FLIEGEN ODER FAHREN?

→ Die Zukunft ist auch nicht mehr das, was sie einmal war. Revolutionäre Autos, Raketenrucksäcke, Beamen – kein Science Fiction Film kommt ohne einen utopischen Entwurf zur Fortbewegung aus. Ganz besonders in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts schufen der Optimismus des Wirtschaftswunders und die Faszination der Weltraumfahrt eine Stimmung ungetrübter Technik- und Fortschrittsgläubigkeit. Und so ist die Geschichte der Personenbeförderung zu Wasser, in der Luft und an Land reich an kuriosen Entwicklungen. Was aus den Visionen der Vergangenheit geworden ist, damit beschäftigt sich heute ein eigenes Forschungsgebiet, der Paläo-Futurismus.

VON FRANZ KÜHMAYER*

Die Menschheit hat sich schon immer kühne Gedanken darüber gemacht, wie die Verkehrsmittel der Zukunft aussehen werden, der Traum vom Fliegen spielt darin eine wichtige Rolle. Schon in den orientalischen Geschichten von Tausend und einer Nacht kommt der fliegende Teppich als mystisches Fortbewegungsmittel vor.

Durch die technischen Innovationen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts rückte die Welt zusammen – noch um 1900 hatte eine Reise zwischen Europa und Amerika fast eine Woche gedauert, erst 1939 begann der Linienflugverkehr über den Atlantik und bis 1958 hatte sich die Reisezeit zwischen New York und Paris auf unter neun Stunden reduziert: Das Jet-Zeitalter war angebrochen und entsprechend ambitioniert waren auch die Erwartungen an ultraschnelles Fliegen. Man stellte sich raketengetriebene interkontinentale Flüge vor und dachte auch über die Verkehrswege ins All nach.

Entgegen allen Erwartungen, und maßgeblich durch die Ölkrise der frühen 1970er Jahre verursacht, erwiesen sich Überschallflugzeuge letztlich für die kommerzielle Luftfahrt als uninteressant. Wenn die Concorde vor der Einstellung des Linienverkehrs durchaus Gewinne einflog, so lag dies nur daran, dass die Flugpreise um fast um ein Viertel teurer waren als die ohnehin schon happigen First Class Tickets auf normalen Flügen.

ZUSAMMENFASSUNG:

Lagen noch vor 150 Jahren wenige Kilometer entfernte Orte für den Durchschnittsbürger beinahe unüberwindbar weit entfernt, so ist die unmittelbare Vergangenheit geprägt von einer Explosion des Verkehrs in allen Dimensionen. Dem reizvollen Versprechen der grenzenlosen Freiheit des Reisens stehen vielfach diskutierte Probleme wie Umweltzerstörung, Lärm, Abgase, Sicherheit und letztlich Kosten gegenüber. Kein Wunder also, dass Zukunftsforscher immer wieder über Konzepte nachdenken, wie der Verkehr in der Zukunft aussehen könnte. Die Straße der Zukunft wird also immer eine Baustelle bleiben.

MÜHEN DES ALLTAGS

Aktuellen Spritpreisen zum Trotz: Der Luftverkehr ist stetig gewachsen und bildet einen nicht mehr wegzudenkenden Teil des weltweiten Verkehrs. Und so nimmt es auch nicht Wunder, dass sich auch das fliegende Auto wie ein roter Faden durch die Zukunftsprognosen zieht. Schon zu Zeiten der Gebrüder Wright, als der Mensch gerade eben dabei war flügge zu werden, gab es entsprechende Ideen. 1918 wurde das erste Patent dazu ausgestellt und auch Henry Ford hat mit der Idee gespielt. In den 1920er Jahren hat dann das erste fliegende Auto der Welt, das Aerobil, tatsächlich erstmals abgehoben – heute steht es im Smithsonian Museum in Washington. Entgegen aller

* **Franz Kühmayer** ist Gründer der Reflections Research & Consulting Strategieberatung und berät europaweit Unternehmen zum Thema Trends und Visionen. www.reflections.at

Verlorene Zukunft I

Einen breiten Überblick zur Zukunft, wie man sie sich früher vorgestellt hat, bietet auf Englisch unter dem Motto: „A look into the future that never was" die Webseite www.paleofuture.com

Verlorene Zukunft II

Der Optimismus des Wirtschaftswunders und die Faszination der beginnenden Weltraumfahrt schufen eine Stimmung der weitgehend ungetrübten Technik- und Fortschrittsgläubigkeit und Zukunftsgewissheit. www.retro-futurismus.de

FOTOS: GARY SUTHERLAND, JAKE SCHULTZ (1)

praktischen Schwierigkeiten gibt es bis heute immer wieder neue Anläufe dazu, scheinbar ist es einfach zu verlockend, die Freiheit zu Land und in der Luft miteinander zu verbinden.

Aber nicht immer geht es bei Zukunftsprognosen um hochfliegende Träume, oft sind es schlichtweg technikverliebte Lösungen für lästige Alltagsprobleme der Gegenwart. In dem wunderbaren Kurzfilm „Magic Highway" aus dem Jahr 1958 schützen klimatisierte Tunnel und beheizte Fahrbahnen den Autofahrer vor den Unbillen der Witterung, während atombetriebene Tunnelbohrer und neue Baumaterialien Revolutionen im Straßenbau auslösen und das Ende der alljährlichen Baustellensaison einläuten. Wie sich die Autofahrer auch im heurigen Sommer wieder überzeugen konnten, hat sich dieser Wunschtraum bislang noch nicht erfüllt, andere Visionen sind aber durchaus Realität geworden.

PC ÜBERHOLT SCIENCE FICTION

Immer dann, wenn Elektronik ins Spiel kommt, überholt die Wirklichkeit regelmäßig die Prognosen. Noch in den 1960er Jahren galten beispielsweise Videokameras statt Rückspiegel, das Einblenden von Radarbildern in die Windschutzscheibe, umfassende Unterhaltungselektronik, schlaue Navigationssysteme oder auch Telefonieren und Arbeiten während der Fahrt als pure Science Fiction. Heute finden sich diese Dinge bereits bei Mittelklasseautos auf der Ausstattungsliste – nicht umsonst sind in modernen Autos bis zu 3 km Kabel verlegt.

„DER TRAUM VOM FLIEGEN SPIELTE IN DEN KÜHNEN GEDANKEN ÜBER DIE VERKEHRSZUKUNFT IMMER EINE WICHTIGE ROLLE."

Gerade vom Computereinsatz versprach man sich immer mehr Sicherheit und mehr Komfort. Computer sind dabei nicht nur im Auto selbst eingesetzt, sondern dienen auch der Steuerung der Verkehrsflüsse. Auch das selbstlenkende Auto ist eine beliebte Fantasie und ein hochdotiertes Forschungsgebiet – und eine, die zumindest in Ansätzen kurz davor steht, realisiert zu werden.

Einiges von dem, was der berühmte KITT aus der Fernsehserie Knight Rider in den 1980er Jahren konnte, ist also schon wahr geworden. Manche Probleme lassen sich aber auch mit Computern nicht lösen, beispielsweise die Frage, wohin mit dem Auto, wenn man es abstellen will.

HAUS IM GRÜNEN

Und so entwarfen Zukunftsforscher Häuser und Büros, die direkt an die Autobahnen angeschlossen werden sollten, sodass man mit dem Auto nicht nur in die Garage fahren kann, sondern über einen Auto-Lift ohne Aussteigen bis ins Gebäude: Wenn das Auto direkt neben dem Schreibtisch oder dem Sofa abgestellt werden kann, →

NACHGEBLÄTTERT

ZUKUNFT AUS DEM ARCHIV

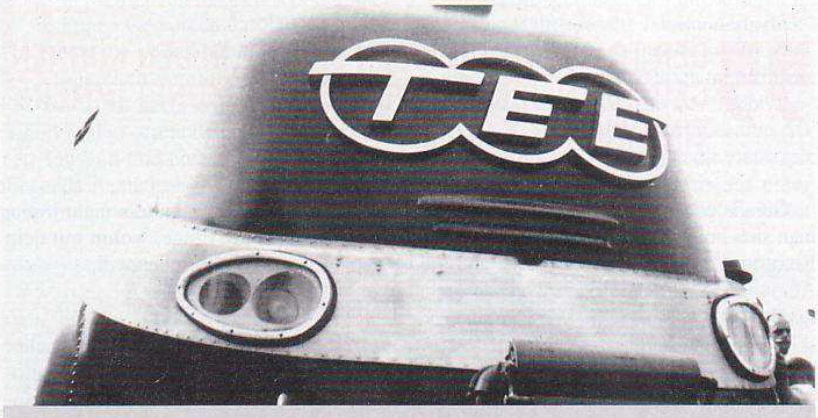
Anfang der 1990er Jahre lag der Rohölpreis um die 20 Dollar pro Barrel, heute hat er das siebenfache erreicht. Kein Wunder, dass Elektro-Autos und Hybridfahrzeuge derzeit aus dem Boden schießen. Doch diese Entwicklung ist keineswegs neu, denn das Rennen um das ideale Antriebskonzept war nicht von Anfang an für den Benzinmotor entschieden. Ferdinand Porsche konstruierte schon im Jahr 1900 für die Wiener k.u.k. Hofwagenfabrik Lohner ein Auto mit elektrischen Radnabenmotor, das in einer Batterie Energie zwischenspeichern konnte. Kurz danach stellte er auch das erste Hybridauto der Welt vor. Gut 100 Jahre später hat Porsche nun die Wiedereinführung des Hybridantrieb für 2009 angekündigt. Manchmal liegt die Zukunft eben im Archiv.

gibt es keine Parkplatznot, so die bestechende Idee. Immerhin wurde auf diese Weise die Dezentralisierung der Städte in Richtung weitflächiger urbaner Gegenden richtig vorhergesagt, eine Entwicklung, die wir heute als Speckgürtel bezeichnen: die Zersiedlung im Umland großer Städte, durch die die klare Trennung zwischen Stadt und Land verschwimmt.

Das Häuschen mit eigenem Garten ist ein verständlicher Wunschtraum vieler Stadtmenschen geblieben, fast 40 Prozent der ImmobilieninteressentInnen haben heute ein Eigentumshaus als klares Wohnziel. Umgekehrt wird aus dem Pendeln aus ländlichen Gegenden auf Dauer nicht selten ein Auswandern: knapp ein Viertel der Eigenheim-Suchenden bevorzugt die Nähe zur Stadt. Stadtflucht und Landflucht treffen sich in den Vororten der großen Ballungszentren, wo sich grünnahe, familienfreundliche Lebensstrukturen problemlos mit dem Angebot der Kernstädte kombinieren lassen. Alleine Wien verliert auf diese Weise jährlich rund 5.000 BürgerInnen an sein Stadtumland, benachbarte Gemeinden wie Biedermannsdorf oder Wiener Neudorf verzeichnen Bevölkerungszuwächse von weit über 100 Prozent.Im Windschatten dieser weitläufigen Einfamilienhausgebiete entstehen großflächige Fachmarktzentren und Gewerbeparks. Ein Trend, der in den 1950er Jahren als überaus positiv eingeschätzt wurde und heute durchaus kritisch betrachtet wird. Zu deutlich sind die Auswirkungen der Trennung zwischen Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsgegenden.

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist das derartig besiedelte Stadtumland nur schwer zu erschließen, in Stoßzeiten permanent überlastete Haupteinfallsstraßen zwischen Speckgürtel und Innenstadt sind die Konsequenz. Dies ist einerseits ein Ergebnis von Verkehrsentwicklung, andererseits aber auch veränderter wirtschaftlicher Strukturen.

„KOMFORTABLE SCHNELLZÜGE VERBANDEN UNTER DER BEZEICHNUNG TEE EUROPAS METROPOLEN.



ZUG UND ZUKUNFT

SCHNELLIGKEIT UND LUXUS

Auch die Eisenbahn war schon immer für Zukunftsvisionen gut. 1930 wirkte der propellergetriebene Schienenzeppelin wie aus einer anderen Welt. Auch wenn sein Temporekord 25 Jahre hielt, blieb er doch nur eine Randnotiz der Geschichte, ebenso wie Einschienenbahnen und die Magnetschienenbahn Transrapid. Dass Hochgeschwindigkeits-Züge ein Erfolg sein können, beweist der TGV in Frankreich, der zwischen den angebundenen Städten das Flugzeug verdrängt hat.
Auch der Ausbau internationaler Strecken stand stets im Fokus der Bahn-Entwickler. Unter der Bezeichnung TEE verbanden elegante, komfortable Schnellzüge die Metropolen Europas, noch bevor man in der EU grenzüberschreitend reisen konnte. Längst existieren diese Züge nicht mehr, geblieben sind immerhin noch Bestrebungen, die Fahrpreise auf internationalen Verbindungen anzupassen und das Railjet-Konzept, das die ÖBB 2009 einführen wollen.

BRUCK AN DER LEITUNG

Noch 1901 hat man daran gedacht, ganze Wohnhäuser auf Schienen durch die Stadt zu verschieben, um die Menschen zur Arbeit zu bringen. 70 Jahre später gingen die Prognosen in die genau gegenteilige Richtung: Nicht der Mensch würde sich zur Arbeit bewegen, so mutmaßte man in den frühen Jahren des Informationszeitalters, sondern die Arbeit werde nun endlich zu den Menschen kommen. Man träumte davon, auf der Alm seinem Bürojob nachgehen zu können und erfand klangvolle Begriffe wie Telecommuting.

Von der Idee, die Mitarbeiter könnten bei geeigneter Anbindung an das Internet ganz oder teilweise zu Hause arbeiten, versprach man sich eine Reihe von Vorteilen, darunter Zeitersparnis durch das Wegfallen des Weges zur Arbeit und somit eine geringere Belastung für die Umwelt. Noch vor wenigen Jahren hat man sogar die Gründung von Telearbeitszentren geplant, etwa das berühmte „Bruck an der Leitung".

Heute geben allerdings nur zwei Prozent der ÖsterreicherInnen an, selbst mit Telearbeit beschäftigt zu sein, also von zu Hause aus am Bildschirm zu arbeiten, ohne in ein Büro zu gehen. Vielleicht liegt dieser geringe Prozentsatz aber einfach daran, dass die meisten Menschen ihre persönliche Arbeitsrealität nicht mit dem Begriff „Telearbeit" in Zusammenhang bringen. Dank Handy und Breitbandinternet sind die Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit, Beruf und Familie für eine Reihe von Berufen und Berufstätigen ohnehin längst verschwommen.■

FOTOS: SCHUH (1), M. KUNZ (1)

Häuschen im Grünen

Fast 40 Prozent der ImmobilieninteressentInnen haben heute ein Eigentumshaus als klares Wohnziel. Alleine Wien verliert auf diese Weise jährlich rund 5.000 BürgerInnen an sein Stadtumland.

Telearbeit

Noch vor wenigen Jahren hat man die Gründung von Telearbeitszentren geplant, etwa das berühmte „Bruck an der Leitung". Heute geben allerdings nur zwei Prozent der ÖsterreicherInnen an, selbst mit Telearbeit beschäftigt zu sein.

Speckgürtel

Damit bezeichnet man die Zersiedlung im Umland großer Städte, durch die die klare Trennung zwischen Stadt und Land verschwimmt. Knapp ein Viertel der Eigenheim-Suchenden bevorzugt die Nähe zur Stadt.