

Buchtipp: „Virus Auto“ von Hermann Knoflacher Nicht Autohasser sondern Menschenverstehender...

Prof. Hermann Knoflacher, der renommierte österreichische Verkehrsplaner und –experte an der TU Wien ist bekannter Autokritiker und der Erfinder des Gehzeugs. In seinem Ende 2009 erschienenen Buch erklärt er die Gesellschaft als vom „Virus Auto“ befallen. So würden Strukturen meist nicht für die Lebensqualität der Menschen sondern für einen optimierten Autoverkehr geschaffen. Hermann Knoflacher sieht sich jedoch keineswegs als Autohasser sondern vielmehr als Menschenverstehender. In „Virus Auto“ analysiert er sowohl für autokritische als auch für autoliebende Leser facettenreich unsere autovernarnte Gesellschaft und erzählt Neues, Interessantes und Amüsantes. Neben dem Buchtipp möchten wir Ihnen mit diversen Interviews und Artikeln aus den letzten Monaten einen kleinen Einblick in die spannende und zukunftsorientierte Gedankenwelt des Wiener Verkehrs-„Revoluzzers“ geben. Am 26. April 2010 ist Hermann Knoflacher in einer umverkehr-Veranstaltung an der Uni Basel zu erleben. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Buchtipp „Virus Auto“: www.oekonews.at/index.php?mdoc_id=1044761

Radio-Interview: www.dradio.de/dkultur/sendungen/thema/1079408/

Referat SES-Kongress www.energiestiftung.ch/service/fachtagungen/fachtagung09/

umverkehr-Veranstaltung in Basel: www.umverkehr.ch/content/view/576

«Virus Auto – L’histoire d’une destruction» Le dernier ouvrage d’Hermann Knoflacher

Le professeur Hermann Knoflacher, planificateur et expert en transports de renommée à l’Université technique de Vienne (TU Wien), est connu pour ses déclarations critiques envers l’automobile. Dans son dernier ouvrage, paru fin 2009, il déclare notre société infectée par le «Virus Auto». Ainsi, de nouvelles infrastructures seraient en général créées pour optimiser le trafic automobile au lieu d’augmenter la qualité de vie de l’homme. Bien que sa vision puisse paraître très négative face à la voiture, Hermann Knoflacher ne se voit en aucun cas comme quelqu’un qui déteste les voitures, mais comme quelqu’un qui comprend l’être humain. Dans «Virus Auto», il livre une analyse avec de multiples facettes, destinée autant au lecteur critique vis-à-vis de la voiture que celui qui la vénère. L’auteur ayant la plume facile et amusante, la lecture est non seulement intéressante et instructive, mais également aisée et agréable. En plus de cette recommandation de lecture, notre dossier vous permet de découvrir des interviews et articles récents au sujet du spécialiste autrichien et de sa vision de l’avenir de la mobilité. (langue: allemand, français)

Pour plus d’informations:

Recommandation bibliographique «Virus Auto» (en allemand):

www.oekonews.at/index.php?mdoc_id=1044761

Interview radio (en allemand): www.dradio.de/dkultur/sendungen/thema/1079408/

08.04.2010

Hermann Knoflacher: Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung

30.10.2009

Ueberreuter Verlag, September 2009. Eine Rezension

Das neue Buch des Verkehrsexperten Hermann Knoflacher analysiert in einem faszinierend weiten Bogen die verschiedenen Facetten unserer autovernarnten Gesellschaft. Knoflacher betrachtet vertraute Dinge aus einer neuen Blickrichtung und öffnet dem Leser die Augen. Ein spannendes und äußerst lesenswertes Buch!

Anfangs wundert sich der Leser vielleicht, dass Knoflacher sehr weit ausholt, bis zu den ersten Feuerstellen und den antiken Mythen. Bald wird klar, worauf er hinaus will: Die eindringlichen Bilder von Prometheus und von der Büchse der Pandora spiegeln sich im Wunderding Auto, das unbegrenzte Mobilität schenken sollte und nun unsere Lebenswelt mit Abgasen, Lärm, Staus, Autobahnlandschaften und kreisenden Parkplatzsuchern durchwuchert.

Hirnlähmung

Knoflacher verblüfft den Leser mit so unerwarteten Fragen wie jene, warum es in der Natur keine rotierenden Räder gibt. Und dann breitet er die vielen Facetten unserer Auto-Gesellschaft vor den Augen des Lesers aus:

- etwa die ungeheure Beschleunigung unseres Lebens und deren Auswirkungen,
- weiters das ständige Wachsen von Österreichs Beton- und Asphaltdecke (diese wächst täglich um 21 Hektar!!),
- die Gewichtszunahme der Autos,
- die Weltanschauung der autovernarnten 50er Jahre,
- und schließlich erzählt Knoflacher von einem Besuch in New York, wo sein Hotel zu Fuß über Gehsteige nicht mehr erreichbar war.

Knoflacher warnt davor, große Infrastrukturnetze, die der Öffentlichkeit dienen, zu privatisieren. Er verweist unter anderem auf Los Angeles, das 1939 das größte Straßenbahn- und S-Bahn-System der Welt hatte. Später kauften ein KFZ-Hersteller, ein Treibstoff-Konzern und ein Reifenhersteller die privatisierten Öffis auf und legten sie schrittweise still. Heute ist dort ein Fortkommen ohne KFZ kaum möglich. Mit wunderbar spitzer Feder bringt er Fehlentwicklungen auf den Punkt: „Diese Ideologie [der schrankenlosen Privatisierung] wurde von den Ökonomen im Neoliberalismus zur vollen Blüte gebracht und führte in der Politik Ende des 20. Jahrhunderts zu einer weit verbreiteten Hirnlähmung.“

Fadenwürmer

Schon eine Teilprivatisierung könne zur Zerstörung des Ganzen führen, sagt Knoflacher: Die ÖBB beispielsweise wurden in zahllose Unterbereiche zergliedert, wobei die Teilbereiche einander mit enormem Arbeits- und Finanzaufwand gegenseitig sämtliche Leistungen verrechnen. Jedes Einzelsystem will sich optimieren und profilieren. Dass das nicht funktioniert, weiß die Evolution schon seit dem Entstehen der Fadenwürmer (Nematoden), meint Knoflacher schmunzelnd. Denn schon die Fadenwürmer haben eine gemeinsame gehirnlähnliche Steuerungszentrale.

Immer wieder lockert Knoflacher das Buch mit Anekdoten auf: Etwa von einem Radfahrer, der in einem Luxushotel abgewiesen wurde. Als hinter ihm der Chauffeur samt Limousine eintraf, der den radelnden Generaldirektor begleitete, wollte sich der Hoteldirektor entschuldigen, doch es war schon zu spät. – Hier geht es nicht um die Pointe, sondern vielmehr um die Frage, wie ernst und wichtig Radfahrer und Fußgänger in unserer Gesellschaft genommen werden.

Als Knoflacher 1975 dem zuständigen Wiener Stadtrat vorschlug, ins neue Verkehrskonzept auch den Radverkehr aufzunehmen, stieß er auf Unverständnis: „Was wollen Sie, ich musste im Krieg von Wien nach Prag mit dem Fahrrad fahren. Das hat mir gereicht“, so der damalige Stadtrat.

Betonschlauch

Vieles hat sich seither geändert, es gibt Radwege, gleichzeitig ist aber der KFZ-Verkehr geradezu explodiert. Endlich, muss man als Leser glücklich seufzend feststellen, hinterfragt jemand, nämlich Knoflacher in seinem Buch, die Ideologie des ständigen Wachstums. Gerade heute, wo Politiker ständig „von der Krise“ reden und hinzufügen, „das Wachstum“ werde uns da schon herausholen.

Der Verkehr nahm gewaltig zu, nicht aber die Anzahl der Wege, sondern meist nur die Länge der Wege, analysiert Knoflacher. „Mobilität ist immer Ausdruck eines Mangels am Ort“, wird zuweilen definiert. Wenn der Wohnort sich also als ungeeignet für Freizeit und Arbeit erweist, unattraktiv ist, verlängern sich die Fahrstrecken. Und der Verkehr macht die Landschaften wiederum erneut unattraktiver.

Im folgenden, brisanten Teil des Buches geht es um die Zerstörungen der Lebensumwelt durch den Verkehr. Vielleicht hätte man sich diese Themen schon etwas weiter vorne gewünscht, sie sind ja die zentralen Konfliktpunkte der heutigen Verkehrspolitik.

Der Kärntner Knoflacher schildert hier das einst wunderschöne nördliche Wörtherseeufer, wo sich die Touristen heute an die Abgase der Autobahn bereits teilweise gewöhnt haben. Er erwähnt Gewerbepark-Landschaften in Niederösterreich entlang von Autobahnen, die fast schon an ähnliche Gegenden in Nevada erinnern. Und er schreibt über den „abscheulichen Betonschlauch“ bei Klosterneuburg, für den ein Teil des Naturschutzgebietes der Klosterneuburger Au unterhalb vom berühmten Barockstift geschlägert worden ist.

Wo einst auf der Parndorfer Platte der streng geschützte Steppenvogel Großtrappe brütete, befindet sich heute das riesige Factory Outlet Center neben der Ostautobahn. Die Liste ist lang.

Leichenschminken

Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung

Die Zahlen, die Knoflacher liefert, sind verblüffend: Pro Tag werden auf jedem Autobahnkilometer (bei angenommenen 20.000 Fahrzeugen) ungeheure zwei Tonnen Erdöl verbrannt und als Abgase in die Umgebung abgegeben. In einer 5 Kilometer langen Gemeinde sind dies rund zehn Tonnen täglich! Trotzdem wollen viele Bürgermeister noch immer „eine Autobahn für ihre Gemeinde“, wundert sich Knoflacher.

Dabei ist auch die Hässlichkeit der Fahrbahnen und Parkplatzflächen ein Thema: Manche Gemeinden in Niederösterreich bekommen vom Landeshauptmann eine Fassadenrenovierung mitfinanziert, doch dahinter lebt das Dorf nicht mehr. Wirtshaus, Greissler, Post, sie alle mussten schließen, weil die ausufernde Mobilität dazu führte, dass man dort, wo man wohnt, nicht mehr „lebt“, nicht mehr isst, einkauft und einander trifft. „Leichenschminken“ nennt Knoflacher diese Fassadenrenovierung in toten Dörfern.

Als Mittel gegen die Verkehrslawine werden heute meist nur verbesserte Motortechnik und Abgastechnik genannt. Das Grundübel, die ausufernde Mobilität, wird kaum hinterfragt, kritisiert Knoflacher. Die Natur zeigt uns, dass in geschlossenen Systemen (wie es die Erde ist) ein kontinuierliches Wachstum irgendwann zu einem katastrophalen Zusammenbruch führt.

Optimierter Autoverkehr

Knoflacher vergleicht die Ausbreitung des Autoverkehrs mit einer Virusinfektion. Anfangs klingt der Vergleich merkwürdig, doch je genauer man hinsieht, desto mehr Parallelen werden sichtbar: Wenn eine Zelle von einem Virus befallen wird, arbeitet sie nicht mehr für den Körper, sondern für die Virusverbreitung. In ähnlicher Weise entwickelt eine Gesellschaft, die vom „Auto-Virus“ befallen ist, nicht mehr Strukturen für die Lebensqualität der Menschen, sondern Strukturen für einen optimierten Autoverkehr.

Auch wenn exakte Zahlen wohl schwer berechnet werden können, gelangt Knoflacher anhand von diversen Studien zur Schlussfolgerung, dass weltweit jährlich rund drei Millionen Menschen vorzeitig durch den Autoverkehr sterben (Unfälle, Abgase, Lärmwirkungen), während 50 Millionen Menschen langfristige Schäden verschiedenster Art davontragen.

Die derzeitige „Krise“ wäre eine Chance für eine innovative Trendwende im Verkehrswesen gewesen. Doch anstatt das System nachhaltig zu ändern, bewilligten europäische Staaten riesige Fördermaßnahmen, um alte durch neue Autos zu ersetzen („Schrottprämie“). More of the same, sozusagen.

Flussoase statt Autobahn

Zuletzt skizziert Knoflacher verschiedene Strategien, wie man den Verkehr in Großstädten innovativ und menschenverträglich gestalten könnte. Anhand von Beispielen zeigt er, wie dies in anderen Weltgegenden schon teilweise gelungen ist.

Das verblüffendste Beispiel ist wohl eine riesige 11-Millionen-Stadt in Asien: Zwischen 1958 und 1976 wurde ein Fluss zubetoniert und eine gigantische Stadtautobahn errichtet, auf der bis vor wenigen Jahren täglich 220.000 KFZ unterwegs waren. Der Bürgermeister, übrigens zuvor in seinem Zivilberuf CEO eines Autokonzerns (!), ließ jedoch die altersschwach gewordene Autobahn 2003 ersatzlos (!) abreißen. Ein Fluss, jahrzehntelang unter der Autobahn „begraben“, wurde freigelegt, 16 Busrouten ersetzen den PKW-Verkehr, der Fluss wurde 2005 zu einer Erholungs- und die Wirtschaft im Stadtviertel blühte auf. Im Frühjahr 2008 wurde dieser Bürgermeister zum Staatspräsidenten gewählt.

Die Stadt ist Seoul in Südkorea, der Fluss hat den schwierigen Namen Cheonggyecheon, der Ex-Bürgermeister ist Lee Myung-bak, zuvor war er bei Hyundai, jetzt ist er Präsident von Südkorea.

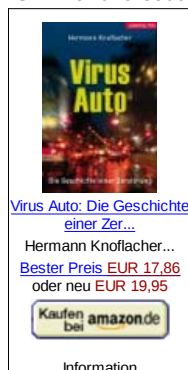
„Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung“ von Hermann Knoflacher ist ein erstaunliches Buch, absolut lesenswert, sowohl für autokritische Leser, die hier jede Menge Neues und Amüsantes finden werden, als auch für Autoliebhaber, die ihren Lebensstil nach dieser Lektüre vielleicht ein wenig hinterfragen werden. Das Buch ist weitaus spannender, als der etwas trocken formulierte Klappentext vermuten lässt. Ein Pflichtbuch für jeden Bücherschrank.

"Virus Auto: Die Geschichte einer Zerstörung"

19,95 EURO

ISBN-10: 3800074389

ISBN-13: 978-3800074389:



Linktipp: Hermann Knoflacher wurde im Oktober 2009 von oekonews zum Helden des Monats gekürt, eine Auszeichnung, die nur wenige Male im Jahr vergeben wird.

Verwandte Artikel:

Wohin führt der ungebremsste Mobilitätsrausch?

Wenn systemunkundige Lehrer systemunkundige Experten als Berater für ver-rückte Entscheidungsträger einer ver-rückten Gesellschaft ausbilden, produzieren diese jene Probleme, die wir als Folgen des heutigen Autoverkehrs feststellen müssen. Dieser Rausch ist die Folge des ungebremssten Konsums billiger fossiler Energie für physische Mobilität. Und wie bei jedem Rausch, bleibt das Hirn auf der Strecke. Und wenn das Hirn die Entwicklung nicht mehr im Griff hat, wie bei jedem Rausch, ist die geistige Mobilität behindert.



Von **HERMANN KNOFLACHER**
Professor Technische Universität Wien,

Der heute vorherrschende (Mobilitäts-) Rausch im Verkehrswesen ist das Ergebnis eines Entwicklungsprozesses, bei dem ein Wirklichkeitsmodell geschaffen wurde, das zunehmend Konflikte sichtbar werden lässt. Die Verkehrstoten, die Lärmbelastungen und die Eingriffe in die Land-

schaft oder die Finanzen sind allgemein erkannt. Die indirekten Folgen auf das Sozialsystem, die Raumstrukturen, die wirtschaftlichen Machtverhältnisse, den öffentlichen Verkehr oder die Familienstrukturen sind zwar empirisch nachgewiesen, werden aber von der Öffentlichkeit und der Politik bisher noch ignoriert. Noch hat die Gesellschaft einen ungebrochenen Glauben an ein evolutionär sehr junges Verkehrssystem, das auf der Grundlage von Annahmen errichtet und betrieben wird. Es ist dies die Folge der – nach evolutionärem Massstab – sprunghaften Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeiten, die mühelos für den Einzelnen mit der zunehmenden Motorisierung zugänglich wurden.

Die drei Mythen der Verkehrspolitik

Dass die in den vergangenen 150 Jahren erfolgte technische Entwicklung der Verkehrsmittel und Verkehrsanlagen ohne tieferes Verständnis für die System-

wirkungen erfolgte, wird nicht bedacht. Weder von den Bürgern, noch von den einschlägigen Wissenschaften, die alle Hände voll damit zu tun haben, die immer schneller auftauchenden Probleme zu lösen – wie sie glauben. Da bleibt keine Zeit zu überdenken, ob nicht die Ursachen in den eigenen Handlungen liegen. Denn das wird ja weder gelehrt, noch entspricht die Selbstkritik dem beruflichen Leitbild der in diesen Fächern hauptsächlich Tätigen, wenn sie auf Richtlinien oder Formeln trainiert werden, deren Voraussetzungen und Einschränkungen sie nicht kennen. So entstanden die drei tragenden Dogmen der heute vorherrschenden Verkehrspolitik:

- Mobilitätswachstum
- Zeiteinsparung durch höhere Geschwindigkeiten
- Freiheit der Verkehrsmittelwahl

Es sind dies jedoch Mythen, die es in der Realität des Verkehrssystems nicht gibt!

Es gibt kein Mobilitätswachstum!

«Mobilitätswachstum» basiert auf der Beobachtung, dass die Zahl der Autofahrten mit zunehmendem Motorisierungsgrad stieg, ohne zu fragen, woher diese kommen und welche Ziele sie haben. Auch wurde der Rest des Verkehrssystems (Fussgeher, Radverkehr und öffentlicher Verkehr) nicht wahrgenommen: Erstere meist nur als Störungen und Opfer bei Unfällen; Letztere durch Defizite und Zuschüsse. Definiert man physische Mobilität sinnvoll, dann ist jeder Weg einem Zweck zugeordnet. Und da die Zwecke durch den Autobesitz nicht mehr werden, bleibt auch die durchschnittliche Wegzahl pro Person und Zeit konstant. Es gibt kein Mobilitätswachstum!

Die Verkehrsmittelwahl ist steuerbar

Die Verkehrsmittelwahl ist gestaltbar und steuerbar. Der Autoanteil kann vergrößert werden, wie in den letzten 100 Jahren. Er kann aber auch – durch qualifiziertes Verkehrswesen – wiederum nahezu beliebig reduziert werden. Würde man durch schnelle Ver-

Zur Person

Hermann Knoflacher ist Professor am Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien. Bekannt ist Knoflacher für seine Kritik am Automobil, das für ihn «wie ein Virus» ist: «Wir ziehen uns mehr oder weniger freiwillig in abgedichtete Häuser mit Lärmschutzfenstern zurück, um den Aussenraum dem Krach, dem Staub und den Abgasen der Autos zu überlassen». Seine Thesen stellen einen wesentlichen Beitrag zum Konzept der «Sanften Mobilität» dar. Seit 2004 ist Knoflacher Präsident des «Club of Vienna».



Strukturen vorher: 10'000 Autos und 6000 Fussgeher täglich. Nachher: 25'000 bis 40'000 Fussgeher täglich. Sind die Autos weg, steigt die Mobilität.

kehrssysteme Zeit sparen, müssten Gesellschaften mit schnellen Verkehrsmitteln immer mehr Zeit «übrig» haben und daher gemüthlicher sein als langsame. Die qualifizierte Fachwelt weiss, dass höhere Geschwindigkeit nicht zu weniger Zeitaufwand führt, sondern zu einer Verlängerung der Wege. Es kommt zu grundlegenden Strukturveränderungen von Siedlungen und Wirtschaft, erkennbar an Zersiedlung und Konzentration. Die Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeit vergrössert zunächst die Standortwahl und führt in der Folge zur Abhängigkeit vom Auto. Für die Wirtschaft bedeuten schnelle billige Verkehrsmittel die einseitige Bevorzugung der grossen Strukturen und zerstören daher die kleinräumigen, vielfältigen Betriebe. Der Autoverkehr hat aber Vorteile vor allem für schlechte Planer und ebensolche Politiker. Erstere können sich den unfassbar hässlichen Städtebau leisten, der nur mit dem Auto erträglich wird, weil man damit schnell dieser Unwirtlichkeit entgehen kann, Zweitere brauchen Probleme nicht mehr am Ort zu lösen, sondern schieben diese in die Ferne, über ihre Verwaltungsgrenzen – letztlich auf EU-Ebene ab. Die Zeitkonstanz im Verkehrswesen ist seit Jahrzehnten bekannt, und vor über 20 Jahren wurde daher gefordert, die «Zeitgewinne durch Geschwindigkeit» aus den Nutzen-Kosten-Berechnungen zu streichen, weil es diese nicht gibt.

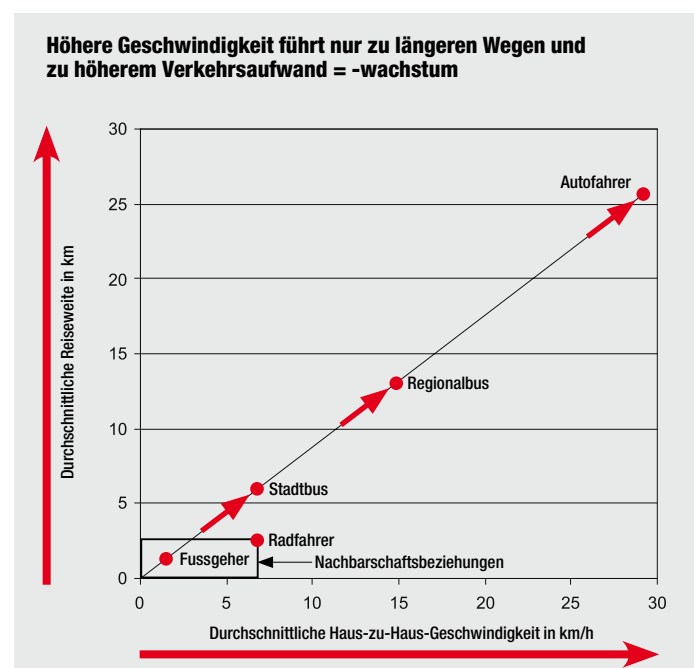
Eine neue Parkraumorganisation

Die «Freiheit der Verkehrsmittelwahl» ist ein ebenso abstrakter Begriff wie die sogenannte «Kostenwahrheit». Es gibt beide nicht. Wahlfreiheit im Verkehrswesen wird jenseits der evolutionären Realität der Menschen diskutiert. Die Strukturen, die unser Verhalten prägen, waren nicht bekannt und werden daher nicht berücksichtigt. Sie bestimmen aber gemeinsam mit unserer Ausstattung unser Verhalten. Vorhandene Parkplätze unmittelbar bei allen Aktivitäten und oft weit entfernte öV-Haltestellen sind entscheidend für die Verkehrsmittelwahl und erzeugen damit die lauthals beklagten Verkehrsstaus auf den Strassen. Wahlmöglichkeit hängt von den Chancen der Verkehrsmittel ab, vergleichbare Ziele zu erreichen. Die Wahlfreiheit muss also mittels Parkraumorganisation erst hergestellt werden: Erst wenn die Wege zu und

von den geparkten Autos mindestens so lange oder länger wie zu den öV-Haltestellen sind, die Parkgebühren und Flächenbenutzungen der Kostenwahrheit entsprechen, entstehen die elementaren Voraussetzungen für eine faire Wahl der Verkehrsmittel.

Wirkungen

Diese Strukturänderung ist an sich minimal, hat aber enorme Wirkungen im System und reduziert den Aufwand an Mobilität (Autokilometer) um bis zu 95%, wenn Garagen in 1000 m Abstand und Haltestellen in 500 m Abstand angeboten werden. Über 70% der heutigen Fahrbahnen können anderen Nutzungen zugeführt werden. In der Nähe der Wohnungen entsteht eine Vielfalt von Geschäften und auch Arbeitsplätzen. Der Zugriff internationaler Konzerne auf das Geld der Menschen und ihre Arbeitskraft ist nicht mehr so leicht wie heute. Es kommt zur Bildung von lokalen Geldkreisläufen durch Verringerung der Entfernungen; wegen reduzierter Geschwindigkeiten. In diesen lokalen Geldkreisläufen entsteht eine Vielzahl und auch Vielfalt von Arbeitsplätzen. <



dradio.de

<http://www.dradio.de/dkultur/sendungen/thema/1079408/>

RADIOFEUILLETON:
THEMA

01.12.2009



Wie sähe die Welt ohne Autos und Pendler aus? (Bild: AP)

"Man wird die Wirtschaft umorganisieren müssen"

Verkehrsplaner Knoflacher über eine Welt ohne Privatautos

Hermann Knoflacher im Gespräch mit Britta Bürger

Hermann Knoflacher, Verkehrsplaner an der Technischen Universität Wien, hat über ein Szenario nachgedacht, wie sich die Menschen ohne privaten Wagen fortbewegen könnten. "Auf das Auto kann man weitgehend verzichten, man muss allerdings Strukturen bauen", sagte Knoflacher.

Britta Bürger: Willkommen in der Zukunft. Ökotopia heißt der Ort, an dem wir in Gedanken durchspielen, wie sich unser Leben ändern würde, wenn wir nicht nur von Klimaschutz redeten, sondern Taten folgen ließen. Stellen wir uns vor, die Regierungen würden den gesamten privaten Autoverkehr verbieten. Wie sähe unsere Welt dann aus? Kim Kindermann reist voraus und [beschreibt Ökotopia am Beispiel Berlin](#).

Ein Szenario, das dem Wiener Verkehrsplaner Hermann Knoflacher vermutlich gut gefällt. Schönen guten Morgen, Herr Knoflacher!

Hermann Knoflacher: Einen schönen guten Morgen!

Bürger: Als Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien haben Sie selbst schon so manches Szenario entworfen. Haben Sie noch weitere Ideen, wie und womit wir uns künftig fortbewegen könnten?

Knoflacher: Ja, vor allem zu Fuß ist eine sehr verlässliche Art. Das heißt, wir werden wieder zur Normalität zurückkehren, die uns ja Jahrtausende begleitet hat. Der Kater nach dem Ölrausch wird etwas schlimmer sein, aber das Szenario, das gerade geschildert wurde, passt relativ gut.

Bürger: Es wird dann ein Muskelkater.

Knoflacher: Es ist ein geistiger Muskelkater, das heißt, wir haben die geistige Mobilität erheblich reduziert zugunsten der physischen Mobilität. Wir haben Hunderte PS in den Beinen, aber natürlich ist im Kopf nichts Adäquates dazugewachsen. Und wenn diese PS aus den Beinen verschwinden, dann wird man klügere Städte bauen müssen, man wird die Wirtschaft umorganisieren müssen.

Die Wirtschaft ist immer dümmer geworden, in Deutschland lässt sich das sehr gut analysieren. Es müssen heute viel mehr Kilometer zurückgelegt werden, um einen Euro zu verdienen, als etwa vor 50 Jahren. Also die geistige Mobilität ist sicher die Zukunft, und zur geistigen Mobilität gehören einfach die Beine auch dazu.

Der Radverkehr ist sicherlich die Option für mittlere Distanzen, und der öffentliche Verkehr. Auf das Auto kann man weitgehend verzichten, man muss allerdings Strukturen bauen - nicht, um das Auto zu

verbieten, sondern damit die Leute von selbst auf das Auto verzichten. Wir haben ja heute Strukturen gebaut oder finden sie vor, die auf die Reichsgaragenordnung zurückgehen, die die Menschen zum Autofahren nahezu zwingen aufgrund ihrer physiologischen Ausstattung.

Wenn man diese Situation ändert und der Parkplatz weiter entfernt ist als die Haltestelle des öffentlichen Verkehrs am Quellort, wo man weggeht, und am Zielort, dann verzichten die Menschen von selbst auf das Auto. Wien ist schon gar so weit.

Bürger: Bleiben wir mal bei diesem Beispiel, dass Sie sagen, mit dem Auto ist man gar nicht unbedingt schneller: Darüber denken die meisten Leute wahrscheinlich genau das Gegenteil. Was ist zum Beispiel mit der Mutter, die morgens im Regen mit dem Auto ihr kleines Kind in die Kita bringt, das größere in die Schule, anschließend fährt sie selbst zur Arbeit, danach noch schnell einkaufen, bevor sie die Kinder wieder einsammelt und nacheinander zum Sport- und Musikunterricht fährt. Das würde die Frau doch ohne Auto gar nicht schaffen.

Knoflacher: Wird sie auch nicht brauchen, weil die Strukturen, wenn das Auto nicht mehr die Räume so zerreißt und so isolierte Räume schafft, dass um den fußläufigen Bereich nichts mehr ist - keine Sozialkontakte, keine Einkaufsmöglichkeiten, keine Arbeitsplätze und dergleichen -, dann entstehen diese Zwänge, insbesondere für die Frauen, weil die Männer natürlich ihre Welt primär gestaltet haben, in denen die Frauen, wie Sie richtig gesagt haben, sehr komplizierte Wege zurücklegen müssen. Die Welt wird dann wieder menschlicher und normaler.

Diese Fragen stellen sich dann nicht. Es ist die Schwierigkeit bei all diesen Dingen, dass man aus dem Ist-Zustand sehr schwer die geänderten Strukturen und das damit geänderte Verhalten sozusagen sich vorstellen kann. Mich verfolgt das schon seit 40 Jahren, ich habe sehr viele Dinge realisiert.

Und ich habe 1975 das Verkehrskonzept für Wien gemacht, und das hat 27 Jahre gedauert, dass es so stark durchschlägt, dass seit 2002 der Autobesitz in Wien abnimmt. Das heißt, die Wiener haben festgestellt, sie brauchen gar nicht mehr so viele Autos.

Bürger: Das heißt, damals hat man gesagt, Sie sind ein Spinner, und später hat man erkannt, das geht doch?

Knoflacher: Ja, ich habe natürlich die Stadtverwaltung mit meinen Studenten sozusagen immer versorgt, das heißt, es gibt sachkundige Leute, die mit Systemen umgehen können und die wissen, wo man zugreift. Das Verkehrswesen hat ja an völlig falschen Stellen Symptome behandelt und war im Wesentlichen die Ursache der heutigen Verkehrsprobleme. Das heißt, wenn man Fahrbahnen baut, dann reizt man die Menschen natürlich zum Autofahren, zerstört den öffentlichen Verkehr. Und wenn man die Reichsgaragenordnung umsetzt, nämlich die Parkplätze bei den Quell- und Zielorten optimal anordnet, dann hat der öffentliche Verkehr keine Chance. Lässt sich in Deutschland wunderbar nachweisen, das ist nach dem Krieg passiert.

Bürger: Deutschlandradio Kultur im Gespräch mit dem österreichischen Verkehrsplaner Hermann Knoflacher. Wenn Sie sagen, die schnelle Bewegung, die würde unseren Horizont keineswegs erweitern, sondern im Gegenteil, sie würde ihn einengen, dann frage ich mich doch, warum. Ist das keine Erweiterung, wenn ich nach der Arbeit von Ulm nach München fahre, dort abends ins Theater gehe und am nächsten Tag weiterduse in die Berge zum Skifahren? Für viele sieht doch so ein schönes, ausgefülltes Wochenende aus.

Knoflacher: Ja, das ist richtig. Aber wenn in Ulm kein Theater ist, wenn in Ulm keine Vielfalt ist, wenn in den Dörfern alles zerstört wurde, was es seinerzeit gab, dann ist man gezwungen, sozusagen von einer Falle zur nächsten zu tapen und zu rasen. Die Lösung liegt genauso wie in der Evolution darin, dass die Strukturen, nämlich die künstlichen Strukturen der Menschen, wieder die Vielfalt anbieten, die sie ja im Laufe der Jahrtausende entwickelt haben, die in den letzten 50 Jahren total verloren gegangen ist. Das beginnt bei den reinen Wohngebieten, wo man nichts erreicht außer den Nachbarn, den man nicht kennt, weil man nur das Auto wahrnimmt, und geht bis hinein in die Kulturszene.

Ich bin in einem Dorf aufgewachsen, und es gab dort Gesangsvereine, es gab ein kulturelles Leben. Und wenn man andere Kultur haben wollte, dann ist man eben in eine andere Stadt gefahren, um sich das sozusagen anzuhören oder anzusehen. Das war dann ein entsprechendes Ereignis, aber man kam kulturell vorbereitet dorthin, nicht als Konsument. Das heißt, die heutige Gesellschaft ist eine Konsumgesellschaft, die ja selber nichts mehr produziert. Es macht ja viel mehr Spaß, dass man selber auch irgendetwas machen kann, denn das Tun ist ein wesentlicher Teil der Menschen. Der Irrtum von der Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit beruht auf der individuellen Beobachtung.

Wenn man die Geschwindigkeit in dem System erhöht, zerstört man die Strukturen. Das heißt, die hohen

Geschwindigkeiten erzeugen Zentralismus. Die Supermärkte an der Peripherie sind ein Ergebnis der hohen Geschwindigkeiten. Die unglaubliche Vielfalt der Produktionen und die Vielfalt der Geschäfte und Handwerke und so weiter ist das Ergebnis der kleinen Geschwindigkeiten, der Fußgeher. Und wenn man das Auto herausnimmt und die Geschwindigkeiten aus dem System herausnimmt, entsteht eine unglaubliche Vielfalt.

Ich mache das, wie gesagt, mit entsprechenden, mutigen Politikern seit 40 Jahren, und es sind Phänomene entstanden, an die wir seinerzeit überhaupt nicht gedacht haben, die aber, wenn man nachträglich das System untersucht, ziemlich logisch sind. Das heißt, es entsteht eine Lebendigkeit.

Wenn man das Auto aus dem öffentlichen Raum herausnimmt, beginnt eine Stadt, wenn sie die richtigen Strukturen hat, sofort zu leben. Und man sieht das Leben einer Stadt an der Zahl der Fußgeher, die sich freiwillig im öffentlichen Raum aufhalten. Aus denen hat man die Menschen in den letzten 50 Jahren vertrieben und damit die Stadt ruiniert.

Bürger: Wie kann man heute als Autohasser wie Sie in einer Großstadt leben, ohne jeden Tag schlechte Laune zu haben?

Knoflacher: Also ich bin überhaupt kein Autohasser, ich bin ein Menschenliebhaber. Mich interessiert das menschliche Verhalten. Das Auto ist eine ganz faszinierende Geschichte, individuell, nur für das System der Gesellschaft ist das Auto wie ein Virus.

Das heißt, das Auto verbindet sich mit unserem Genuß, das ist der sogenannte innere Schweinehund, gegen das Gehirn und zu einer unglaublichen Macht und wird enorm egoistisch, eigennützig und dergleichen. Das heißt, wir haben ein Verhalten durch das Auto, durch diesen Virusbefall erzeugt, das die DNA für die Autos macht und nicht mehr für die Menschen. Das ist insbesondere bei den Planern und Politikern zu beobachten.

Das heißt, die Entscheidungen werden in der Praxis zugunsten des Autos getroffen, aber nicht zugunsten der Kinder, zugunsten der Frauen, zugunsten der Zukunft, zugunsten der Umwelt. Wo eigentlich Kinder spielen sollten - und das war ja noch vor 50 Jahren auch in Wien der Fall -, stehen heute Autos herum, rasen Autos.

Wo man reine Luft einatmen sollte und bei offenem Fenster leben und auch schlafen könnte, ist eine Lärmkulisse entstanden, die unerträglich geworden ist, die die Menschen krank macht und dergleichen. Das heißt, wir haben die Werteskala umgedreht zugunsten des Autos. Genauso wie eine Zelle nicht mehr die DNA des Körpers eines Menschen oder eines Huhnes zum Beispiel repliziert, repliziert sie dann, wenn sie das Virus aufgenommen hat - das muss ja ihr sehr attraktiv erscheinen, sonst würde eine Zelle das ja nicht tun -, dann macht sie lauter Viren-RNAs.

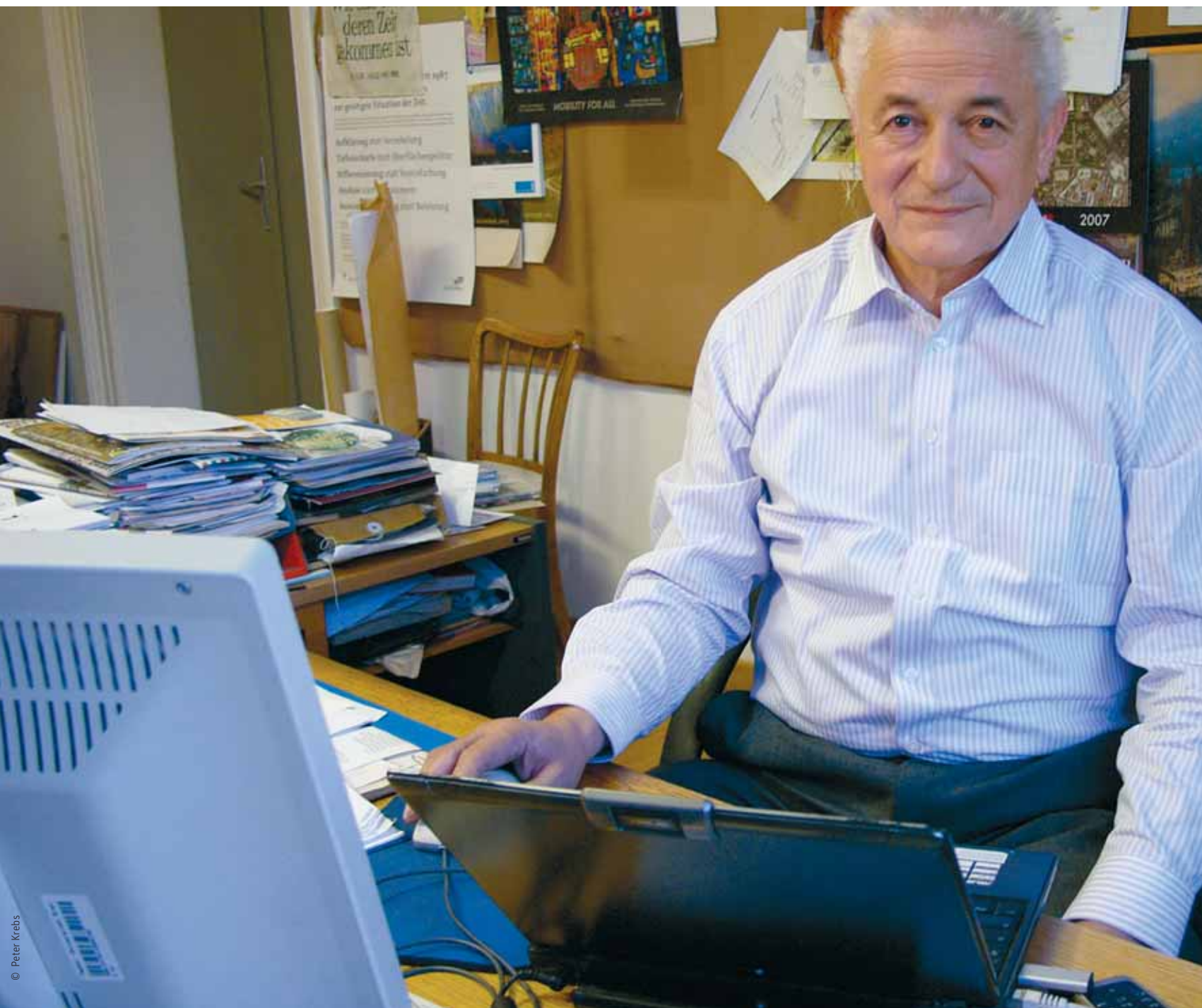
Und genau das Gleiche machten die Menschen oder machen es immer noch. Das heißt, sie haben das Auto im Kopf, und das Auto lässt sie nicht einmal mehr die Realität sehen. Es gibt von mir sehr lustige Bilder, wo die Leute überhaupt nichts dran finden, wenn ein Auto irgendwo aus einer Garage herausfährt.

Und wenn ich dann mit dem Gehzeug, das ist ein Rahmen, der so groß ist wie ein Auto, zu Fuß herauskomme, dann merken sie plötzlich, dass da irgendetwas nicht in Ordnung ist, dass ich mich total asozial verhalte. Dabei bin ich ja ohnehin ohne Lärm und Abgase unterwegs.

Bürger: Was wäre, wenn der private Autoverkehr verboten werden würde? Darüber hat sich der Verkehrsplaner Hermann Knoflacher viele Gedanken gemacht, einige davon zu hören in unserer Reihe "Ökotopia". Herr Knoflacher, danke für das Gespräch an Sie nach Wien!

Knoflacher: Ich danke auch und wünsche einen schönen Tag ohne Auto!

Bürger: Gleichfalls!



Hermann Knoflacher

Das Auto verändert unser ganzes Wertesystem

Er sei kein Autogegner, sagt der bekannte Wiener Verkehrsplaner und Professor Hermann Knoflacher. Aber mehr als drei Prozent des heutigen Autoverkehrs seien bei richtiger Organisation nicht nötig. «Und dabei sind Sie genauso glücklich wie heute.»



Der emeritierte Professor Hermann Knoflacher in seinem Büro an der Technischen Universität Wien.

VCS-Magazin: Ich nehme an, dass Sie sich in Wien vor allem zu Fuss bewegen?

Hermann Knoflacher: Ich bewege mich jeden Tag mit der U-Bahn, dazwischen viel zu Fuss und, nachdem ich ein fauler Mensch bin, auch mit dem Fahrrad, seit 1956 genaugenommen.

Faule Menschen fahren Fahrrad?

Ja, weil sie damit eine Menge Energie sparen, im Vergleich zu den Fussgehern. Schon als Student habe ich das Fahrrad benutzt. Das war damals noch üblich, es gab an der Uni sogar zwei Fahrradständer. Die hat man später entfernt, weil es ja keinen Radverkehr mehr gab. Ich bin dann Jahrzehnte lang in Wien trotzdem Rad gefahren. Die Leute haben mich sogar von hinten gekannt.

Als wirklich fauler Mensch müssten Sie doch eigentlich das Auto nehmen.

Mit dem Auto habe ich Anfang der Neunziger Jahre Probleme bekommen, als ich mich fragte, welche miserable Luft atmetest du in der Fahrerkabine eigentlich ein? Ich habe die ersten Atemluftmessungen im Berufsverkehr gemacht. Es ist verheerend, was wir einatmen.

Sie stehen für eine Verkehrsplanung, in der das Auto nicht mehr im Zentrum steht. Waren diese Luftmessungen ausschlaggebend?

Nein, die Geschichte reicht weiter zurück. Ende der Sechziger Jahre bin ich draufgekommen, dass die Zunft, die ich zu vertreten habe, nämlich die Verkehrsplanung, gar keine Wissenschaft ist. Ich versuchte Grundlagen zu finden, die aber nicht existierten. Ich habe mir dann Schritt für Schritt eine tiefere Kenntnis erarbeitet. Ich habe mich auch mit den Menschen beschäftigt und mit ihrer Evolution. Mitte der 70er-Jahre konnte ich dann nachweisen, dass unser tiefstes inneres Verhalten durch das Auto grundlegend verändert wird.

In Ihrem neusten Buch geben Sie diesem Phänomen den Namen «Virus Auto».

Das Auto wirkt auf uns ähnlich wie ein Virus auf die Zelle. Es wird auf der Ebene der Energie, auf der tiefsten evolutionären Ebene, mit uns verkoppelt. Die Maschine dringt in unser Hirn ein. Indem wir uns mit dem Auto identifizieren, verändern wir das ganze Wertesystem.

Ein zentraler Punkt Ihrer Theorie ist die Aussage, wonach die Mobilität gar nicht zunimmt.

Gemeint ist die Zahl der Wege. Wir wissen heute, dass sie sich durch das Auto nicht verändert. Die Zunahme der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, bedeutet immer eine Abnahme der Wege, für die wir die eigenen Füße, das Rad oder den öffentlichen Verkehr benützen. Alle Wege ausser Haus sind an einen Zweck gebunden. Man unternimmt sie, weil man das Nötige im Haus, in der Nähe nicht findet. Externe Mobilität ist immer ein Zeichen des Fehlens einer gut organisierten lokalen Struktur, ein Mangel am Ort. Herkömmliche Mobilität ist nicht an Zwecke gebunden, sie ist daher zwecklos.

Landläufig wird die Mobilität nicht als Anzahl der Wege verstanden, sondern als Summe der zurückgelegten Distanzen.

Das ist ein Aprilscherz. Das Wesen des Aprilscherzes besteht ja darin, dass man einen geistig weniger mobilen Zeitgenossen auf einen langen Weg schickt, den ein kluger Mensch auf kurzem Weg erledigt. Dieses «Aprilschicken» ist die Basis des traditionellen Verkehrswesens. Ein langer Weg bedeutet aber einen hohen Aufwand. Schon in der Bibel hat Gott den Sündenfall von Adam und Eva mit langen Wegen bestraft, mit der Vertreibung aus dem Paradies.

Heute empfinden die Leute weite Reisen nicht unbedingt als Strafe. Sie wollen doch bis ans andere Ende der Welt fliegen.

Wenn die Leute am Ziel sind, suchen sie aber dann doch wieder die Nähe und versammeln sich. Und wenn sie die wirklichen Kosten dieser weiten Reisen tragen müssten samt dem Schaden, den sie anrichten, würden sie nicht

**Nachdem ich ein fauler Mensch bin,
bewege ich mich oft mit dem Fahrrad.
Seit 1956 genaugenommen.**

mehr so weit fliegen. Ausserdem kann man auch nach innen reisen und in der Nähe, das ist viel interessanter. Das hat man den Menschen aber abgewöhnt, weil man sie gerne in Blech verpackt und herumschickt.

Mit Erfolg: Die zurückgelegten Distanzen haben enorm zugenommen.

Die haben riesig zugenommen. Aber nicht nur die Distanzen der Leute, die gerne fahren. Heute wird der grosse Teil der Strecken von Leuten zurückgelegt, die überhaupt nicht gerne fahren, die es aber tun müssen.

Wie kam das?

Durch den Irrglauben, man könne durch Geschwindigkeit Zeit sparen, entstanden schnelle Verkehrssysteme. Aber es gibt im System keine Reisezeiteinsparungen. Die Reisezeit bleibt konstant. Wobei eigentlich nicht die Zeit konstant bleibt, sondern der Energieaufwand, den wir dazu einsetzen. Wir wenden im Schnitt etwa 12–14 Prozent unserer Körperenergie für physische Mobilität auf. Das scheint die wirkliche Konstante zu sein, die dahinter steckt.

Die steigende Geschwindigkeit bringt also keinen Fortschritt?

Mit der Geschwindigkeit verlängern wir bloss die Weglänge. Wir verbrauchen für den gleichen Zweck immer grössere Mengen Energie, produzieren Abgase, Lärm, Unfälle. Das System wird immer ineffizienter. Das ist ein Rückschritt.

Durch die schnellen Verkehrswege wurden neue Raumstrukturen geschaffen.

Da gibt es zwei sichtbare Effekte: Das eine ist die Zersiedelung, insbesondere, was das Wohnen angeht. Das andere ist die Konzentration der Wirtschaftsaktivitäten. Ein langsames Verkehrssystem wie der Fussgänger benötigt alle Ziele in der Nähe. So entsteht eine Vielfalt an Zielen, die alle mit Arbeitsplätzen verbunden sind, wie sie in den Dörfern früher noch vorhanden waren. Wenn ich nun die Geschwindigkeit erhöhe, kann ein Investor an einem für ihn günstigen dezentralen Ort Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten anbieten, weil die Leute jetzt zu ihm kommen können. Damit fehlt aber die Kaufkraft vor Ort, bei den kleinen Geschäften, die eingehen. So beherrscht der neue Investor das System. Das Problem ist nur: Wenn die Benzinpreise steigen, werden diese Strukturen nicht mehr haltbar sein. Allen voran die USA werden in grosse Schwierigkeiten kommen.

Auch in Europa wurden durch das Auto und die Autobahnen Strukturen geschaffen, für deren Benutzung man wieder aufs Auto angewiesen ist. So entsteht doch eine Art Zwangsverkehr.

Absolut. In dem Augenblick, wo Sie ein Auto benützen müssen, entsteht Zwangsverkehr.

Die berühmte freie Verkehrsmittelwahl gilt also oft nur fürs Auto?



Hermann Knoflacher zeigt, wie viel Platz ein einziges Auto in der Stadt «verbraucht».

Oft nicht einmal fürs Auto. Weil man dann im Stau steckt. Wir haben keine freie Verkehrsmittelwahl.

Und wie steht es mit der Wahl zwischen dem Auto und dem öffentlichen Verkehr?

Sie existiert nur dann, wenn die Wegdistanzen zum Verkehrsmittel an der Quelle und am Ziel gleich lang sind. Das heisst, wenn ich zum geparkten Auto mindestens genau so weit gehen muss, wie zur Haltestelle. Wenn das Auto vor der Haustür steht, werde ich zu seinem Opfer. Unsere physische Struktur ist viel stärker als

Wenn das Auto vor der Haustür steht, werde ich zu seinem Opfer. Unsere physische Struktur ist viel stärker als die Vernunft.

die Vernunft. Jedes Mal, wenn ich am Auto vorbeigehe, sagt sie: Du bist ja blöd. Ausser ich weiss, dass ich am Ziel keine Chance auf einen Parkplatz habe. Genau das praktizieren wir hier an der Technischen Universität Wien. Wir haben alle Höfe von Autos befreit.

Sie empfehlen, das Gleiche auch in den Wohnquartieren zu tun.

Es ist sinnvoll, die Leute von diesem Zwang zu befreien. Indem man die Autos an die Ränder hinausstellt, erhöht sich die Vielfalt und die Lebensqualität in den Quartieren. Dann wird der Mensch frei. In ganz Europa wird heute im Prinzip die alte «Reichsgaragenverordnung» praktiziert, die Hitler 1939 herausbrachte. Sie bestimmt, dass überall, wo Werkstätten oder Wohnungen gebaut werden, genügend Platz

fürs Automobil bereitgestellt werden muss. Damit hat man den Autovirus eingepflanzt. Wir schreiben «Lebensräume» für Autos zuhause, am Arbeitsplatz, beim Einkaufen vor, nicht aber für die Menschenkinder. Das ist absurd. Kein Insekt würde den Lebensraum für seine Nachkommen opfern.

Es wird aber nicht einfach sein, die Parkplatzpflicht abzuschaffen und die Autos an den Rand zu verbannen. In der Schweiz müsste das jeder Kanton und jede Gemeinde durchsetzen.

Jeder Kanton, der das tut, verschafft sich einen super Wettbewerbsvorteil. Erstens schafft er Arbeitsplätze, zweitens bindet er Kaufkraft, drittens spart er Kosten im Gesundheitssystem, viertens hat er eine glücklichere Bevölkerung. Das Auto wird ja keinem weggenommen. Es steht einfach 300 Meter entfernt.

Der Widerstand dürfte dennoch gross sein. Die Leute müssten auf ein Vorrecht verzichten, das sie als selbstverständlich erachten. Welche Vorteile hätte denn ein autofreies Wohnumfeld für die Bewohner?

Die Leute können bei offenem Fenster schlafen, haben eine reinere Luft, können sich sicher bewegen. Die Auswahl an Geschäften nimmt zu, es gibt mehr Sozialkontakte, man braucht nicht mehr so oft wegzufahren. Die Kinder können auf der Strasse spielen. Es entsteht wieder das, was man als Heimat bezeichnet. Das wäre doch etwas für die SVP. Wenn die SVP für das Auto ist, ist sie gegen die Heimat. Ausserdem spart man eine Menge Geld. Die Infrastruktur und das Sozialsystem werden billiger, und der öffentliche Verkehr braucht weniger Subventionen, weil er besser benutzt wird.

Um das Verkehrsproblem zu lösen, genügt es also nicht, einen möglichst guten Verkehrsfluss zu erreichen. Muss man sich mehr dem ruhenden Verkehr zuwenden?

Der ruhende Verkehr ist der Schlüssel. Wir hatten früher in den Spitzenzeiten auf den inneren Strassen Wiens eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,4 bis 1,7 km/h. Ich war dann an der Verkehrsplanung beteiligt, und es ist im Lauf der Jahre gelungen, nicht nur die grossen Fussgängerzonen zu schaffen, sondern auch im Zentrum 12 000 Parkplätze zu entfernen. Jetzt liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 15 km/h. Was an Autoverkehr übriggeblieben ist, ist viel flüssiger unterwegs. Aber vieles ist nicht mehr Autoverkehr. Im zentralen ersten Bezirk hängen nur noch 6 bis 7 Prozent der Kaufkraft am Auto. Der Rest der Einkäufe wird mit dem öffentlichen Verkehr, von Fussgängern und Radfahrern getätigt.

Sie waren und sind in Wien und vielen anderen Städten in Österreich an der Verkehrsplanung beteiligt. Können Sie so Ihre theoretischen Erkenntnisse umsetzen und auf den Wahrheitsgehalt überprüfen?

Ich mache in den Städten seit 30, 40 Jahren Beratungen. Und die Patienten, die ich behandle, werden immer nachuntersucht. Mich interessiert, was rauskommt. Ich muss das ja auch verantworten. Als ich seinerzeit den Wienern 620 Kilometer Radwege als erste Therapie verordnete, musste ich das solid begründen. Ich bin ein Gegner von Ideologien. Ich habe mein Leben lang nichts anderes gemacht, als Utopien auf wissenschaftlich solider Grundlage zu realisieren. Für mich sind es daher keine Utopien, weil ich die Systeme kenne.

Die gleiche Regel wie beim Autoverkehr scheint auch im Radverkehr zu gelten: Wenn man das Angebot bereitstellt und wie in Wien Radwege baut, wird es auch benutzt.

In Wien gibt es heute 1400 Kilometer Radwege. Radfahren ist wieder üblich und die Radfahrer sind zu einer politischen Macht geworden.

Ich realisiere Utopien auf wissenschaftlich solider Grundlage.

Das Verkehrswachstum auf der Strasse wird oft noch als etwas Schicksalhaftes gesehen. Weil es immer mehr Autoverkehr gibt, baut man immer mehr Strassen. Auch in der Schweiz werden weiterhin zusätzliche Autobahnspuren und Umfahungsstrassen gebaut.

Das ist absolut verantwortungslos. Autobahnen muss man abreißen, nicht ausbauen. Die südkoreanische Hauptstadt Seoul hat bewiesen, dass das funktioniert. Angesichts der Tatsache, dass der Peak Oil, der Höhepunkt der Ölförderung, erreicht ist, sind Investitionen in zusätzliche Fahrbahnen reine Geldverschwendung.

Die Bauwirtschaft wird keine Freude haben, wenn sie keine Strassen mehr bauen kann.

Um die Baufirmen habe ich keine Angst. Wenn wir anfangen, die Fahrbahnen wieder in Lebensräume umzuwandeln und die Parkplatzorganisation in Ordnung zu bringen, haben die Baufirmen für die nächsten 30 Jahre mit intelligenten Projekten genug zu tun. Dann würde man das Geld in Strukturen investieren, die in die Zukunft passen.

Als Mittel gegen den Peak Oil und den Klimawandel stellt die Autoindustrie heute neue Technologien in Aussicht, die ohne fossile Treibstoffe auskommen, wie Elektromotoren und Brennstoffzellen.

Man kann dadurch weder das Platzproblem lösen, noch das Sicherheitsproblem oder das Lärmproblem. Da wird nur abgelenkt auf einen Seitenast, der ein bisschen besser ist, aber anderswo wieder alles Mögliche anzündet.

Sie sind als Professor mit unkonventionellen Methoden an die Öffentlichkeit getreten. Zum Beispiel mit einem «Gehzeug», das veranschaulicht, wie viel Platz ein einzelner Mensch mit seinem Auto beansprucht.

Das ist unheimlich wirksam, um zu zeigen, welchen Schwachsinn die Verkehrsplaner betreiben. Es zeigt den Flächenverbrauch und gleichzeitig auch, dass die ganze Kultur auf dem Zweibeiner Mensch aufgebaut ist. Wenn Sie den Menschen als Zweibeiner sehen, erwarten Sie von ihm ein soziales Verhalten. Wenn er aber im Auto sitzt, schaltet das Hirn um, und Sie akzeptieren dieses asoziale und eigentlich kriminelle Verhalten. Wenn ich jemanden durch giftige Abgase krank mache, ist das ein krimineller Akt.

Das Auto hat immer noch ein hohes Ansehen. Sind Sie mit ihren dezidierten Ansichten auch Anfeindungen ausgesetzt?

Jetzt nicht mehr so, aber früher war es zum Teil erstaunlich. Das ging bis zu Morddrohungen. In den 70er-Jahren waren unsere Ansichten eine Revolution. Heute ist es schon fast Mainstream. Man diskutiert ernsthaft über autofreie Städte. Selbst Autofirmen denken über die Zeit nach, in der es keine Autos mehr

gibt. Aber ich kritisiere nicht das Auto. Ich benutze auch heute noch ab und zu eines, wenn ich Holz transportiere, oder Mist für den Garten. Das Auto ist ein Gegenstand, den man so organisieren muss, dass er im System minimalen Schaden und maximalen Nutzen stiftet.

Aber Sie sind für eine massive Reduktion des Autoverkehrs.

Wenn Sie die Mobilität so organisieren, wie ich es vorschlage, brauchen Sie nur noch drei Prozent der Autofahrten. Sie können 70 Prozent der Strassenflächen für neue Lebensräume und neue Zwecke zurückgewinnen, und Sie sind dabei genau so glücklich wie heute.

Interview: Peter Krebs



Verkehrswachstum und sanfte Mobilität

Der emeritierte Professor Hermann Knoflacher (*1940) leitete ab 1985 das Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien. Seine Lehrschwerpunkte sind Raum- und Stadtplanung sowie Einflüsse der Mobilität. Er leistete einen wesentlichen Beitrag zum Konzept der sanften Mobilität. Seit 2004 ist Knoflacher Präsident des Club of Vienna, der sich mit den Ursachen des Wachstums beschäftigt. Ausserdem ist er globaler Fussgehervertreter der Vereinten Nationen. Knoflacher war in diversen österreichischen Städten an der Verkehrsplanung beteiligt. Er erstellte unter anderem einen Verkehrsentwicklungsplan für Wien. Knoflacher hat zahlreiche Bücher veröffentlicht. Das neuste trägt den Titel «Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung» (Verlag Ueberreuter, Wien 2009).

umverkehrRt & abgefahren

Gespräche über einen zukunftsfähigen Verkehr

Montag, 26. April 2010, 19.30 Uhr
mit **Hermann Knoflacher** & **Ursula Pfister**
Universität Basel, Theologische Fakultät,
Nadelberg 10

umverkehrR
Zukunft inkl.

umverkehrRt & abgefahren

Gespräche über einen zukunftsfähigen Verkehr

Montag, 26. April 2010, 19.30 Uhr
mit **Ursula Pfister** (Künstlerin, Basel) & **Hermann Knoflacher**
(Verkehrsplaner und Buchautor, Wien)
Universität Basel, Theologische Fakultät, Nadelberg 10.

«Das Auto macht uns total verrückt», sagt der Wiener Verkehrsplaner Hermann Knoflacher und vergleicht den PKW mit einem Virus, der sich in unserem Gehirn festgesetzt hat. Die Künstlerin Ursula Pfister hat den Autowahn als Installation umgesetzt und bei Sissach (BL) 30'000 Spielzeugautos auf einen Schuttkegel ins Verkehrschaos fahren lassen. An einer Veranstaltung der Gesprächsreihe umverkehrRt & abgefahren diskutieren Pfister und Knoflacher über Wege aus der auto-dominierten Mobilität und verkehrspolitische Visionen.

Moderation: Susanne Brunner, Schweizer Radio DRS
Eintritt frei, Apéro
www.umverkehr.ch, info@umverkehr.ch



Medienpartner: **WOZ DIE WOCHENZEITUNG**

umverkehrR
Zukunft inkl.