

Das Tempo lähmt die Phantasie

Über Mobilität, das Auto als Virus und die Rückkehr zum menschlichen Maß.
Moreau im Gespräch mit dem Verkehrsplaner Hermann Knoflacher

MOREAU »Der Mensch ist das Maß aller Dinge, und der Mensch ist klein«, sagt Leopold Kohr. Alles Zerstörerische kommt daher, dass etwas zu groß wird. Kohr hat das gut belegt. Nun ist der Mensch von seiner evolutionären Ausstattung her aber nicht nur klein, sondern auch langsam. Daher denke ich, dass nicht nur alles zu Große, sondern auch alles zu Schnelle auf Dauer zerstörerisch wirkt. Allerdings werden dieser Hang zur Größe und die permanente Revolution der Geschwindigkeit gerade in unserer Industriegesellschaft für einen hohen Wert gehalten. Die herkömmliche Verkehrsplanung, die immer mehr Autoverkehr produziert – mit allen negativen Begleiterscheinungen von der Verwüstung der Städte und ganzer Talschaften bis zum Klimawandel – ist ein Beispiel dafür. Wie ich es sehe, haben wir es dabei mit einer Art *infrastrukturellem Faschismus* zu tun, mit einer dauerhaften und fortgesetzten Verletzung der Menschenwürde.

Im Gegensatz dazu haben Sie, Herr Knoflacher, in vielen praktischen Beispielen zur Verkehrsplanung gezeigt, wie die menschliche Mobilität so organisiert werden kann, dass die von Leopold Kohr geforderte »Rückkehr zum menschlichen Maß« tatsächlich möglich wird. Der Angelpunkt Ihrer Gesellschaftskritik, wenn ich das richtig sehe, ist die Kritik der falschen Mobilität. Was läuft falsch und wie geht es anders mit unserer Mobilität?

KNOFLACHER Alles läuft falsch, wenn man die Begriffe verwechselt, weil man dann nicht mehr weiß, wovon man spricht und die Vorzeichen vertauscht, indem man den Aufwand für eine Leistung hält. Es beginnt schon mit dem »zwecklosen«, sinnlosen, Mobilitätsbegriff, der in der einschlägigen Fachwelt vorherrscht. Für sie ist Mobilität Autofahren. Der Bezugspunkt des straßenseitigen Infrastrukturfaschismus, wie Sie ihn nennen, ist die PKW-Einheit und nicht der Mensch. Mobilität kann sinnvoll nur *zweckbezogen* definiert werden, denn jeder Weg dient dem Zweck, am Ende des Weges das zu finden, was am Beginn gefehlt hat. Die Zahl der Wege hängt daher von der Zahl der Zwecke einer Gesellschaft ab – und diese ist über die Zeit gleich geblieben. Denn früher wie heute gehen oder fahren die Menschen zur Arbeit, zum Einkauf, zur Ausbildung, in die Freizeit, zu Bekannten usw. – und nach Hause. Die Zahl der Zwecke hat sich mit der Motorisierung nicht geändert – nur die Ziele sind weiter weg, weil die Geschwindigkeiten zugenommen haben. Geschwindigkeit im Verkehrswesen reduziert



daher nicht die Reisezeiten im System – wie es individuell erlebt und irrtümlich in die Rechnungen für Infrastrukturen übertragen wird – sondern verändert nur die Strukturen.

MOREAU Zum Beispiel Zersiedelung und Konzentration, ganze Ortschaften ohne Nahversorger, stattdessen die Autobahn zum nächsten Einkaufszentrum ...

KNOFLACHER Genau. Die Geschwindigkeit zerstört damit auch die gegebenen, über Jahrtausende gewachsenen Grundlagen lokaler Wirtschaft bis hin zu unserer Gesellschaft.

MOREAU Wenn die Mobilität immer an Zwecke gebunden ist und diese nicht mehr werden, kann es auch das viel beschworene »Mobilitätswachstum« nicht geben.

KNOFLACHER Nicht die Mobilität wächst, sondern der Autoverkehr, weil wir die Umwelt den »Bedürfnissen« der Autos angepasst und somit das Auto zum attraktivsten Fortbewegungsmittel gemacht haben. Je mehr Leute infolge dieser Strukturanpassung mit dem Auto fahren (müssen), desto geringer wird der Anteil der anderen Verkehrsmittel, sprich Fußgeher, Radfahrer und öffentlicher Verkehr. Die zur Verfügung gestellte Struktur bestimmt das Verhalten. D. h., ein Mobilitätswachstum existiert überhaupt nicht, sondern nur eine Mobilitätsveränderung als Folge politischer Entscheidungen.

MOREAU Ist aber die Strukturveränderung durch den Bau von Fahrbahnen und zugunsten hoher Geschwindigkeiten vollzogen, wie es ja der Fall ist, entsteht zugleich eine Abhängigkeit vom Auto.

HERMANN KNOFLACHER
geb. 1940 in Kärnten, beschäftigt sich seit 1963 mit Verkehrsplanung und ist seit 1975 Professor und Vorstand des Institutes für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Technischen Universität Wien. Er stellte als erster Planer wieder den Menschen als Fußgeher, Radfahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel in das Zentrum seiner Überlegungen. Neben seiner Tätigkeit bei zahlreichen internationalen Organisationen hat er mehr als 500 wissenschaftliche Fachbeiträge und mehrere Bücher veröffentlicht. Hermann Knoflacher ist u. a. ordentliches Mitglied der Europäischen Akademie der Wissenschaften und Künste, Mitglied der Finnish Academy of Technology und des Club of Rome sowie Mitbegründer und Präsident des Club of Vienna, der ideologisch fixierte Positionen in Frage stellt und für einen Paradigmenwechsel zugunsten nachhaltiger Lebens- und Wirtschaftsformen arbeitet.
www.clubofvienna.org

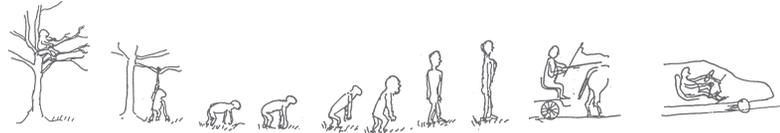
MOREAU
lebt und arbeitet in Irnding in der Steiermark, ist Grafiker, Kommunikationsfachmann, Bürgerinitiativengründer und Initiator von hochkarätig besetzten Dialogprojekten, die sich mit unterschiedlichsten gesellschafts-, wirtschafts- und sozialpolitischen Themen sowie mit Fragen zu Ökologie und ganzheitlichem Denken auseinandersetzen.



»Wenn Sie damit unterwegs sind, stehen Sie sofort im Stau!« Große Erheiterung. Der ganze Saal ist ein einziges Lachen, als Hermann Knoflacher einige Bilder von seinem 1980 entwickelten »Gehzeug« in Aktion zeigt. »Wenn Sie lachen, ist das gut«, meint der »Mobilitätsvirologe« und Vorstand am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien verschmitzt. »Es bedeutet, dass Sie eine Erkenntnis haben.« Wenn Fußgeher den öffentlichen Raum so missbrauchen wie Autofahrer und sich mit »Gehzeugen« bewegen würden, würde niemand auf die Idee kommen, Steuergeld für dieses verrückte Handeln auszugeben. Beim Auto ist das anders. Darum gehört der öffentliche Raum heute dem Auto, nicht dem Menschen. Wir leben nicht mehr in Städten, sondern in Maschinenhallen ohne Dach. Feinstaubrekord! Ozonalarm! Bei Grenzwertüberschreitungen sollten Kinder und alte Menschen nach Möglichkeit im Haus bleiben. Wir haben uns daran gewöhnt, uns den Bedürfnissen und Regeln der Besatzungsmacht Auto unterzuordnen. Muss das sein? – Für die Bereifung Ihres persönlichen Gehzeugs empfehlen wir WALDVIERTLER-Schuhe.



Das Tempo lähmt die Phantasie



Laaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaangsame Evolution zum Menschen – rasche Degeneration



1954 Wien I, Graben



2005 Wien I, Graben



1980 Brühler Straße, Mödling



2005 Brühler Straße, Mödling

Planungen von Hermann Knoflacher: Menschenrecht statt Maschinenrecht

KNOFLACHER Natürlich. Jeder neue Straßenbau zersplittert den sozialen Raum weiter und vertieft diese Abhängigkeit.

MOREAU Und je vollkommener diese Abhängigkeit wird, desto stärker glänzt andererseits das Auto als Symbol der Freiheit. Der Witz ist, dass man sich anschnallen muss, um frei zu sein. Hier kommt, meine ich, das Doppelgesicht des Autos zum Vorschein:

Subjektiv vermittelt das Auto ein Gefühl der Freiheit. Ich bin damit schneller als zu Fuß. Ich kann mit dem Auto machtvoll den Raum erobern. Doch hat das Auto hinterrücks alles vormals Nahe in die Ferne gerückt. So hat sich der kleine, der langsame Mensch nach und nach und ohne es zu merken in einen *Funktionär* verwandelt, d. h. in einen im Dienste seiner selbstgeschaffenen Apparate stehenden Menschen. Unversehens ist das Auto zur Lösung von Problemen geworden, die es ohne Auto gar nicht geben würde. Um die Illusion der Selbstbestimmtheit aufrecht zu erhalten, fühlt sich der Funktionär als Besitzer »seines« Autos, in Wahrheit besitzt das Auto ihn. Gerade weil ich mir, vor allem dank Ihrer Arbeiten, eine ganz andere, menschenwürdigere Mobilität *vorstellen* kann, haben diese nomadisierenden Funktionärshorden etwas unendlich Trauriges an sich.

KNOFLACHER Der Aufwand an Energie und der Flächenverbrauch für diese sinnlose Art von Mobilität ist enorm gestiegen – und auch der gesellschaftliche Preis. Dieser wird nicht nur in den Kosten für das Autofahren, in den zunehmenden Kosten für Bau, Erhaltung und Betrieb der Verkehrsanlagen entrichtet, sondern auch in Form von Menschenleben bezahlt. Dazu zählen die Toten durch Verkehrsunfälle und die durch Abgase und Lärm vor der Zeit Gestorbenen. Dazu gehören auch die Unzahl verletzter und verstümmelter Menschen und das damit verbundene unsägliches Leid aller davon direkt und indirekt betroffenen Familienmitglieder, Freunde und Bekannten. Wie soll man in einem solchen System glücklich werden, wenn es diese riesigen Löcher in unsere Umwelt und unser Sozialsystem reißt?

Die Ursache liegt in der zu raschen Entwicklung technischer Verkehrssysteme und den damit ausgelösten Systemwirkungen, die von den in den einschlägigen Disziplinen Tätigen bis heute nicht verstanden werden. Je größer der aus ihren falschen Handlungen entstehende Fehler wird und je mehr Menschen ihn erkennen, umso hartnäckiger versuchen sie ihn zu vergrößern, weil sie nicht erkennen (können), dass ihre

eigenen Grundannahmen die Ursache des Problems sind. Sie erzeugen mit ihren Methoden genau die Probleme, die sie vorgeben zu lösen.

MOREAU Diese rein technikorientierten Planer stellen, mit anderen Worten, eine Fehldiagnose, verschreiben die falsche Pille – und nachdem sich der Zustand des »Patienten« verschlechtert hat, erhöhen sie die Dosis.

KNOFLACHER Herkömmliches Verkehrswesen ist keine wissenschaftliche Disziplin, sondern eine Zunft, die auf naheliegenden, aber leider falschen Annahmen Strukturen so verändert, dass die oben genannten Folgen entstehen, ohne dafür die Verantwortung zu übernehmen. Allein der Rückblick auf die vergangenen 50 Jahre Straßenbau und der Vergleich von Erwartung und Erfahrung muss bei rationaler Analyse die Unsinnigkeit der vorherrschenden Methoden und Verfahren aufzeigen. Leider ist herkömmliches Verkehrswesen dazu nicht in der Lage, sondern verbündet sich lieber mit den Mächtigen und Nutznießern dieser Fehlentwicklung zum weiteren Kampf gegen die Natur – und in der Zwischenzeit auch zum Kampf gegen immer mehr Menschen, denen dieses verheerende Treiben schon lange zu weit geht.

Herkömmliches Verkehrswesen behandelt nur die Symptome, wenn es sich um den Fließverkehr der Autos annimmt. Die Lösungen liegen aber ganz woanders. Sie liegen dort, wo die Ursachen sind, z. B. bei der bestehenden Parkraumorganisation. Werden Autos bei allen Aktivitäten der Menschen geparkt, macht man aus Fußgehern, Radfahrern und Benutzern des öffentlichen Verkehrs Autofahrer – mit allen oben geschilderten Folgen.

Das Auto ist für den Menschen mit dem hohen Aufwand an Energie für seinen aufrechten Gang die ideale Bewegungsprothese, die ihn mühelos in Geschwindigkeitsbereiche katapultiert, von denen die Menschheit immer schon geträumt hat. Es wirkt wie ein *Virus* auf den Menschen, es manipuliert ihn in seinem Sinn. Er verwandelt seinen früheren Lebensraum in einen Lebensraum für Autos. Und er setzt mehr Autos in die Welt als eigene Nachkommen, die durch die Autowelt in ihrer freien Bewegung massiv eingeschränkt werden. Sie laufen Gefahr, getötet zu werden, wenn sie sich nicht beizeiten den Regeln des Autoverkehrs unterwerfen. Erst wenn die Wege zu und von den Autos länger sind als zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, länger als zum nächsten Geschäft für die täglichen Waren, zum nächsten Spielplatz, zu den nächsten Bekannten, kann der Mensch sich wieder aus sei-

**MASCHINENRECHT
STATT MENSCHENRECHT**

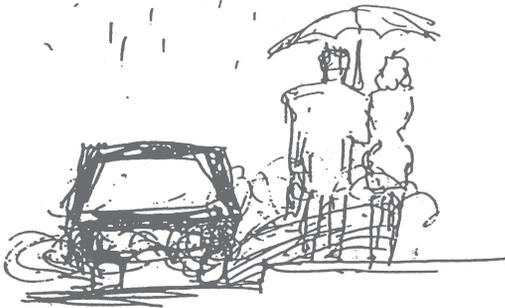


Abb. 1a

Das wird heute selbstverständlich toleriert.

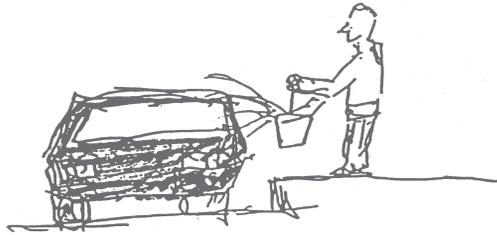


Abb. 1b

Jemand, der so handelt, würde als »verrückt« bezeichnet werden.

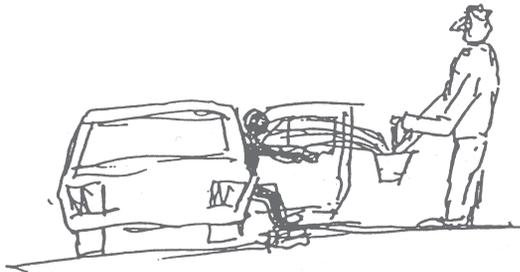


Abb. 1c

Das wäre das adäquate Verhalten zur Situation in Abb. 1a. Würde jeder Autofahrer so empfangen werden, wäre das Autofahren weit weniger attraktiv.

Zeichnungen von Hermann Knoflacher

ner Falle befreien. Aber das verstehen derzeit weder die herkömmlich ausgebildeten Verkehrsplaner und VerkehrsökonomInnen noch alle in dieser Autofalle gefangenen PolitikerInnen. Die Motorkraft des Autos ist immer noch stärker als deren geistige Kraft.

MOREAU Die komplexen Systemwirkungen zu erkennen ist umso schwieriger, als wir selbst Teil des Systems sind, sodass ein besseres Systemverständnis ohne Selbsterkenntnis undenkbar erscheint. Die Systemwirkungen sind ja der Einzelerfahrung oft entgegengesetzt, sodass wir nicht wahrnehmen, was tatsächlich geschieht. Ein faszinierendes Beispiel dafür lieferte Ivan Illich bereits Anfang der 1970er-Jahre. Der durchschnittliche Amerikaner, schreibt Illich, wendet pro Jahr 1600 Stunden für sein Auto auf. In diesen 1600 Stunden ist nicht nur die Fahrzeit enthalten, sondern jede mit dem Auto verbundene Tätigkeit, z. B. die Arbeitszeit, um sich das Auto samt allen Nebenkosten

überhaupt leisten zu können. Nun fährt der Amerikaner in Illichs Beispiel durchschnittlich 12.000 Kilometer pro Jahr. Dividiert man das mit dem Stundenaufwand, kommt in etwa die Fußgehergeschwindigkeit heraus. Ich vermute, das ist heute immer noch so?

KNOFLACHER Weise und gute Philosophen und Dichter sind der Wissenschaft immer voraus. Was Ivan Illich geschrieben hat, stimmt immer noch, und auch was Leopold Kohr schon Jahre zuvor erkannt hat, ebenso, nämlich dass die Geschwindigkeit den Raum frisst, weshalb Autos nichts in menschlichen Siedlungen verloren haben. Das lernen heute Studenten bei mir in den elementaren Rechenübungen des Verkehrswesens, das auf wissenschaftlichen Grundlagen betrieben wird, zum Unterschied der vorherrschenden Zunft, die an etwas glaubt, was es nicht gibt: Zeiteinsparung im System durch Geschwindigkeitserhöhung. **MOREAU** Wie Canetti sagte: »Alles wird immer schneller, damit wir mehr Zeit haben. Wir haben immer weniger Zeit.«

KNOFLACHER Die Bilanz der Zeit ist noch viel schrecklicher, wenn man die bei Verkehrsunfällen und den Folgen des Autoverkehrs verlorene Zeit der Zeit hinter dem Lenkrad gegenüberstellt. Dann »kostet« eine Stunde Autofahren im System (bei uns) mehr als eine Stunde an Lebenszeit irgendwelcher Menschen. Würde man alle Folgen des Verkehrs kennen und quantifizieren, käme ein Wert heraus, der mindestens bei 1:1 liegt. Was herkömmliche Verkehrsexperten und einschlägige PolitikerInnen noch immer nicht begriffen haben, hat das Volk schon lange erkannt: »Wer es nicht im Kopf hat, muss es in den Beinen haben.«

Die schnellen Verkehrssysteme sind ja vor allem aufwändige Prothesen für die fehlende geistige Mobilität – oder geistige Trägheit. Der Hang zu schnellen Verkehrssystemen ist ein sicheres Zeichen für den unfähigen Politiker, weil er damit die Probleme, die er zu lösen hätte, immer weiter weg schieben kann. Dumm sind die ja nicht, nur verantwortungslos. Den Preis dafür haben die Natur, die Bewohner und vor allem die kommenden Generationen zu bezahlen, die kein sauberes Trinkwasser, keine reine Luft, keine unbelasteten Landschaften mehr haben werden, dafür eine zerstörte lokale Wirtschaft und einen mit ungeheuren Altlasten »entwickelten« Lebensraum übernehmen müssen. Wenn die Energie für dieses System nicht mehr so billig und leicht zur Verfügung stehen wird, wird das große Wundern über alles, was man verloren hat, beginnen.

LITERATUR (Auswahl)

Hermann Knoflacher

FÜR EINSTEIGER

Stehzeuge.

Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Böhlau Verlag. Wien 2001
Siehe Seite 21.

FACHBÜCHER

Zur Harmonie von Stadt und Verkehr.

Freiheit vom Zwang zum Autofahren. Böhlau Verlag. Wien 1993

Fußgeher- und Fahrradverkehr.

Planungsprinzipien. Böhlau Verlag. Wien 1995

Landschaft ohne Autobahnen.

Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung. Böhlau Verlag. Wien 1997

GESELLSCHAFTSKRITIK

H. Knoflacher, K. Woltron, A. Rosik-Kölbl (Hrsg.): **Kapitalismus gezähmt? Weltreligionen und Kapitalismus** Club of Vienna, Wien 2005

WEBTIPP

www.clubofvienna.at