



# 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 atmetst 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 benutzen 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 Umfahrungsstrassen 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).