzt nach Österreich übersiedelt war, absolvierte er in jungen Jahren das Theresianum und studierte ab 1870 an der Universität Wien Jus und Philosophie. Pidoll trat in den Staatsdienst ein und war ab 1876 im Ministerium für Kultus und Unterricht tätig, wo er bis zum Sektionschef avancierte. Daneben wurde er mit der Leitung der Theresianischen und Orientalischen Akademie betraut, einer Position, in der er als ausgezeichnete Pädagoge und Organisator seine größten Verdienste erwerben sollte. Er erstellte 1898 den Plan für die Umwandlung der Orientalischen in die Konsularakademie, leitete 1898-1903 die Durchführung der Reorganisation, entwarf u.a. die neuen Lehrpläne und leitete schließlich auch die räumliche Trennung der beiden von ihm geführten Anstalten bei der Einrichtung des neuen Akademiegebäudes im 9. Wiener Gemeindebezirk.⁸

Geprägt vom josephinischen Idealismus war Pidoll der klassische Typ des humanistisch gebildeten Beamten, der unterschütterlich von der Kraft der Aufklärung überzeugt war. Den zahlreichen von ihm ausgebildeten Schülergenerationen der beiden Akademien versuchte er denn auch in erster Linie seinen Glauben an Recht und Moral zu vermitteln. Auf die durch den Zusammenbruch der Monarchie ausgelösten dramatischen Veränderungen angesprochen, soll er einmal gesagt haben: „Gewiß, es hat sich sehr vieles geändert, aber an den sittlichen Grundsätzen, die ich die Ehre hatte, meinen Herren Zöglingen einzuprägen, hat sich nichts geändert.“⁹ Sein ausgeprägtes soziales und pädagogisches Engagement behielt Michael Freiherr von Pidoll bis ins hohe Alter bei.

Die hier skizzierte Haltung Pidolls findet sich deutlich in seiner 1912 veröffentlichten Streitschrift „Der heutige Automobilismus“ wieder. Gleichsam als Akt der Notwehr sah sich der immerhin bereits 61jährige Pidoll genötigt, einen „Protest und Weckruf“ (so der Untertitel der Schrift) zu verfassen, um die durch eine Minderheit von Autofahrern drastisch eingeschränkten Rechte der Bevölkerung zu verteidigen. Es war an der Zeit, endlich in aller Deutlichkeit auf die Gefahren des zunehmenden Automobilismus hinzuweisen und der in dieser Frage hilflosen und bisher unerhört gebliebenen Mehrheit der Bevölkerung eine Stimme zu geben:

„Die vorliegende Schrift gibt den Anschauungen, Beschwerden und dringenden Wünschen von Tausenden und Abertausenden rücksichtlich eines drückenden Übels Ausdruck, das, von ihnen nur widerwillig ertragen, sich in unserer gesellschaftlichen Ordnung immer mehr breit zu machen und wichtige Lebensinteressen der Gesamtheit zu gefährden droht.“¹⁰

⁷ Bericht des Wiener Stadtphysikates über seine Amtstätigkeit und über die Gesundheitsverhältnisse der k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien in den Jahren 1903-1906, Wien 1910, 50.

⁸ Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1950, VIII. Band, Wien 1983, 63f.

Zur Stammtafel der Freiherrn Pidoll von Quintenbach vgl. auch Constant von Wurzbach, Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich, 22. Theil, Wien 1870, 262ff.

⁹ Zit. nach Chronik des Wiener Goethe-Vereins, 47. Band, Wien 1942, 83.

¹⁰ Michael Freiherr von Pidoll, Der heutige Automobilismus, Ein Protest und Weckruf, Wien 1912, III.

Pidoll bezeichnete es als Illusion, daß sich die Bevölkerung an den Automobilverkehr in seiner derzeitigen Gestalt gewöhnen werde. Die von ihm verfaßte Schrift verstand er letztlich als einen „Kampf ums Recht; ihr Zweck die Revindikation [Rückforderung, Anm. P.P.] der durch das Übergreifen partikulärer Interessen schwer geschädigten Rechte der Bevölkerung. Sie ist in Erfüllung einer staatsbürgerlichen Pflicht, zur Wahrung berechtigter, die gesamte Bevölkerung betreffender öffentlichen Interessen verfaßt, eine Klage und Beschwerde im Namen des Volkes, die einer aus diesem Volke erhebt - eine *actio popularis* im Sinne der großen Lehrmeister des Rechtes, der alten Römer.“¹¹

Es ging Pidoll jedoch keineswegs, wie er betonte, um die Bekämpfung des Automobilverkehrs als solchen oder gar um die völlige Abschaffung des Automobils. Selbst Pidoll war klar, daß der Siegeszug des Automobils nicht aufzuhalten war. Immerhin gab es im Mai 1912 in Wien bereits 5.300 Autos, also rund doppelt soviel wie noch vor zwei Jahren. Pidoll vertraute auf die Einsicht seiner Leser, die – so hoffte er – in Kenntnis der Größe und Tragweite des Übels sich für wirksame Maßnahmen und Regeln zur verträglichen Abwicklung des Autoverkehrs einsetzen würden.

Zunächst einmal legte Pidoll ausführlich die völlig veränderten „Zustände auf der Straße“ dar. Diese Schilderungen sind es vor allem, auf die im folgenden hingewiesen werden soll, vermitteln sie doch anschaulich, in welcher umfassender Weise das Auto sowohl optisch als auch akustisch und olfaktorisch die Stadtlandschaft von Wien prägte. Die zweifellos größte Veränderung war für Pidoll (und mit ziemlicher Sicherheit auch für die übrige Bevölkerung) das nun beinahe überall und zu jeder Tages- und Nachtzeit wahrnehmbare „Huppensignal“: „Von allen Seiten, an jedem Ort und zu jeder Zeit fährt die Huppe des Automobilisten in der Großstadt auf ihre Opfer los. Scharf, schneidend, schrill wie ein Pfiff, dumpf wie eine Posaune, ein Nebelhorn, oder erschütternd wie eine Petarde. Bald schmettert sie wie eine Trompete, bald kreischt und ächzt sie, fünfzigfach verstärkt, wie ein Lastwagen mit gesperrten Rädern, wie das Rücken eines schweren Möbels. Im besten Falle gleicht sie dem Fauchen, Knurren und Bellen eines heiseren Hundes, oder dem Brüllen eines Kindes. Eine ganze Skala, ein Wettgeheul der häßlichsten, durchdringendsten, immer wiederholten Mißtöne, eine Insultierung und Vivisektion des Ohrs und der Nerven, die sie mit brutaler Rücksichtslosigkeit auf Kilometerweite trifft, beleidigt und peinigt. (...)“

Die Huppe ertönt überall und ohne Unterlaß, bei Tag und bei Nacht, tausend und abertausendmal, durchdringt weite Strecken und vermengt sich an frequenteren, belebten Straßen und Plätzen mit anderen zu einem tobenden Gewirr der abscheulichsten Mißlaute, welche den Verkehr oder gar erst den Aufenthalt und das Wohnen an solchen Orten zur stets erneuerten Marter gestalten. Davon kann man sich täglich in Wien auf dem Michaelerplatz, Kohlmarkt, Graben, Stephansplatz, in der Herrengasse, Kärntnerstraße, Praterstraße, auf dem Ring usw. usw., zur Genüge überzeugen.“¹²

Das scharfe, weithin vernehmbare Signal belästigte in rücksichtsloser Weise Hunderte von unbeteiligten Menschen. Und vor allem: Es war ein Alarmsignal, wodurch – wie Pidoll betonte – „der Bevölkerung zugemutet (wurde), sich immerfort – auch bei Nacht! – und überall im Zustande der Alarmierung zu befinden.“¹³

Pidoll wies darauf hin, daß kurioserweise der Gebrauch des Hornsignals der elektrischen Straßenbahn an der Ecke Alserstraße/Spitalgasse wegen des dort

¹¹ Ebenda, IV.

¹² Ebenda, 1f.

¹³ Ebenda, 10.

befindlichen Allgemeinen Krankenhauses untersagt ist. Die zahlreich verkehrenden Automobile dürften dagegen ihre Hupen auch hier unbeschränkt gebrauchen.¹⁴

Doch die „Huppe“ diente dem Autolenker nicht nur dazu, die Straße für das Automobil freizumachen, sie war allzuoft auch Lizenz, ein übermäßiges Tempo beizubehalten und nicht selten wurde sie auch beim Überholen eines anderen Automobils oder bei der Ankunft vor einem Haustor oder einer Garage betätigt. So hatten sich die Signale bereits bis in den hintersten Winkel der Stadt ausgebreitet: „Nicht bloß in frequenteren Straßen, auch in abgelegenen Regionen der Stadt ist es schon gegenwärtig kaum mehr möglich, die Fenster offen zu halten, wenn man nicht jeden Augenblick durch die laut kreischenden Huppensignale aufgeschreckt werden will. Insbesondere bei Nacht! Jeder Hygieniker weiß, wie wertvoll das Offenhalten der Fenster für die Gesundheit ist.“

Neben dem Hupen war es vor allem der eindringliche Lärm der Motoren, der nach Meinung Pidolls einen gewaltigen Beitrag zur akustischen Verschmutzung der Stadt leistete: „Hiezu kommt das Pusten, das dröhnende Rasseln, Schwirren, Sausen und Brummen der Motoren (...), deren mächtige Vibrationen selbst durch geschlossene Doppelfenster dringen und sich auch den Wänden und Fußböden mitteilen; der Lärm des sogenannten Ankurbelns; das durch die Bequemlichkeit der Chauffeure häufig unnötigerweise verlängerte, vor der Abfahrt oder dem Anhalten eines Automobils verstärkte Rasseln und Surren der Maschinen, namentlich wenn diese stillstehen und leerlaufen; das zwar verbotene, jedoch immer wieder vorkommende Fahren mit ‘offenem Auspuff’; endlich die schußartigen Explosionen, welche plötzlich die ganze Umgebung erschrecken. Eine Spezialität bilden gewiß Lastautomobile, deren Dröhnen und Rasseln den Lärm einer Lastzugslokomotive weit hinter sich läßt.“¹⁵

Besonders sensibel registrierte Pidoll schließlich die deutliche Verschlechterung der Stadtluft. Denn auch die Nase wurde durch die Zunahme des Autoverkehrs empfindlich in Mitleidenschaft gezogen: „Als letzte Glieder in der Reihe der Belästigungen und Störungen des großen Publikums seien erwähnt: Der durch die Automobile massenhaft aufgewirbelte Staub, welcher die stärker frequentierten Straßen der Stadt, sowie die Landstraßen und deren Nachbarschaft verwüstet und sie gerade in den herrlichsten Gegenden dem Nichtautomobilisten verleidet, die Verpestung der Luft durch den Gestank und Qualm der die große Mehrzahl aller Kraftfahrzeuge bildenden Benzinmotoren. Es ist eine insbesondere für den Großstädter qualvolle Zumutung, immer wieder den Gestank des verbrannten Benzins ertragen und die dadurch verdorbene Luft einatmen zu müssen. Die letztere erfüllt nicht nur die Straßen, sondern dringt auch in die Wohnungen, aus welchen sie nur schwer zu entfernen ist. An heißen, windstillen Tagen sind so die Straßen Wiens oft dauernd mit Stickluft erfüllt. Mit dem Benzingestank verbindet sich häufig ein abscheulicher, durch unzureichende Ölung des Motors erzeugter brenzlicher Geruch. Besonders hart getroffen werden durch diese Übel die zahlreichen Angestellten in Geschäftslokalen stärker frequentierter Straßen, namentlich im ersten Bezirke Wiens.“¹⁶

Diese immer weiter um sich greifende Geruchsbelästigung war insofern besonders störend, als die Stadt Wien gerade in den vergangenen Jahrzehnten beträchtliche Anstrengungen unternommen hatte, um den auf den öffentlichen Straßen und Plätzen herrschenden Gestank zu beseitigen. Pidoll hatte die Maßnahmen zur Kanalisation, Friedhofsverlegung, Müllabfuhr, Straßenpflasterung und -reinigung selbst erlebt, die der Stadt um die Jahrhundertwende endlich eine verhältnismäßig reine Luft

¹⁴ Ebenda, 7.

¹⁵ Ebenda, 3.

¹⁶ Ebenda, 3f.

bescherten.¹⁷ Und nun sollte mit den Autos der Gestank unaufhaltsam in die Stadt zurückkehren?

Die heftigsten Proteste löste der von den Rädern der Autos aufgewirbelte Straßenstaub aus. Zwar waren gerade wegen der besonderen Staubsensibilität der Bevölkerung bereits in der Vergangenheit ein Großteil der Innenstadt und der Vorstädte gepflastert worden, doch in den Vororten und etwas außerhalb liegenden Erholungsgebieten gab es noch genügend unbefestigte Straßenzüge. So wurden vor allem bisher unberührte Landstriche von den Staubwolken der Autos in Mitleidenschaft gezogen, insbesondere die direkte Umgebung der Straßen war, wie Pidoll feststellen mußte, traurig verändert: „Welch scheußliche Erscheinung bilden die endlosen, dichten Staubwolken, die ein einzelnes Automobil zu erzeugen vermag und die über weiten Strecken der Landstraße und ihrer Umgebung längere Zeit schweben bleiben. Welche Verwüstung erleiden dadurch die Straßen und deren Nachbarschaft in den wegen ihrer Naturschönheit stärker frequentierten Gegenden. Als trauriges Beispiel sei hier die Straße nach Weidlingbach bei Wien erwähnt, die einst einen reizenden Ausblick auf grüne Weiesen und Bäume gewährte, während heute zu beiden Seiten dieser Straße nur Staub und wieder Staub zu erblicken ist. (...) Ein ähnliches Schicksal erleiden die Kobenzanlagen an der Grenze Wiens. (...) Selbst die duftigen Höhen des Wienerwaldes sind vor den Automobilen nicht mehr sicher. Im Juni 1912 hat ein solches den Hermannskogel erklimmen.“¹⁸

Als besonders schmerzhaft empfand Pidoll, daß im Sommer 1910 sogar der Prater für den Automobilverkehr freigegeben worden war: „So dringt denn der Staub und Benzinqualm nun auch in die herrliche Prater-Hauptallee, die doch vor allem den Charakter eines Promenadenweges für das große Publikum besitzt, und in andere Partien dieser der Erholung und Erquickung der Bevölkerung gewidmeten Stätte der Natur!“¹⁹

Angesichts all dieser Zustände bedeutete der zunehmende Automobilismus für Pidoll eine der nachhaltigsten Umweltbeeinträchtigungen, die der Stadt in den letzten Jahren widerfahren war: „Das Stadtbild von Wien - und nicht nur das von Wien - ist traurig verändert. Von allen Enden und Ecken sausen die huppenden, schnarrenden, Staub aufwirbelnden und qualmenden Automobilmaschinen daher. Dem bedauernswerten Städter wird jeder Spaziergang verleidet; (...) Welcher Gegensatz zwischen den prächtigen Palästen, den geschmackvollen Wohnungen, den glänzenden Auslagen der Kaufläden, vor welchen sich das Publikum drängt, und dem abscheulichen, jedes Behagen tötenden Gekreis der Huppen, dem Gestank des Benzins und den anderen Emanationen des Automobilverkehrs!“²⁰

Für Pidoll warf der Automobilismus allerdings noch viel grundsätzlichere Fragen auf, brachte er doch letztlich eine völlige Neuverteilung des städtischen Raumes. Denn im Unterschied zur Eisenbahn, die sich zu ihrer Fortbewegung eigene Wege, eben die Geleise, anlegte, bemächtigte sich das Automobil zu diesem Zweck einfach der öffentlichen Straßen und Plätze, also Orten, die der Gesamtheit der Bevölkerung gehörten und dienten. Der Automobilist begann die Verkehrswege für sich zu monopolisieren und führte damit, so Pidoll, eine widerrechtliche Änderung des Charakters der öffentlichen Straße herbei: „Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Straße, wie er sich rühmt, ‘zu beherrschen’, die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, daß er nur auf eigenen, privaten Wegen fordern dürfte? Die

¹⁷ Vgl. dazu Peter Payer, *Der Gestank von Wien. Über Kanalgase, Totendünste und andere üble Geruchskulissen*, Wien 1997.

¹⁸ Pidoll (Anm.10), 11.

¹⁹ Ebenda, 11.

²⁰ Ebenda, 4.

öffentliche Straße ist nun einmal nicht für den Expresverkehr bestimmt, sie gehört zum Milieu der Stadt (...).“²¹

Es gehörte zum unausgesprochenen Selbstverständnis der Bevölkerung, daß sich ein Gutteil ihres persönlichen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens auf den Straßen abspielen konnte. Gerade für Kinder und Jugendliche waren sie auch wertvolle Spielräume, die besonders in den dichtverbauten gründerzeitlichen Stadtgebieten fehlten: „Infolge des Mangels geeigneter Spielplätze dienen die Straßen der Großstadt Wien, mit Ausnahme etwa jener des I. Bezirks sowie der großen Verkehrsadern, insbesondere der ärmeren Jugend als Tummelplatz, was aus hygienischen und sonstigen Gründen gegenwärtig nicht wohl entbehrt werden kann. Soll diese Jugend nunmehr des ihr allein zugänglichen Aufenthalts im Freien verlustig gehen, nur damit die Automobile überall hinsausen können?“²², fragte Pidoll empört.

Der Verdrängungsprozeß des Autos betraf auch die einfachen Fußgänger, die – so bemerkte Pidoll treffend – von den Autofahrern nur mehr als „lästige Zutat der Straße“²³ angesehen wurden. Fußgänger, die doch die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer bildeten, hatten sich nunmehr ausschließlich auf den für sie errichteten Gehsteigen zu bewegen. In der 1911 von der Wiener Polizeidirektion herausgegebenen Gehordnung hieß es: „Der Großstädter hat sich stets vor Augen zu halten, daß die Fahrbahn der Straße zunächst dem Wagenverkehr zu dienen hat und daß für Fußgänger das Trottoir bestimmt ist.“²⁴ Damit wurde einer alten Forderung der Automobil-Clubs Rechnung getragen, die schon wiederholte Male mehr Platz für die Autos gefordert hatten: „Die Art und Weise wie bei uns die Fahrbahn zum Gehweg gemacht, lesend und plaudernd in der Längsrichtung der Straßen spazieren gegangen wird, muß Einhalt geboten werden.“²⁵ Autofahrer beklagten die „Straßenunfähigkeit“ der Fußgänger und ihr hartnäckiges Verharren in den Gewohnheiten der alten Zeit.

Die im Vergleich zu den übrigen Verkehrsteilnehmern relativ hohe Geschwindigkeit der Autos ließ letztlich keinen Platz mehr für langsame und unberechenbare Straßenbenützer. Hinzu kam, daß die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h ständig überschritten wurde: „Es ist zum Beispiel kein Geheimnis“, stellte Pidoll fest, „daß unter gewissen Chauffeuren Wiens als Geschwindigkeit, welche die von ihnen gelenkten Automobile unbeanstandet annehmen können und auch tatsächlich annehmen, für die Stadt eine solche von 30 bis 35 Kilometern per Stunde (...) gilt.“²⁶ Noch größere Geschwindigkeiten fanden sich etwa in der Umgebung der großen Bahnhöfe, wo geradezu Rennfahrten zu beobachten waren: „In den Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen, besonders zum Südbahnhof, kann man jetzt täglich in den späten Nachmittagsstunden auch ohne Stoppuhr Automobile mit vierzig Kilometern und darüber fahren sehen, die nicht nur die Fußgänger und Pferdefuhrwerke, sondern auch die in den erlaubten Grenzen sich haltenden Automobile auf das Ärgste gefährden.“²⁷

In der für den Menschen ungewohnt hohen Geschwindigkeit der Fahrzeuge sah Pidoll denn auch eine der Hauptursachen für die besorgniserregend hohe Zahl an Automobilunfällen. Allein im ersten Halbjahr 1912 gab es in Wien 438 Automobilunfälle, bei denen 16 Menschen getötet wurden. Von Ende Mai bis Ende September 1912, also in nur vier Monaten, starben auf den Straßen der Stadt sieben

²¹ Ebenda, 38.

²² Ebenda, 39.

²³ Ebenda, 4.

²⁴ Zit. nach Sandgruber (Anm.3), 68.

²⁵ Zit. nach Günther Chaloupek, Peter Eigner, Michael Wagner, Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740-1938, Teil 2, Wien 1991, 898.

²⁶ Pidoll (Anm.10), 14.

²⁷ Ebenda, 93

Kinder.²⁸ Pidoll listete in seiner Schrift über achtzig Automobilunfälle der letzten zwei Jahre aus dem In- und Ausland auf, mit zum Teil tödlichen Auswirkungen für die Betroffenen. Gerade die hohe Zahl an verletzten und getöteten Kindern war für ihn ein Beweis, daß die Menschen mit der nun auf den Straßen herrschenden Geschwindigkeit einfach nicht umgehen konnten und sich auch in Zukunft nicht daran gewöhnen würden. Als Beleg dafür zitiert Pidoll u.a. einen Zeitungsbericht aus dem „Morgenblatt“ vom 20. August 1911: „Ein kleines Mädchen steht mutterseelenallein mitten auf der Straße (auf dem Ring in Wien) und weiß, von Schrecken gelähmt, nicht, wie es dem Automobil, das nur mehr zwei Schritte von ihm entfernt ist, entkommen soll. Auf dem Trottoirrand aber steht die Mutter und die tödliche Angst um ihr Kind entringt ihr Schreie, die durch Mark und Bein gehen. Der Chauffeur des Automobils bremst aus Leibeskräften, doch sein Wagen gleitet auf dem bespritzten, feuchten Pflaster noch ein Stückchen Weges, er reißt das Automobil zur Seite, aber schon ist das arme Kind erfaßt und mit Wucht zu Boden geschleudert. Das Automobil, ganz aus der Richtung gekommen, fährt zwischen zwei Bäumen durch auf die parkseitige Gehallee, wo die Leute erschreckt auseinanderstieben.

Das kleine Mädchen liegt bleich, mit geschlossenen Augen leblos da, mit dem Kopfe an den Stamm eines Ringstraßenbaumes gelehnt. Aus einer großen Wunde auf der Stirne rinnt das Blut und sammelt sich auf der nackten Erde zu einer Lache, von Blut gerötet ist das weiße Kleidchen und blutbefleckt sind die unbedeckten Beine der Kleinen - ein furchtbarer Anblick.“²⁹

„Schreit das Blut dieser Opfer nicht zum Himmel?“³⁰, empörte sich Pidoll fassungslos.

Auch immer mehr Tiere wurden von Autos erfaßt und zu Tode gefahren, was die Autofahrer bestenfalls noch als Kavaliersdelikt betrachteten: „Das Überfahren von allerlei Tieren wird, und zwar selbst in Zeitungen, als ein mehr spaßhaftes Intermezzo aufgefaßt. Diese Tiere sind nur ‘Automobilfutter’ (...) Mit wohlfeilem Fatalismus findet man sich damit ab, daß solche Katastrophen gegenüber den Vorteilen des Automobilismus angeblich unausweichlich in Kauf genommen werden müssen.“³¹

Die Rohheit und Abgestumpftheit der Autofahrer hatte bereits – so scheint es – ein beträchtliches Ausmaß erreicht. Das Schimpfwort von den „Herrenfahrern“ tauchte auf, die rücksichtslos durch die Straßen rasten und Verkehrsunfälle zwar als unangenehm, aber letztlich doch verschmerzbar empfanden. In ihren Augen war dies eben der Preis, der für den Fortschritt zu bezahlen war. Vom Begriff des Fortschritts hatte Pidoll jedoch eine ganz andere Auffassung: „’Fortschritt’ ist ja nicht identisch mit Ortsbewegung, er besteht in der Produktion geistiger und materieller Güter, an welcher im allgemeinen diejenigen, die sich einer Beschäftigung an Ort und Stelle widmen und dort verweilen, am meisten beteiligt sind.“³²

Daß die Mehrheit der Bevölkerung Wiens all die geschilderten Beeinträchtigungen und Gefahren mit ziemlicher Passivität hinnahm und sich – von einzelnen Ausnahmen abgesehen – nicht kollektiv zur Wehr setzte, war für Pidoll ein Zeichen dumpfer Resignation. Geblendet von den faszinierenden Verheißungen des neuen Fahrzeugs hatte die Entwicklung scheinbar eine Eigendynamik bekommen, die nun, auch wenn deren Schattenseiten immer deutlicher wurden, nicht mehr aufgehalten werden konnte. Ohnmächtig stand man der zunehmenden Verbreitung des Automobils gegenüber: „Als die Automobile vor mehr als einem Jahrzehnt aufkamen, war man voll Bewunderung für diese neue Errungenschaft der Technik und brachte derselben das größte Interesse

²⁸ Ebenda, 15.

²⁹ Ebenda, 17.

³⁰ Ebenda, 15.

³¹ Ebenda, 90f.

³² Ebenda, 90.

entgegen. Auch gab es anfangs nur wenige Automobile, so daß eine Belästigung der Gesamtheit nicht in Frage kam. Aber der anfangs harmlos erscheinende, verhätschelte Liebling des Publikums erwies sich, je mehr er heranwuchs, als undankbar und rücksichtslos gegen die Gesamtheit (...).³³

Was konnte man nun gegen die drohende Beherrschung der Stadt und ihrer Bevölkerung durch das Automobil tun? Zunächst einmal setzte Pidoll auf „Belehrung und Aufklärung der Öffentlichkeit in Wort und Schrift über Wert und Wichtigkeit der gefährdeten, allgemeinen, solidarischen Interessen und Lebensgüter“³⁴. Darüber hinaus war es jedoch unbedingt notwendig, „Beschränkungen des Automobilverkehrs zum Zwecke seiner Einordnung in den Rahmen der öffentlichen Interessen und des Gemeinwohls“³⁵ zu erlassen. So schlug Pidoll am Schluß seines Werkes eine Reihe von konkreten Maßnahmen vor, die seiner Meinung nach dazu geeignet wären, den Autoverkehr in verträgliche Bahnen zu lenken: Beseitigung der bisherigen Hupe und Ersatz derselben durch ein gleichartiges, tieftönendes, eintöniges Signal; obligatorische Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit der Automobile mittels ihrer technischen Konstruktion samt behördlicher Prüfung und Eichung sowie strenge Bestrafung des Mißbrauchs; Ausschließung lärmender oder sonst störender Automobile vom Verkehr auf öffentlichen Straßen; Verbot des Hupens bei Nacht sowie überhaupt in gewissen Straßen und Gegenden; bessere Beleuchtung und deutlichere Bezeichnung der Automobile; Anhaltung der Automobile und Sistierung der Fahrt im Falle vorschriftswidrigen Betriebes; erhöhte Garantien hinsichtlich der persönlichen Eignung der Chauffeure; spezielle Organe für die Überwachung des Automobilverkehrs; rigoroses Polizei- und allgemeines Strafrecht; Beiräte aus den Kreisen des Publikums für die öffentliche Verwaltung des Automobilverkehrs; Beiträge der Automobilisten zu den durch den Automobilverkehr erzeugten Mehrkosten der Verwaltung; eigene Straßen für Automobile, welche die ihre Höchstgeschwindigkeit beschränkende technische Konstruktion nicht besitzen; Vereinheitlichung der Fahrordnungen für die öffentlichen Straßen im gesamten Staatsgebiet.³⁶

Aus heutiger Sicht betrachtet, zeigt sich, daß viele der Forderungen Pidolls später erfüllt wurden. Auch die Umweltbelastung konnte durch technische Verbesserung der Fahrzeuge und fortschreitende Befestigung der Straßen wesentlich reduziert werden. Doch obwohl Pidoll sehr klar und bis heute gültig analysierte, welchen nachhaltigen Eingriff das Auto in das gewachsene Gefüge der Stadt vornahm, hatte er einen Umstand nicht bedacht: Daß sich die Zahl der Autos noch viel mehr steigern würde als angenommen (heute sind es in Wien bereits mehr als 700.000), womit letztlich viele Verbesserungen wieder zunichte gemacht wurden. So ist die Lösung des Verkehrsproblems heute für die Stadt Wien zu einer Überlebensfrage geworden. Geht die Entwicklung so weiter wie bisher, hätte Michael Freiherr von Pidoll schließlich doch nicht ganz unrecht gehabt, wenn er meinte: „Man spricht ja immer von dem ‘Siegeszuge’ des Automobilismus. Der Besiegte in diesem Siegeszuge wäre eben die Bevölkerung, deren Ansiedelungen, deren Leben und Treiben der Automobilismus wie ein erobertes Land zu behandeln im Begriffe ist.“³⁷

³³ Ebenda, 46.

³⁴ Ebenda, 96.

³⁵ Ebenda, 71

³⁶ Ebenda, 71ff.

³⁷ Ebenda, 104.