Bewegungsbilder

Lust und Last unterschiedlicher Transportmittel

Georg Habs

Engagierter Bürger

Multimediaabteilung



Bilder sagen mehr als tausend Worte.

Bilder sind vieldeutig. Sie zeigen Momentaufnahmen einer komplexen Wirklichkeit, die sich nicht von selbst enträtselt. Wissen hilft, Fotos richtig einzuordnen.

Die Fakten, die der langen Verkehrsentwicklung in Wiesbaden zu Grunde liegen, kann und werde ich hier nicht im Einzelnen darlegen.

Ich blende nur dann und wann Hintergrund-Informationen ein, um Ursachen von Veränderungen fassbar zu machen.



Schillerplatz, 1866
Feier zur Eingliederung des Herzogtums Nassau in Preußen





Schillerplatz, 1955 und 1965

Doppelbilder, die eine »Vorher«-Realität einer »Nachher«-Realität gegenüberstellen, machen anschaulich, wie drastisch manche Veränderungen sind. Solche »Zeitsprünge« führen uns eine Vergangenheit vor Augen, die man im hier und heute oft nicht bedenkt – und das ist gut so. Solche Vorher-Nachher-Einsichten können bei »Nachgeborenen« aber auch zu verfehltem »Hochmut« verführen. Hinterher ist man immer klüger. Vor hundert, fünfzig oder zehn Jahren war im Einzelnen oft kaum abzusehen, was zu was führt.

Eine geschärfte Erinnerung ist kein »Allheilmittel«, aber ein Ansporn, sich um den heute möglichen Weitblick zu bemühen.

Ich bin kein Verkehrsexperte.

Meine Wahrnehmung ist von meiner Rolle als Fußgänger und ÖPNV-Nutzer geprägt. Auch eine »Déformation professionelle« als Mitarbeiter des Stadtarchivs könnte zu Buche schlagen.

Deshalb halte ich mich an zwei Grundsätze:

- Was die fachlichen Details angeht: »Schuster bleib bei deinen Leisten.«
- Was das Große und Ganze angeht: »Denke wild und gefährlich.«

Sie müssen selbst entscheiden, inwieweit meine Sicht der Dinge überzeugt und wo meine Wahrheitssuche in die Irre geht.

Zum Einstieg drei Momentaufnahmen

Siedlungsraum, Häuser, Straßen, Grünflächen...



Menschen:

Im Jahr 1800 zählt Wiesbaden 2.239 »ortsansässige Personen«.

Im Dezember 1900 sind es 86.111.

Für den Stichtag 31. Mai 2020 hat das Amt für Statistik 291.104 Einwohner gemeldet.

Thesen:

- Wiesbaden ist eine Stadt mit langer Geschichte. Jede Stadt ist ein gewachsener, sozialer Organismus. Um Lebensqualität bieten zu können, muss er sich ständig an neue Herausforderungen anpassen. Das Aufsprengen gewachsener Strukturen und Handlungsgewohnheiten kann befreiend, aber auch zerstörerisch sein.
- Technische Neuerungen beim Transport von Menschen und Gütern haben nur dann eine Realisierungschance, wenn sie vorhandene, »mehr schlecht als recht« befriedigte Mobilitätsbedürfnisse befriedigen.
 Was besser funktioniert, deckt aber nicht nur bestehende Nachfrage ab, sondern erzeugt zusätzliche.
- Die Vorzüge einer Innovation können in ihr Gegenteil umschlagen. Was als neue Freiheit, als Gewinn an Komfort und Effizienz begann, wird bei massenhafter Verbreitung oft zur Last.

Weitere Thesen:

- Verkehrsmittel arbeiten mit unterschiedlichen Energieträgern, verlangen nach einer passenden Infrastruktur, schaffen Arbeitsplätze, sorgen für betriebsbedingte Belastungen, beanspruchen mehr oder weniger viel Platz.
- Der urbane Raum ist begrenzt. Was man Mensch und Natur zumuten kann, ist endlich. Wenn ein Transportangebot in Selbstblockaden endet, die ursprüngliche Effizienz unter seiner Eigenlast begräbt, gilt es Alternativen Bahn zu brechen.



Stich mit Ansicht des Kochbrunnens, 1871 Man ist noch unter sich

d. Benutung der Trottoirs.

§. 5. Die Trottoirs und andere nur für Fußgänger bestimmten Wege, wie z. B. die städtischen Promenaden, müssen der allgemeinen Fußgänger=Circulation freigehalten werden, und es ist daher verboten auf denselben zu reiten, mit Wagen, Karren oder Schlitten jeder Art oder Belocipeden zu fahren, Zugthiere oder Schlachtvieh zu führen oder zu treiben, den Verkehr durch Stehenbleiben, durch Feilbieten von Verkaufsgegenständen oder durch gewerbliche Verrich= tungen zu hemmen und Gegenstände, welche durch Form, Größe oder Beschaffenheit die Vorübergehenden zu beschädigen, zu belästigen oder zu beschmutzen geeignet sind, zu befördern und Lasten irgend welcher Art (Körbe, Eimer, Fleischmulden, Bretter, Handwerksge= schirr u. s. w.) zu tragen.



Kreuzung Langgasse/Kirchgasse, um 1900 Man teilt sich die Wege mit der Straßenbahn



Wilhelmstraße, 1915
Miteinander unterschiedlicher Verkehrsteilnahmer



Querung vor dem Hauptbahnhof, Ende der 1950er Jahre Eigene Wege des »Artenschutzes«



Rheinstraße, Juni 1982 Eigene Wege des »Artenschutzes«



Rolleneinübung in der Jugendverkehrsschule, 1991



Zebrastreifen-Aktion, Bleichstraße März 1993

Immer an der Wand lang Fußgängern sind Fußgängerzonen fremd Ungewohntes Beispiel Kirchgasse wird bald Freunde finden

Fußgängerzonen

»Wiesbadener Kurier«, 8. Juni 1972

Im November 1953 wurden in Kassel die »Treppenstraße«, im Dezember 1953 in Kiel die »Holsten Straße« zu Fußgängerzonen.

In Wiesbaden dauerte das etwas länger: Erst am 4. Dezember 1969 weihte man in Wiesbaden die kurze »Faulbrunnenstraße« dem Passentenvorrang. Zwischenzeitlich sind nennenswerte Teile des »historischen Fünfecks« in Fußgängerzonen umgewandelt.

Es ist eine hohe Kunst, solche Ausnahmebereiche städtebaulich und verkehrstechnisch so einzubinden, dass offene »Tore« den Zugang zu angrenzenden Quartieren sichern und keine Abbruchkanten zwischen »drinnen« und »draußen« entstehen.

Vorsicht Fake-News: Der Einzelhandelsverband und die IHK Wiesbaden haben die Einrichtung von Fußgängerzonen von Anfang an befürwortet. Anderslaute Gerüchte gehören ins Reich der Sagen und Legenden.

Fußgängerzonen

Weg vom Fußgängervorrang, hin zur »autogerechten Stadt«



Nordöstlicher Mauritiusplatz

1931



Mai 1964

Fußgängerzonen

Weg von der »autogerechten Stadt«, zurück zum Fußgängervorrang



LOREY SECONDARY OF THE PARTY OF

Nordöstlicher Mauritiusplatz

Mai 1964

Dezember 1991

Fußgängerzonen Schlossplatz – wieder fast wie einst



mit Straßenbahn 1884



mit Lieferwagen 2011

Fußgängerzonen Schlossplatz – mit und ohne Fahrbahnmarkierung



Juni 1972



September 2011



Ausschnitt aus einer Zeichnung von Ferdinand Nitzsche, »Wäschbitt«, 1897



Rathausstraße, Biebrich, 1909



»Igstadter Kerb«, Ecke St.-Walbertus-Straße/St.-Gallus-Straße, 1912



Wilhelmstraße, 1926



Ecke Kirchgasse/Friedrichstraße, ca. 1950



Friedrichstraße, März 2016



»Protected Bike Lane«, Taunusstraße, November 2018



Ecke Kleine Kirchgasse/Neugasse, Juni 2019



Artikel in der Zeitschrift »Jagderleben«, 30. September 2019

Ganz allgemein gilt: Wenn Fahrräder »unter Strom stehen«, verlieren Berge und Muskelschwäche ihren Schrecken.



Friedrich-Ebert-Alle, Mai 2020

Eisenbahn

Eisenbahn

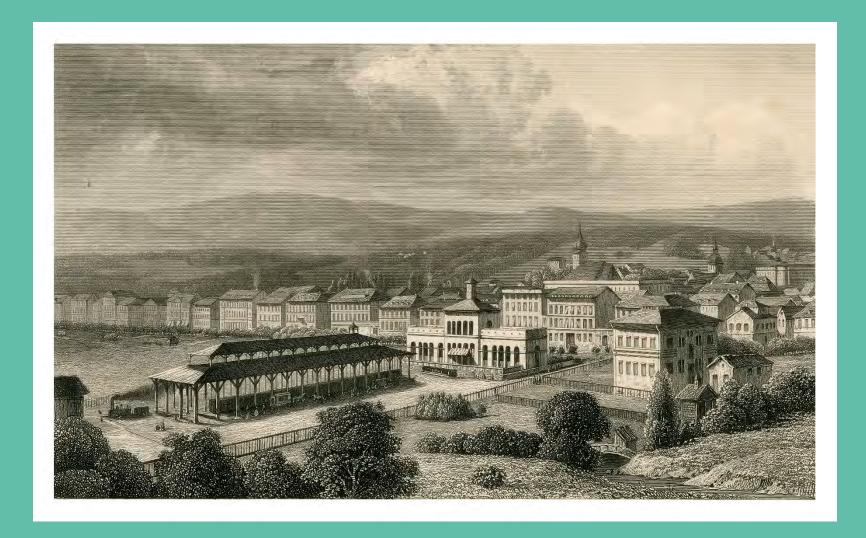
An der Südseite der Rheinstraße entsteht 1839 der Taunusbahnhof. 1840 erfolgte – nur fünf Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth – die Inbetriebnahme der Eisenbahnverbindung nach Frankfurt und kurz danach in weitere Himmelsrichtungen.

Das neue Verkehrsmittel befreit von der unbequemen und zeitraubenden Beförderung des Kutschen-Zeitalters.

Von 1840 bis 1861 erhöhte sich die Bevölkerung Wiesbaden von 11.648 auf 20.800 erfasste Personen.

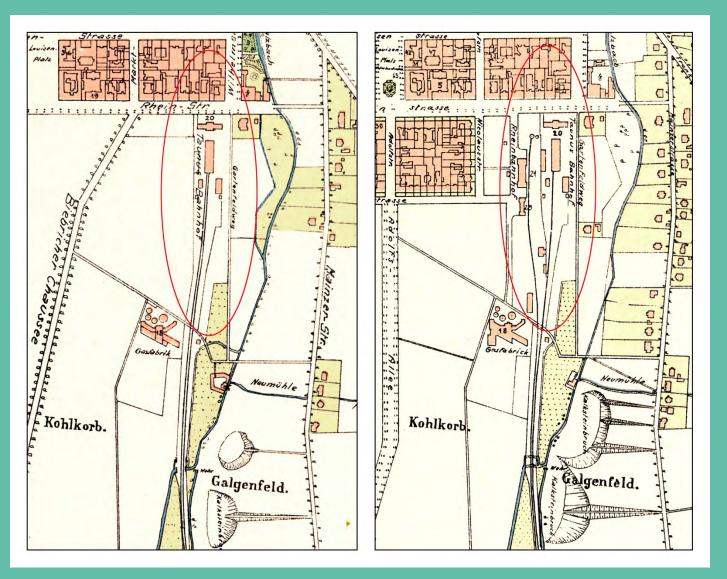
Dieses Wachstum kann sicher nicht allein auf die verbesserte überregionale Verkehrserschließung zurückgeführt werden – sollte aber zum Nachdenken über die mittelbaren Auswirkungen jeden Infrastrukturwandels anregen.

Der erste Bahnhof



Stich, um 1845

Aus einfach wird dreifach



1857 1868 Lage der innenstadtnahen Bahnhöfe

Eisenbahn Straßenpolizeilichen Verordnung vom 10. Juli 1876

§ 40 »Passieren von Eisenbahnübergängen«:

»Das Uebertreiben von größeren Viehherden über die Bahnübergänge darf zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen eines Zuges nicht mehr stattfinden.«

Daraus lässt sich schlussfolgern: Der Bahnverkehr kann noch nicht allzu eng getaktet gewesen sein.

Und: Man tolerierte, dass quickende und muhende Herden vor Bahnübergängen längere Wartezeiten verbrachten.

Eröffnung des Rheinhahnhofs: 1868, Eröffnung des Ludwigsbahnhofs: 1879



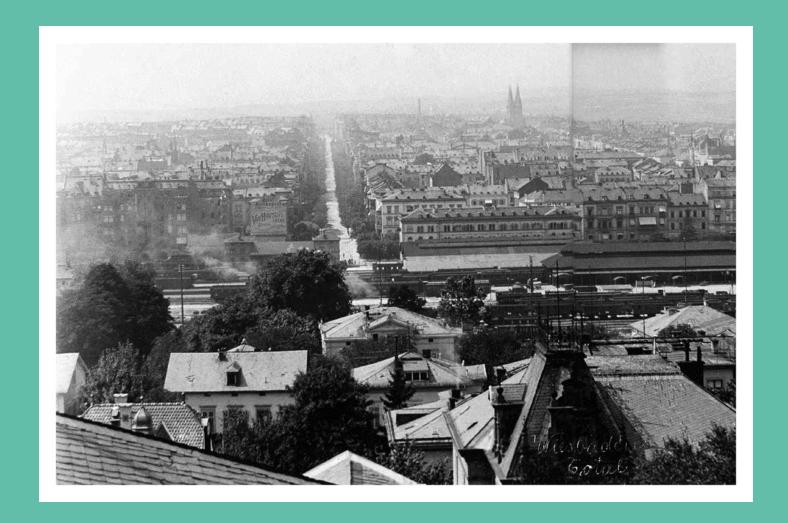
Blick auf die drei Bahnhöfe von Süden, 1880



Eingangsbereich des Taunusbahnhofs, um 1880



Bahnsteige des Taunusbahnhofs, um 1900



Blick auf die drei Bahnhöfe von Osten, um 1900



Blick auf die drei Bahnhöfe von Süden, um 1900

Der Eisenbahnbetrieb am Rande des historischen Fünfecks wurde nach und nach vom Erfolgsgaranten zum Störfaktor des Kurbetriebs.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts nahm der Druck zu, für die Verkehrsabwicklung eine Alternative zu Taunusbahnhof, Rheinbahnhof und Ludwigsbahnhof zu finden.

Zum einen reichten deren Kapazitäten hinten und vorne nicht aus, um das wachsende Aufkommen an Gütern und Fahrgästen zu bewältigen.

Zum anderen galt es die Kernstadt von den Nebenwirkungen des Eisenbahnbetriebs soweit als möglich zu befreien – vertrugen sich zunehmende Lärm- und Staubbelästigungen doch ebenso wenig mit dem Image einer »Weltkurstadt« wie das raue Bahnhofsambiente mit dem Flair der nahe gelegenen »via triumphalis«.

Deshalb machte man sich daran, den Sicherheitsabstand zwischen Kurzentrum und den unverzichtbaren Infrastruktureinrichtungen der Eisenbahnandienung zu erhöhen. Dabei vollzog man eine weitgehende Trennung von Personen- und Güterverkehr.

Der repräsentative Wiesbadener Hauptbahnhof wurde 1904 bis 1906 in neobarocken Formen errichtet.

Am 15. November 1906 erfolgte unter der Bezeichnung »Wiesbaden« – noch ohne den Zusatz »Hauptbahnhof« – seine Eröffnung.

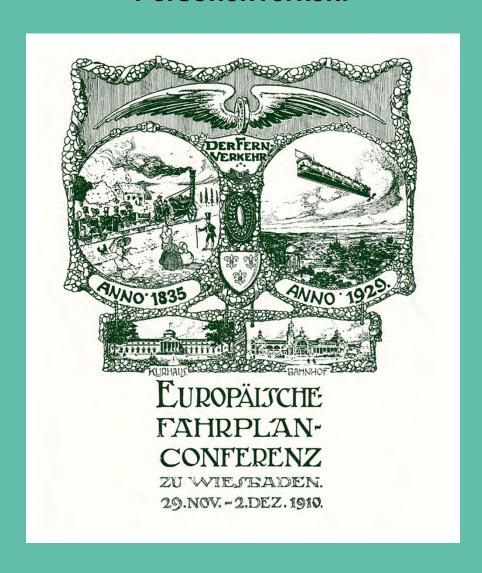
Der erste planmäßige Zug fuhr um 2:23 Uhr nachts ein.



Brache vor dem Hauptbahnhof, 1907



Am Rand ein Senkrechtzaun, 1909



Abgehobene Vision vom fliegenden Eisenbahnwagon, 1910



Imposante Grünanlage als urbane »Visitenkarte«, 1910



Imposante Grünanlage als urbane »Visitenkarte«, 1910



Spektakuläre Inszenierung mit »Siegessäulen«, ca. 1910



Spektakuläre Inszenierung am »Kaiserportal«, ca. 19107



Weniger spektakulär: Ende der 1950er Jahre



Autos beherrschen das Bild, April 2012

Eisenbahn Gütertransport

Am 28. November 1904 wurde der »Güterbahnhofs West« eröffnet.

Danach leistete die Bahnstation fast ein Jahrhundert nützliche Dienste.

Aber bereits in den 1960er Jahren begann seine Rentabilität darunter zu leiden, dass das auf der Schiene transportierte Warenaufkommen kontinuierlich zurückging, während sich die Betriebskosten erhöhten. Diese Entwicklung spitzte sich in den folgenden Jahrzehnten immer weiter zu.

2006 wurde der Güterbahnhof West aus dem Verkehr gezogen.

Es folgte die Demontage von Gleisanlagen, Lagerhallen, Betriebs- und Produktionsstätten. Das Alte verschwand. Neues nahm seinen Platz ein – das »Künstlerviertel«.

Eisenbahn Gütertransport



Gleisanlagen, August 1929

Eisenbahn Gütertransport



Das stillgelegte Bahnhofsgebäude, August 2006

Die »Aartalbahn«

Am 15. November 1889 wurde der Abschnitt der Aartalbahn von »Wiesbaden Rheinbahnhof« nach »Langenschwalbach« (später »Bad Schwalbach«) eröffnet.

1905 weihte man das heutige Bahnhofsgebäude in Dotzheim ein.

Am 7. Oktober 1928 benannte man den Bahnhof »Dotzheim« in »Wiesbaden-Dotzheim« um.

Am 25. September 1983 erfolgte die Einstellung des regulären Personenverkehrs auf dem Streckenabschnitt Wiesbaden – Bad Schwalbach.

1986 wurde der Personenverkehr mit Museumszügen durch die »Nassauische Touristik-Bahn« (NTB), welche ihren Sitz im Dotzheimer Bahnhof hat, wieder aufgenommen.

Ein Jahr später wurden die Gebäude und technischen Anlagen der Strecke und des Bahnhofs unter Denkmalschutz gestellt

Der Betrieb der Museumseisenbahn ist jedoch seit 2009 unterbrochen, weil ein Lastwagen eine Brücke unmittelbar nördlich des Bahnhofs zerstört hatte.

Die »Aartalbahn«



Teil des früheren Streckennetzes

Eisenbahn »Bahnhof Dotzheim«



Eisenbahn Bahnhof »Wiesbaden-Dotzheim«



Eisenbahn Bahnhof »Wiesbaden-Dotzheim«



Bahnhofsgebäude, 1970

Die »Aartalbahn«

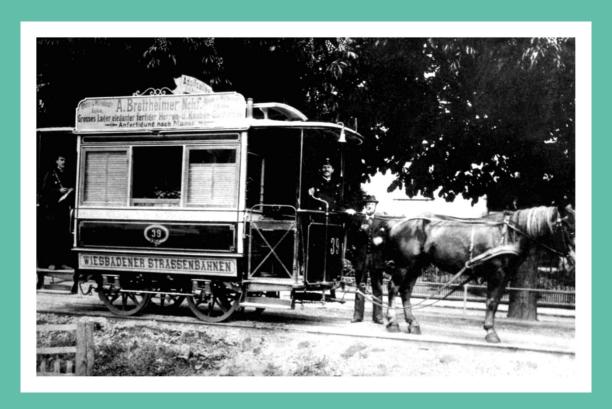


Abfahrtbereit in Wiesbadener Hauptbahnhof, 1982

Straßenbahn

Pferde-Straßenbahn

Am 16. August 1875 fand die feierliche Eröffnung der schienengebundenen Pferde-Straßenbahn statt. Feste Haltestellen gab es am Anfang nicht – man winkte dem Kutscher und der Wagen hielt. Das Schienenfahrzeug mit einer Pferdestärke »raste« mit einer Geschwindigkeit von sechs Stundenkilometern durch die Stadt. Prompt hagelte es Beschwerden. Andere Verkehrsteilnehmer fürchteten um ihre Sicherheit, die Droschkenkutscher sahen die Pferdebahn als Konkurrenz.



Dampf-Straßenbahn

Am 18. Mai 1889 fuhr die erste Dampf-Straßenbahn durch Wiesbadens Straßen. Die Polizeiverordnung vom 16. September 1889 regelte in 62 Paragrafen ihren Betrieb. Die Höchstgeschwindigkeit für die Fahrt innerhalb der Stadt auf 12 Stundenkilometer begrenzt. Zugführer hatten eine richtig gehende Uhr mit sich zu führen.





Vor dem »Bowling Green« und in Biebrich, 1889

Dampf-Straßenbahn



Taunusstraße, 1892



Wilhelmstraße, 1894

Am 27. August 1900 war die Zeit der Dampfbahn vorbei.

78. Polizei-Verordnung vom 20. April 1896, betreffend den Betrieb der eleftrischen Straffenbahn in Wiesbaden von den Bahnhöfen nach der Walkmühle.

Auf Grund der §§ 5, 6 und 13 der Allerhöchsten Berordnung über die Polizei-Berwaltung in den neu erworbenen Landestheilen vom 20. September 1867 und der §§ 143 und 144 des Gesetses über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird mit Zustimmung des Magistrats für den Polizeibezirk der Stadt Wiesbaden verordnet was folgt:

I. Betrieb.

§ 1. Der Betrieb ist den Bestimmungen der von der zuständigen Aufsichtsbehörde erlassenen Betriebsvorschrift unterworfen. Insoweit nicht die Betriebsvorschrift oder die gegenwärtige Polizei-Berordnung Ausnahmen begründen, ist der Betrieb der Straßenbahn außerdem den allgemeinen straßenpolizeilichen Bestimmungen unterworfen.

II. Ordnung und Sicherheit bes Bertehrs.

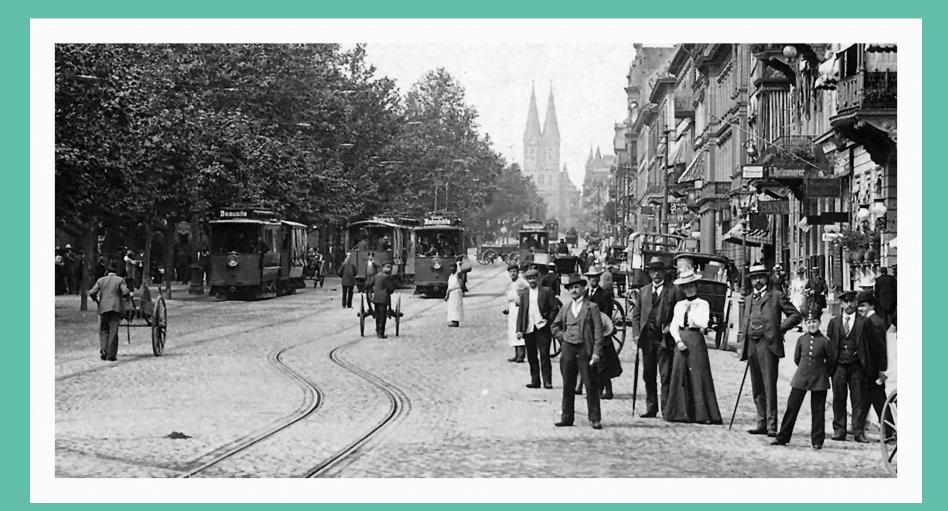
§ 2. Jede Beschäbigung der Straßenbahn und der bazu gehörigen Anlagen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, die Nachahmung der Signale, die Verstellung oder Versperrung der Ausweichevorrichtung, überhaupt jede Vornahme einer den Bahnbetrieb störenden oder gesährdenden Handlung ist verboten.

§ 3. Sbenso ift das Klettern auf den für die elektrische Bahn aufgestellten Maften, das Behängen der Quer= und Stromleitungsdrähte mit irgendwelchen Gegenständen, sowie das Befassen ber

eleftrischen Leitungen verboten.

§ 4. Un Gebäuden oder an Maften angebrachte Fahnen burfen bie Drabte ber elektrischen Bahn nicht berühren.

Am 16. Mai 1896 nahm die erste elektrische Straßenbahn zwischen den Bahnhöfen an der Rheinstraße und der Brauerei Walkmühle ihren Betrieb auf. Die Polizeiverordnung vom 20. April 1896 unmissverständlich darauf hin, was man tunlichst zu unterlassen habe.



Rheinstraße, 1907





In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Instandsetzung und Modernisierung der Straßenbahn stark vernachlässigt.

1929 entschied sich die Stadt auf den Linien 1, 2, 3 und 4 sowie auf Teilstücken der Linie 5 Busse einzusetzen.

Das Netz schrumpfte um fast 25 Kilometer.

Anfang 1945 wurde der verbliebene Straßenbahnverkehr eingestellt.

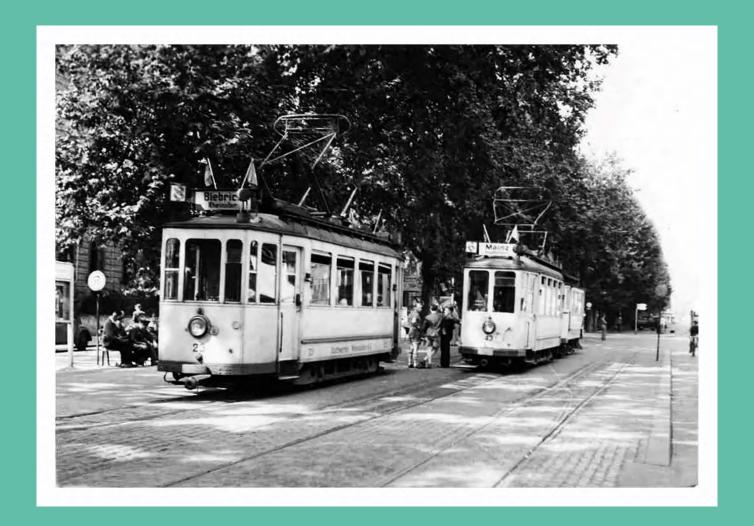
Ab dem 2. August 1945 nahm man schrittweise die Linien 6, 7, 8 und 9 wieder in Betrieb.



Improvisierter Nahverkehr, Bierstadter Straße 1945

Die Kriegsschäden verursachten eine hohe Last an Sanierungskosten. Deshalb folgte auf den Neustart von Linien prompt der Rückbau einzelner Strecken. Als erstes wurde das Teilstück der Linie 7 »Boseplatz« – Dotzheim am 2. November 1948 aus dem Verkehr genommen, die restliche Strecke nach Bierstadt verschwand am 31. März 1952.





Vor der Hauptpost und der Rheinstraße, 1954

Die drei restlichen Linien 6, 8 und 9 wurden am 30. April 1955 eingestellt.



Letzte Fahrt der Linie 9

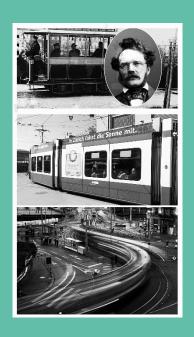
1945 und in den Jahren danach hatte man in Wiesbaden jeden »fahrbaren Untersatz« mobilisiert – darunter auch den Restbestand der elektrischen Straßenbahn.

Der Versuch, diesen »Notbehelf« zu einem umfassenden und attraktiven Beförderungssystem fortzuentwickeln, unterblieb.

Sich damit auseinander zu setzen, was die Interessenunterschiede der beteiligten Städte und Verkehrsunternehmen zum Niedergang der Straßenbahn beigetragen haben, wäre schmerzhaft gewesen.

Es ging auch einfacher – man deutete das Scheitern in einen Erfolg um:

Die Technik als solche sei »schuld« gewesen und diesen »Schuldigen« hätte man kraftvoll des Feldes verweisen.



In zahlreichen deutschen und europäischen Städten war man andere Wege gegangen. Dort brachte man die elektrischen Straßenbahnen stets auf den neuesten Stand der Technik und baute ihr Streckennetz systematisch aus.

Dort zieht kaum jemand die »Modernität« von schienengebundenen ÖPNV-Angeboten in Zweifel – kein Wunder, schließlich hatte man jeden Innovationsschub »hautnah« miterlebt.

Die erste elektrische Straßenbahn der Welt, eine der bedeutendsten Innovationen von Werner von Siemens, wurde am 12. Mai 1881 im Berliner Vorort Groß-Lichterfelde in Betrieb genommen. Vom ersten Tag des regulären Betriebs an war die Bahn ein großer Erfolg: Allein in den ersten drei Monaten befördert sie 12.000 Fahrgäste.

1894 erfolgte in Zürich die Inbetriebnahme der ersten elektrisch betriebenen Tramlinien.

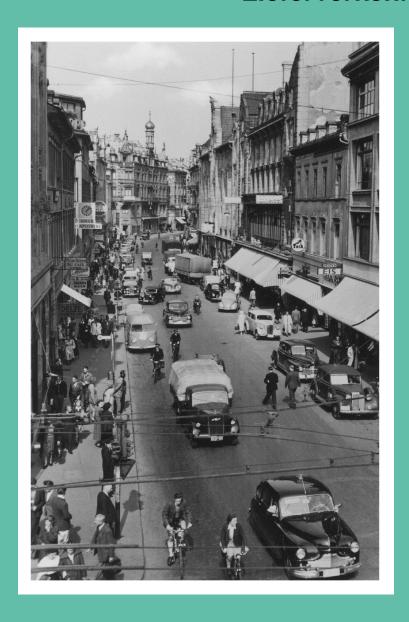
Zahlenangaben aus dem Jahr 2018: Jährlich werden 202,6 Millionen Fahrgäste befördert, 383,9 Millionen Personenkilometer erbracht und 17,675 Millionen Wagenkilometer gefahren.



Container für Riga, Reisinger Anlage, 1932



Getränkelaster ohne Platznot Sonnenberg, An der der Stadtmauer, 1952



In der Innenstadt wird es langsam eng

Kirchgasse, Mai 1959



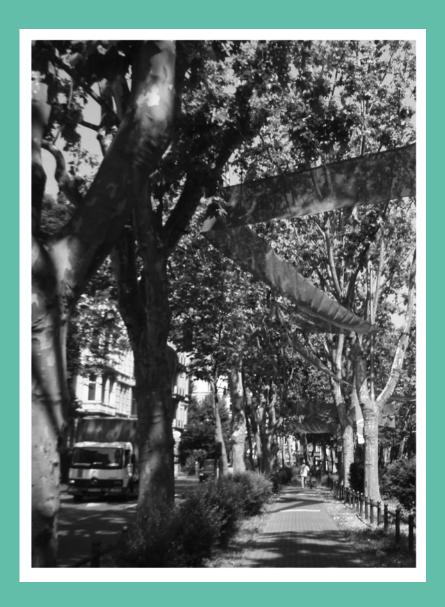
Sichtbare Nutzungskonkurrenz, Wilhelmstraße 34, Mai 1959



Dicht auf dicht, Schlossplatz, Mai 1977



Rollende Last, Rheinbrücke, 1980



Hinein, hinaus, hindurch?

Erster Ring, 2008



Wiederkehrender Ausnahmezustand, Schlossplatz, 2013



Busse vor dem Hauptbahnhof, 1930er-Jahre





Holzvergaser-Bus, 1945 und 1946







O-Busse von 1948 bis 1961

ganz links ein O-Bus vor dem Hauptbahnhof

O-Bus am Boseplatz



O-Bus am Bahnhof »Wiesbaden-Dotzheim«, 1951



Hofgartenplatz, Sonnenberg, 1950er-Jahre



Bahnhofstraße, um 1960



Kaiser-Friedrich-Platz, März 1964



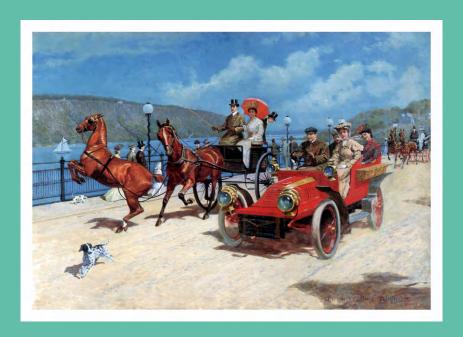
Platz der Deutschen Einheit, März 1980



Ecke Luisenstraße/Bahnhofstraße, Juli 2017

Ende des 19. Jahrhunderts waren "Automobile" beeindruckende "Statussymbole" – ihr praktischer Nutzen blieb vergleichsweise gering, weil es an einer passenden Infrastruktur mangelte.

Um 1900 entstanden Verkaufsstellen für Treibstoffe. Das erste Tankstellenverzeichnis in Deutschland aus dem Jahr 1909 listete 2500 Kolonialwarenläden, Drogerien, Fahrradhandlungen, Hotels und Gaststätten, die Benzin bereithielten.



Ölbild von Max Francis Klepper, 1904

1906 gab es in Deutschland rund 10.000 Autos, 1930 zählte man bereits 279.000 PKWs. Viele Modelle erregten nicht nur Aufsehen, sondern erzielten bereits hohe Reichweiten.

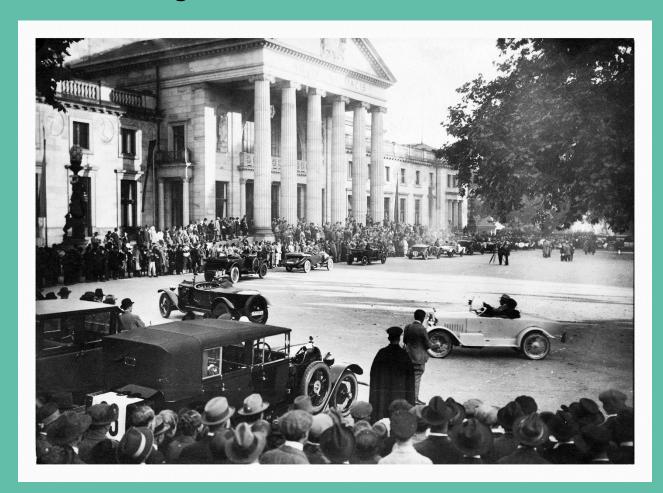




Gustav-Freitag-Straße 12, 1910

Kurviertel, 1933

Beim Autokorso vor dem Kurhaus sieht man nicht nur Prachtkarossen, sondern auch Modelle gehobenen Mittelklasse.



Personenkraftwagen Autorennen "Rund um den Neroberg"





Das Auto muss sich an keinen Fahrplan halten, größere Modelle eignen sich als »Familienkutsche« und zum Transport von erheblichen Lasten bis vor die eigene Haustür.

Dies macht verständlich, weshalb der motorisierte individuelle Nahverkehr einen rasanten Aufschwung nahm, sobald die Einkommensentwicklung nach 1945 dies zuließ.

1948 waren in Wiesbaden 1.875 PKWs zugelassen. In der Folgezeit stieg diese Zahl sprunghaft an, von rund 5.500 Neuzulassungen im Jahr 1951 auf rund 10.500 Neuzulassungen im Jahr 1955 und weiter auf rund 20.000 Neuzulassungen im Jahr 1958.



Taunusstraße, 1950

Den damaligen Wiesbaden-Trend bestätigen die Zahlenangaben zu den Neuzulassungen in ganz Hessen:

```
1948: 1.743; 1949: 8.697; 1950: 13.492; 1951: 16.593
1952: 19.070; 1953: 22.562; 1954: 27.689; 1955: 39.129
1956: 45.802; 1957: 48.983; 1958: 62.034; 1959: 74.191
1960: 88.880; 1961: 102.190; 1962: 111.827; 1963: 119.363
1964: 128.187; 1965: 144.178; 1966: 148.611
```

Autos sind ziemlich langlebig und der »Nachholbedarf« war groß.

Deshalb hieß es meist nicht »neu ersetzt alt«, sondern »neu kommt zu alt«.

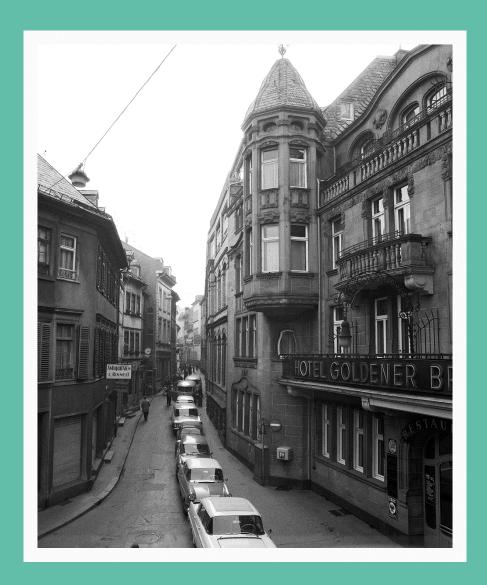
Das hatte merkliche Folgen: Da PKWs nicht nur Straßen, sondern auch Parkraum benötigten, setzte bald ein rasanter Umbau der Städte ein, der in den 1960er Jahren der Forderung nach der »autogerechten Stadt« gipfelte...





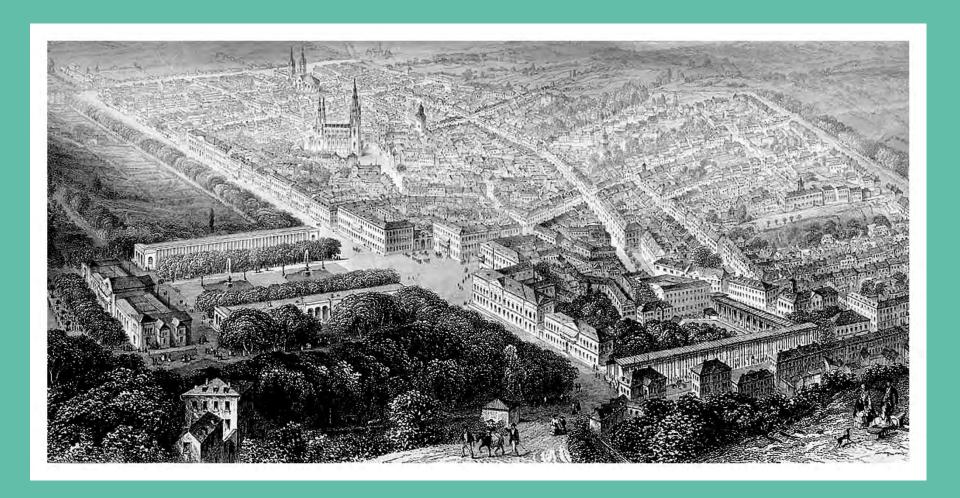


Langgasse, 1960er Jahre



Wagemannstraße März 1964

Raumbeanspruchung



Stich um 1850, viel Platz – wenig Verkehr



um 1870



ca. 1915



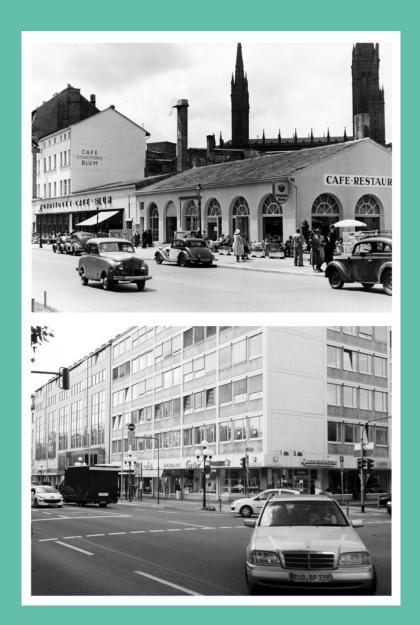


Wilhelmstraße

um 1900 2008













Einiges los bei Tag, Mai 2012



Einiges los bei Nacht, November 2016

Raumbeanspruchung – an der Ecke Wilhelmstraße/Rheinstraße



Unter der Platane, 1953







um 1920



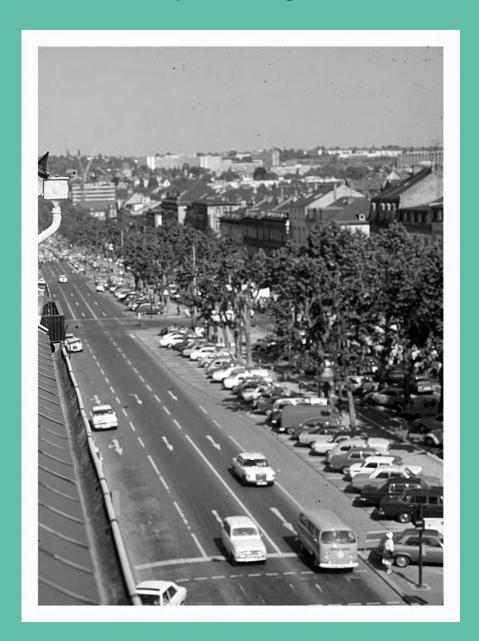
August 1965





Mai 1961 Zusätzliche Fahrspur

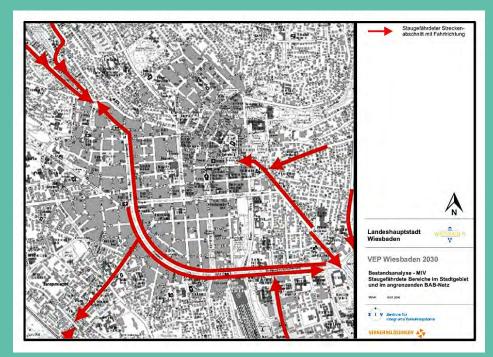
Juli 1964
Zusätzliche Parkbuchten



April 2006

Raumbeanspruchung

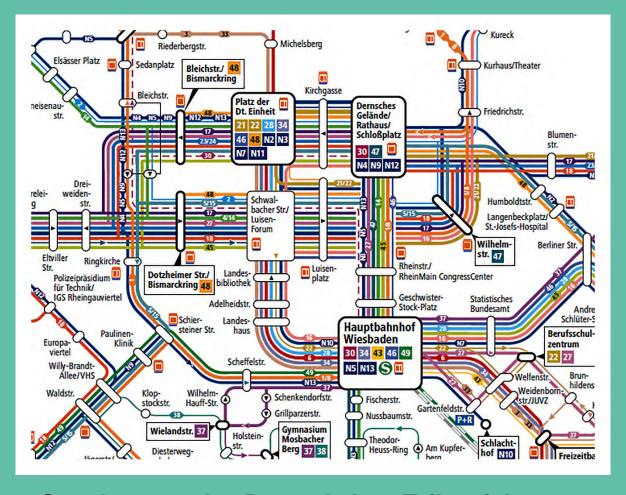
Im Juni 2020 setzte sich Uwe Conrad, Abteilungsleiter für Verkehrsplanung im Tiefbau- und Vermessungsamt, bei der Vorstellung der Verkehrsentwicklungsplanungen für das nächste Jahrzehnt mit den derzeitigen Verkehrsbelastungen auseinander. »Das Straßennetz ist schon jetzt an der Kapazitätsgrenze, das Busnetz ist systembedingt nur begrenzt ausbaubar und es gibt keine zusätzlichen Flächen für das Parken im öffentlichen Raum.«



Staugefährdete Streckenabschnitte, 2020

Raumbeanspruchung

An den Haltestellen »Bleichstraße«, »Luisenforum« und »Dernsches Gelände« enden die Busse in Stoßzeiten schon heute im selbst verursachten Stau. Mehr Bus geht da einfach nicht.



Streckennetz des Busverkehrs, Teilansicht, 2020

Raumbeanspruchung

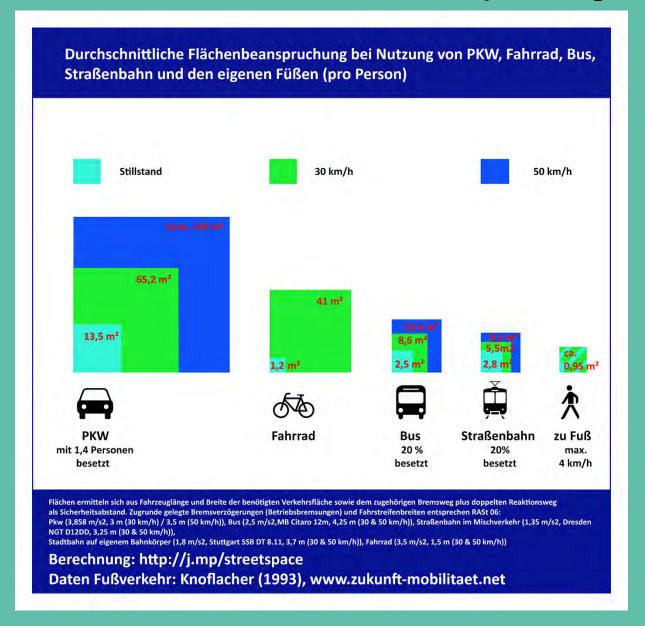


Diagramme und Prozentzahlen als Augenöffner Quelle:

www.mobilitaet365.de

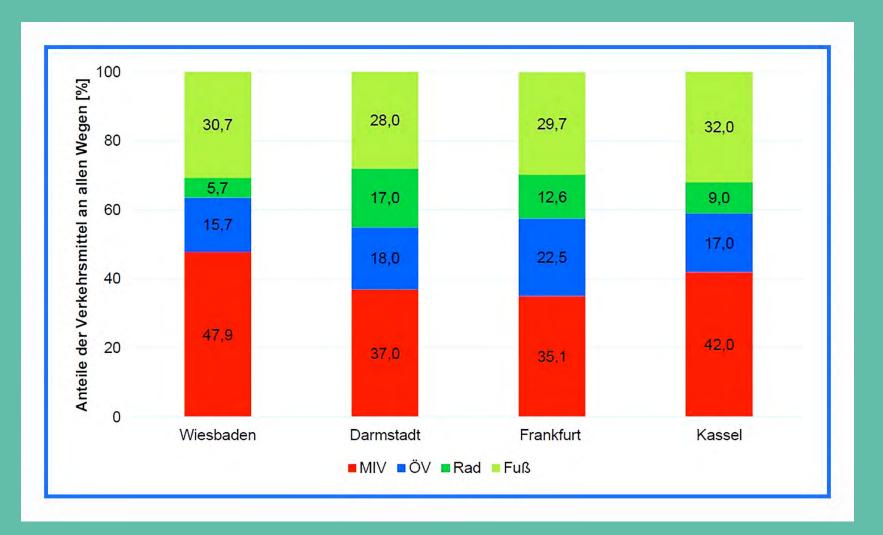
Vorsicht Fake-News:
Es gibt keinen Beleg
dafür, dass das Zitat
»Ich glaube nur der
Statistik, die ich selbst
gefälscht habe...«
von dem Britischen
Premier Sir Winston
Churchill stammt.
Monatshefte 11/2004 des
Statistischen Landesamtes Bade-

Württemberg

Raumbeanspruchung Der Wiesbadener Fortschritt ist eine Schnecke.

F 0		
zu Fuß	24	31
Fahrrad	3	6
MIV	56	48
ÖV	17	16
insgesamt	100	100

Raumbeanspruchung Da ist noch Luft nach oben.



Modal-Split hessischer Großstädte

Ausblicke ins Jahr 2030

Ausblicke ins Jahr 2030

Der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan arbeitet mit der Annahme, dass sich die derzeitige Bevölkerungszahl von rund 290.000 bis zum Jahr 2030 auf ca. 312.000 Personen erhöht.

Nur wenn 48 von den Planerinnen und Planern vorgeschlagene Maßnahmen umgesetzt werden, lasse sich der Status Quo halten – »würde der Verkehr in einer ähnlichen Geschwindigkeit fließen und es zu ähnlich vielen Staus kommen wie heute.

Verzichte man auf die empfohlenen Weichenstellungen dieses »Handlungskonzepts« und lasse die Mobilitätsdinge treiben (»Sowieso-Szenario«), dann drohe heftiges Ungemach.

Thesen

- Der »kleinste gemeinsame Nenner« an Eingriffen, zu dem alle Interessengruppen prompt »Ja« sagen, weil er ihre Kreise nicht stört, ist schnell gefunden.
- Leider reicht eine solche Schmalspur-Lösung nicht aus, um die Verkehrsbelastungen auf heutigem Niveau halten. Diese Realität kann man leugnen – an den Tatsachen ändert dies nichts.
- Wunschdenken, Änderungsunwillen und Privilegien-Verteidigung sind schlechte Ratgeber.
- Jede gewichtige Entlastungsmaßnahme, die der demokratischen Konsensfindung geopfert wird, muss durch etwas Gleichwertiges ersetzt werden – und das findet sich nicht an jeder Ecke.
- Wir brauchen eine »Verkehrswende«, die diesen Namen tatsächlich verdient.

Beispielhafter Ansatzpunkt der Lastenlinderung:

 eine digitale Verkehrssteuerung (»DIGI-V«), die Ampelschaltungen den Verkehrsströmen anpasst und Verknotungen löst. Was morgen »künstliche Intelligenz« zu leisten verspricht, wurde einst von freundlichen Polizisten per Hand geregelt.



Manuelle Ampelschaltung Ecke Wilhelmstraße /Friedrichstraße, ca. 1950

Als weitere »Lockerungsübungen« bieten sich an:

- Neuorganisation des Lieferverkehrs, um dem dauernden Abstellen von LWS in der zweiten Reihe und in Fußgängerzonen Einhalt zu gebieten (Stichworte »Mikro-Hubs«, »Zugangs-Portale«).
- Durchsetzung eines »Parkraum-Managements«, das die Blech-Blockade der Straßenränder zurückdrängt und mehr ruhenden Verkehr in preisgünstigen Unterkünften unter Dach und Fach bringt.
- »Tempo 30« innerhalb der gesamten Innenstadt statt eines
 » Caramba-Karacho-Weiter-So", das die Stau-Spitzen in immer neue Höhen treibt.
- Ausbau von »Car-Sharing- und (E-)Bike-Sharing«-Angeboten.
- Neuaufteilung des Straßenraumes, der einer bequemen und gefahrenfreien Fuß-, Rad- und ÖPNV-Nutzung den nötigen Raum verschafft, u.a. durchgängige »Umweltspuren« für Bus und Rad entlang gesamten 1. Rings.
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots durch bedarfsgerechte
 Tangentialstrecken des Busverkehrs und »On-Demand«-Angebote.
- Nutzung der Kapazitätsvorteile schienengebundener Mobilität durch Bau der »Wallauer Spange«, Reaktivierung der »Aartalbahn« und Verwirklichung der »CityBahn«.

Zankapfel »CityBahn«

Man muss das Projekt nicht lieben, sollte aber seine Stärken bedenken:

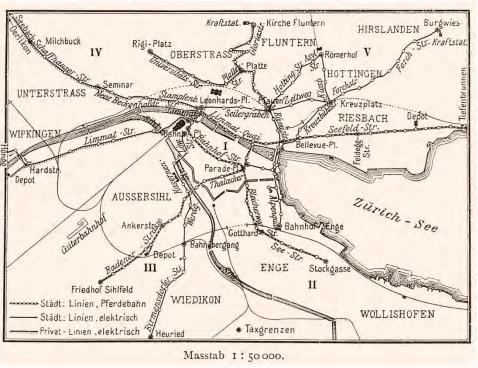
- Nutzung einer eigenen Trasse jenseits der überlasteten Knotenpunkte des Busangebots,
- Transport von bis zu 400 Fahrgäste in einen Zug,
- als Ergänzung und Hinführung zu Bus-, Quartierbus-, »Car-Sharing«- und Fahrrad-Stützpunkten kann die »CityBahn« eigene Stärken ausspielen und die Stärken anderer Beförderungsangebote zur Entfaltung bringen,
- bei einem rechtzeitigen »Ja« zur »CityBahn« kann Wiesbaden auf stattliche Fördersummen zugreifen und dieses Vorhaben äußerst preiswert realisieren…

Es gibt (neben unerträglichen Falschmeldungen) auch ernst zu nehmende Kritik. Zwei dieser Kontra-Argumente sind in ihrer Einseitigkeit allerdings recht fragwürdig. Es heißt, die »CityBahn« passe nicht in unsere altehrwürdige Stadt und zeuge von mangelndem Respekt vor unserem bauhistorischen Erbe.

»CityBahn« – unpassend für eine alt-ehrwürdige Stadt

Der Blick über den schmalen Wiesbadener Tellerrand hinaus, zeigt, was möglich ist – Beispiel Zürich: Es bestand als »Turicum«" schon zu römischer Zeit. Als »Rom an der Limmat« beanspruchte Zürich seit 1648 wie Venedig den Rang einer souveränen Stadtrepublik. Seit dem 19. Jahrhundert ist Zürich das wichtigste Wirtschafts- und Finanzzentrum der Schweiz.





»CityBahn« – unpassend für eine alt-ehrwürdige Stadt

Der »Zürcher Verkehrsverbund« (ZVV) betreibt ein »Tram«-Netz von 16 Linien, unterhält zahlreiche »Trolley«- und konventionelle Bus-Verbindungen.



Tram-Linien, 2019

»Trolleybus«-Linien, 2019

»CityBahn« – unpassend für eine alt-ehrwürdige Stadt

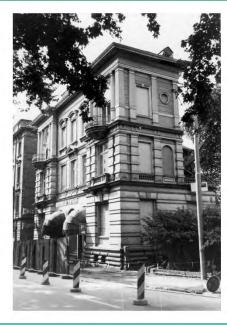


Die Zürcher »Tram«-Haltestelle »Enge«, Mai 2017

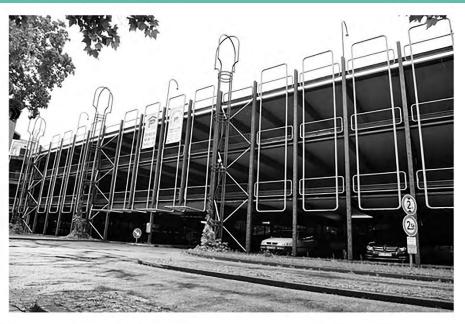
MangeInder Respekt vor dem bauhistorischen Erbe

Zweierlei Maß: Manche werten die »CityBahn« als bedrohlichen »Störfaktor« unserer schönen Stadt.

Die Bereitstellung von Infrastruktureinrichtung für die Auto-Mobilität von gestern hat Wiesbaden ganz andere Verluste beschert.







Ecke Rheinstraße/Wilhelmstraße

Modesalon »Unverzagt«, 1974

Parkhaus »Giraffenkäfig«, 2002

MangeInder Respekt vor dem bauhistorischen Erbe





Westseite der Schwalbacher Straße, März 1964

Die historische Randbebauung wurde dem Projekt »Hochbrücke« am Michelsberg geopfert. Ursprünglich war vorgesehen, die Beschleunigungsspur in die Oranienstraße weiter zu führen und dort ebenfalls an Baukulturerbe zu beseitigen, was dem Straßenausbau im Wege ist.

Zankapfel »CityBahn« Am 1. November wird abgestimmt

Eine Entscheidung mit Weitblick täte Wiesbaden gut.

Vielen Dank für Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit!