

Mobilität

«Der Stau an sich ist kein Problem»

Text: Denise Jeitziner

Bild: Gettyimages

Ausgabe: 3/12

Der Wiener Verkehrsplaner Hermann Knoflacher über Mobilität heute und in der Zukunft.



*«Stau ist der Beweis dafür, dass der Autoverkehr viel zu attraktiv ist»:
Nach Hermann Knoflacher gehört die Zukunft den Fussgängern.*

BeobachterNatur: Herr Knoflacher, um Sie zu treffen, war ich mit dem Rad, dem Zug, der U-Bahn und zu Fuss unterwegs. Werden wir in 30 Jahren neue Verkehrsmittel benutzen?

Knoflacher: Ich halte nichts von Spekulationen. Aber ich hoffe, dass die Störungen, die Sie auf dem Weg hierher erlebt haben, in der Zukunft nicht mehr existieren werden.

BeobachterNatur: Welche Störungen?

Knoflacher: Die Autos. Sie mussten mit Sicherheit wegen der Autos warten, wurden auf einen schmalen Gehsteig oder eine Fahrradspur verbannt, Sie wurden vergast, verlärm und in Gefahr gebracht.

BeobachterNatur: Viele Szenarien gehen davon aus, dass das Auto in 30 Jahren immer noch das Verkehrsmittel Nummer eins sein wird.

Knoflacher: Das Auto ist wie ein Virus, das sich neue Strukturen schafft, um sich zu erhalten. Zersiedelte Wohngebiete und Shoppingcenter ausserhalb der Städte, die ohne Auto nicht erreichbar sind, beweisen das. Das Problem ist, dass wir uns mit diesem System identifizieren. Es gibt aber eine erfolgreiche Therapie.

BeobachterNatur: Welche?

Knoflacher: Die Neuorganisation der Abstellplätze für Autos. Wenn kein Parkplatz in der Nähe vorhanden ist, wird das Auto seltener oder gar nicht mehr benutzt. Das war mir schon vor fast 50 Jahren klar. Unglücklicherweise war die klassische Verkehrsplanung damals grundsätzlich falsch, und sie ist es heute noch, weil sie keine wissenschaftlichen Grundlagen hat, sondern auf Annahmen beruht.

BeobachterNatur: Welche Annahmen?

Knoflacher: Solche wie die des Mobilitätswachstums. Das ist völliger Schwachsinn. Mobilitätswachstum gibt es nicht, wenn man Mobilität zweckbezogen versteht. Wir bewegen uns, um einen bestimmten Zweck zu erfüllen. Werden unsere Bedürfnisse in der Nähe nicht befriedigt, müssen wir woanders suchen. Alle Analysen zeigen, dass die durchschnittliche Zahl der Wege eines Menschen konstant bei drei bis vier pro Tag liegt. Nur weil wir immer mehr davon mit dem Auto erledigen, nimmt die Mobilität nicht zu.

Die zweite falsche Annahme ist die, dass wir bei höherer Geschwindigkeit Zeit sparen. Die Österreicher sind zwischen 1950 und 1980 durch die zunehmende Autoverwendung und den Fahrbahnbau rund zehnmal schneller geworden. Demnach müssten sie unglaublich viel Zeit übrig haben, was jedoch nicht der Fall ist. Sie brauchen heute genau gleich lang, um ihre Ziele zu erreichen. Denn diese haben sich verlagert.

BeobachterNatur: Wir fahren einfach längere Strecken?

Knoflacher: Genau.

BeobachterNatur: Wenn die klassische Verkehrsplanung falsch ist, worauf stützen Sie dann Ihre Theorien?

Knoflacher: Auf die Kenntnis des Systemverhaltens des Menschen und darauf, was gut für Mensch und Stadt ist. Der öffentliche Raum spielt dabei eine zentrale Rolle; es geht um effiziente Flächennutzung. Wir müssen denjenigen Verkehrsteilnehmern die höchste Priorität einräumen, die am wenigsten Platz benötigen. Das sind die Fussgänger und Radfahrer. Das passte der Stadt Wien vor 40 Jahren überhaupt nicht ins Konzept. Heute haben wir 1200 Kilometer Radwege, und die ehemals stark befahrene Kärntnerstrasse ist eine Fussgängerzone. Damals gab es eine regelrechte Schlacht deswegen. Man warf mir vor, ich würde die Innenstadt zerstören.

BeobachterNatur: Finanziell?

Knoflacher: Genau. Die Geschäfte befürchteten Umsatzeinbussen. Heute ist die Kärntnerstrasse die umsatzstärkste Shoppingstrasse Österreichs. Nur mit Fussgängern kann man eine Brieftaschendichte erzielen, wie sie für ein blühendes städtisches Geschäftsleben erforderlich ist.

BeobachterNatur: Muss man die Leute zwingen, auf das Auto zu verzichten?

Knoflacher: Ich würde mir nie anmassen, Menschen etwas vorzuschreiben. Ich kann nur die richtigen Strukturen schaffen, auf die sie intelligent reagieren können – oder eben nicht.

BeobachterNatur: Sie sind also gegen Umweltabgaben, höhere Benzinpreise und ähnliche Massnahmen?

Knoflacher: Nein, ich befürworte sie, aber nicht als Erziehungsmassnahmen, sondern aus Gerechtigkeitsgründen. Wir stehlen den künftigen Generationen unglaublich viel Energie zu einem völlig absurden Preis. Gerecht sind aber nur Massnahmen, die soziale Ungerechtigkeiten beseitigen. Diejenigen, die anderen Menschen Platz wegnehmen und deren Leben beeinträchtigen, müssen massiv zur Kasse gebeten werden für die Nutzung von Parkplätzen und für das Privatparken.

BeobachterNatur: Unser heutiges Verkehrssystem ist unbefriedigend, die Strassen sind verstopft.

Knoflacher: Der Stau wird durch die von den Experten geplanten Strukturen erzeugt. Der Stau an sich ist jedoch kein Problem, denn im System gibt es weder einen Zeitverlust noch einen Zeitgewinn.

BeobachterNatur: Ich verliere Zeit, wenn ich im Stau stecke.

Knoflacher: Sie sind aber nicht das System. Sie stecken im Stau, weil Sie sich falsch verhalten haben. Sie waren nicht klug genug, ein anderes Verkehrsmittel zu wählen oder Ihre Bedürfnisse zu Hause zu befriedigen. Stau ist der Beweis dafür, dass der Autoverkehr

viel zu attraktiv ist. Hätte er tatsächlich ernsthafte Probleme, gäbe es den Stau nicht. Es sind die Nichtautofahrer, die heute die Verkehrsprobleme haben.

BeobachterNatur: Brauchen wir intelligente Fahrzeuge, die den optimalen Weg finden?

Knoflacher: Wer Intelligenz auslagert, wird selber dümmer. Fahrzeuge können nicht intelligent sein. Ein intelligentes System wäre eines, das dem Automobilisten erst dann die Fahrerlaubnis gibt, wenn in der Umgebung kein Zug oder Bus fährt und keine anderen Menschen mit demselben Ziel losfahren möchten.

BeobachterNatur: Braucht es eine übergeordnete Stelle, um die Mobilität zu regeln?

Knoflacher: Nur, wenn sie versteht, wie Systeme dieser Art funktionieren, und verantwortlich handelt. Wir müssen nach dem Verursacherprinzip handeln. Wer sich schädlich verhält, muss die Konsequenzen tragen.

BeobachterNatur: Laut Europäischer Kommission wird die Mobilität bis 2030 um 29 Prozent zunehmen.

Knoflacher: Die EU weiss nicht, was Mobilität wirklich ist. Die Zahl der Wege bleibt ja konstant, also nimmt die Mobilität nicht zu. Es sei denn, es gibt eine Bevölkerungszunahme.

BeobachterNatur: Der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege nimmt überproportional zu.

Knoflacher: Das ist der Wunsch der Autoindustrie. Das Gegenteil trifft zu: Nicht nur in Wien und Zürich nimmt dieser Anteil stetig ab.

BeobachterNatur: 2030 wird je ein Drittel der Wege zu Fuss, mit dem Rad und dem Auto - zurückgelegt.

Knoflacher: Wer hat sich den Schwachsinn ausgedacht? Heute erfolgen fast 75 Prozent der Bewegungen in der Stadt zu Fuss. Zum öffentlichen Verkehr und zum Auto muss man zu Fuss gehen.

BeobachterNatur: Gehört dem Elektrofahrzeug die Zukunft?

Knoflacher: Nein, es ist genauso ein Virus wie die heutigen Autos.

BeobachterNatur: Aber die Luftqualität wird besser, und man kann erneuerbare Energie nutzen.

Knoflacher: Das ist wichtig, aber der Strom stammt heute ja in vielen Ländern zum Grossteil aus fossiler Energie.

BeobachterNatur: Und was ist mit der Solarenergie?

Knoflacher: Die Frage ist, ob wir sie so nachhaltig nutzen können, wie es wünschenswert wäre. So oder so ist es unklug, diese wertvolle Energie zu vergeuden, um Menschen in einer Metall- und Plastikverpackung zu bewegen. Elektroautos verursachen genauso viele Unfälle und Platznot.

BeobachterNatur: Werden wir in Zukunft unsere Autos teilen?

Knoflacher: Ja, das wird sich vermutlich durchsetzen. Die Wirkung von Car-Sharing wird grösser sein als die von Elektroautos. Aber nur als Alternative, falls kein öffentlicher Verkehr zur Verfügung steht.

BeobachterNatur: Autos sind der Inbegriff von Freiheit.

Knoflacher: So lautet das Motto der Autoverkäufer. In der Werbung sind Autos in herrlicher Landschaft zu sehen, ganz allein auf der Landstrasse. Wäre Autowerbung realistisch, würde kein Mensch ein Auto kaufen.

BeobachterNatur: Braucht es noch mehr Stau, damit sich etwas verändert?

Knoflacher: Stau ist eine wirksame, aber hässliche Methode. Eine gute Therapie ist es, zu Hause Parkplätze zu eliminieren und die Autos weiter entfernt als die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs unterzubringen. Wer trotzdem daheim parkt, muss dafür bezahlen. Wenn man das Auto aus dem System entfernt, werden die Menschen zurückkehren. Das ist empirisch nachgewiesen – wie auch die Tatsache, dass mehr Autos an einem Ort weniger Kinder bedeuten und dass die Sucht des Autofahrens mit abnehmenden Distanzen exponentiell abnimmt.

BeobachterNatur: Der öffentliche Verkehr stösst aber heute schon an seine Grenzen.

Knoflacher: Nur, wenn man die Autoproblematik wie in der Schweiz mit öffentlichem Verkehr zu lösen versucht, statt das Kernproblem, die Strukturen, zu ändern.

BeobachterNatur: Was tun?

Knoflacher: Kleinräumigere Strukturen mit mehr Zielen in der Nähe schaffen. So nehmen Sie automatisch die Spannung aus dem öffentlichen Verkehr.

BeobachterNatur: Pendler haben aber gar keine Wahl.

Knoflacher: Pendeln ist menschenunwürdig. Man muss Arbeitsplätze in der Nähe schaffen und lokale Strukturen stärken und damit das Pendlerunwesen verringern.

BeobachterNatur: Ist es nicht naiv, den Menschen vorzuschlagen, an einem Ort zu bleiben, wenn es dort keine Arbeitsplätze gibt?

Knoflacher: Man hat Strukturen geschaffen, die unfaire Wettbewerbsvorteile für die grossen Orte erzeugen. Deshalb können die kleinen Orte nicht mehr überleben. Früher schickte man vom Bauernhof die Jüngsten an die Universität oder liess sie Pfarrer werden. Das war nichts anderes als geistige Mobilität, die in physischer Form zum Ausdruck kam.

BeobachterNatur: Ihre Karriere basiert auch auf Mobilität.

Knoflacher: Ich habe nichts gegen geistige, nur gegen sinnlose Mobilität. Ich lese jede Woche ein Buch, weil ich mit dem öffentlichen Verkehr fahre. Unterwegs kann ich meine geistige Mobilität in Schuss bringen.

BeobachterNatur: Ist Mobilität nur dann sinnvoll, wenn man die Zeit nutzen kann?

Knoflacher: Klar. Die SBB bringen das ja auch deutlich zum Ausdruck. 80 bis 85 Prozent der Fahrzeiten sind nutzbare Zeit.

BeobachterNatur: Sind die Menschen zu dumm für Ihre Lösungsansätze?

Knoflacher: Nein, die Menschen sind nicht dumm. Die heutigen Strukturen sind durch die Verbildung der sogenannten Ausgebildeten entstanden. Was die hervorbringen, sind immer mehr Probleme.

BeobachterNatur: Weil es ihnen an gesundem Menschenverstand fehlt?

Knoflacher: Das ist das eine. Das andere ist der Glaube an die Wissenschaft. Die heutige Welt ist auf Naturwissenschaft und die sogenannte ökonomische Realität gebaut. Wir verhalten uns aber nicht immer rational, sondern real.

BeobachterNatur: Haben Sie nach fast 50 Jahren noch die Energie, gegen Ablehnung anzukämpfen?

Knoflacher: Es macht mir Freude, in Ortschaften herumzugehen, wo man «vor der Operation» meine Nase nicht sehen wollte und mir heute vertrauensvoll und freundlich - begegnet. Aber wer freut sich über die Nase des Operateurs, der sich über ihn beugt und ihn aufschneidet? Patienten, die so verkrebst sind wie heutige Städte, muss man sauber und schnell operieren. Aber ohne Schmerzen und Blut, wie es die Politik gerne hätte, geht das nicht. Die Politik stützt sich daher häufig auf Wunderheiler, von denen es im Verkehrswesen mehr als genug gibt.

Hermann Knoflacher



Hermann Knoflacher, 71, ist emeritierter Professor und ehemaliger Vorstand des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien. Als Verkehrsplaner hat er bei der Gestaltung vieler Städte in Österreich und im Ausland mitgewirkt. Er setzt sich für Fussgänger und Radfahrer ein und steht der «Bewegungsprothese» Auto emotionslos gegenüber. Um deren Platzbedarf zu verdeutlichen, hat er das «Gehzeug» (Bild) entworfen, einen Holzrahmen für Fussgänger mit der Fläche eines Autos.

<http://www.beobachter.ch/natur/natuerlich-leben/mobilitaet/artikel/19476/>