

## Dossier – Mobilität

# Straße frei für Fußgänger und Radfahrer

Alle Autos sollten in Garagen parken, fordert Verkehrsexperte Hermann Knoflacher. Die Straße ist zu wertvoll für parkende Autos. Wenn der Weg zur Garage gleich lang ist wie zur Straßenbahn, steigt man eher in die Tram.

**D**as gängige Rezept gegen Verkehrsüberlastung ist, mehr Straßen zu bauen. Dagegen hat Hermann Knoflacher, Professor für Verkehrsplanung an der Technischen Universität Wien, jahrzehntelang gekämpft. Seine wissenschaftlich untermauerte These: Die für Mobilität aufgewendete Zeit bleibt im Wesentlichen gleich, nur die gefährlichen Strecken werden länger.

**economy:** Sie sind Österreichs prononciertester Verkehrs-

experte. Werden Sie aber auch ernst genommen?

**Hermann Knoflacher:** Ich habe viel umgesetzt, in Österreich und im Ausland. Also nehmen mich doch einige ernst.

Sie haben die Fußgängerzone in der Kärntner Straße in Wien erfunden. Was noch?

Ich habe in Wien den Radwegeverkehr und die Parkraumbewirtschaftung entwickelt und den öffentlichen Verkehr beschleunigt. In Innsbruck und Wels habe ich Fußgängerzonen

gestaltet, in Linz die Straßenbahnen in den Bahnhof integriert – nur als Beispiel, wo man mich ernst genommen hat. Ich arbeite viel in Deutschland und Südtirol. In der Wissenschaft habe ich einen Paradigmenwechsel vollzogen, auch wenn viele es noch nicht begreifen.

Sie sagen seit Jahren, dass Autobahnbauprobleme nicht verringert, sondern im Gegenteil zu noch größerem Verkehrswachstum führt. Dennoch werden fleißig Autobahnen gebaut.

Vor 30 Jahren habe ich gelitten, wenn meine Erkenntnisse zu keiner Veränderung führten. Dann habe ich mich mit der Wissenschaftsgeschichte getröstet. Otto Hahn hat gesagt: „Falsche Theorien sterben nicht aus, indem sie widerlegt werden, sondern erst, wenn ihre Vertreter aus-

sterben.“ Es ist eine Generationenfrage, bis sich neue Erkenntnisse durchsetzen.

Das dauert aber lange.

Es ist Ihr Problem, wenn Sie es so sehen. Man braucht Geduld, gute Nerven und eine gute Taktik. Als die Stadt Wien von Radwegen nichts hören wollte, wandte ich mich an einen Bekannten vom Arbö und sagte ihm, dass der Arbö in seinen Anfängen ein Radfahrerklub war. „Stimmt“, sagte er und gab mir einen kleinen Auftrag. Mit dem Geld habe ich mit meinem Assistenten das Radwegekonzept für Wien entwickelt. Mein wichtigstes Lebenswerk ist, dass ich gute Leute ausgebildet habe, die nun in den Verwaltungen sitzen und die Dinge verändern.

Für den Klimaschutz müssen wir radikal CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren. Walter Boltz, Chef der E-Control, schlägt vor, dass öffentliche Verkehrsmittel gratis sein sollten, um Autofahrern einen Anreiz zum Umstieg zu geben. Sind Sie dafür?

Nein. Alle Nutzer von Verkehrsmitteln sollen zahlen, was es kostet. Für ein auf der Straße parkendes Auto müsste man monatlich 300 Euro zahlen, wenn man den Wert des Grundstücks berechnet. Autos sollten in Garagen abgestellt sein, damit die Straßen für Fußgänger und Radfahrer frei sind. Ist der Weg zur Garage genauso weit wie zur nächsten Haltestelle, wird

es attraktiv, in die Straßenbahn einzusteigen. Unter solchen Bedingungen wird das Fahrzeug, das 100 Leute mit einem Fahrer befördert, das günstigste. Heute aber hat jenes System, das energetisch, flächenmäßig und sozial am ineffizientesten ist – der motorisierte Individualverkehr – die geringsten Kosten. Die wirklichen Kosten zahlt die Gesellschaft.

Mit einem Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen und 110 km/h auf Autobahnen würde man die CO<sub>2</sub>-Emissionen um zehn bis 15 Prozent verringern. Das sage ich seit 40 Jahren.

Das ist aber bei Autofahrern so unpopulär, dass man auch jetzt nicht damit durchkommt.

Ist ja nicht wahr. Wäre ich Minister, würde ich es innerhalb eines Vierteljahres durchsetzen. In Tirol führten wir 1990 Tempo 80 auf Landstraßen ein. Wir wiesen eine große Reduktion von Verkehrsunfällen nach.

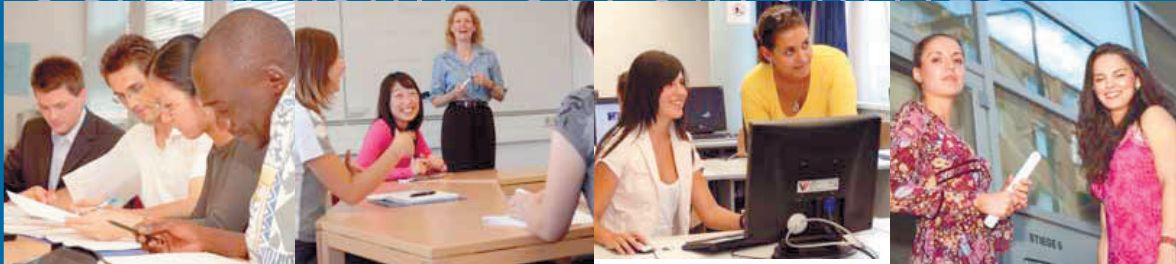
Glauben Sie, dass der Unfalltod von Jörg Haider die Raser bremsen wird?

Nein. Was sicher negativ gewirkt hat, war der Vorschlag des früheren BZÖ-Verkehrministers Gorbach, Tempo 160 auf Autobahnen zuzulassen. Als einziger Landeshauptmann bewilligte Haider eine Teststrecke auf der Tauernautobahn. Daran sind wohl einige Leute gestorben.

Margarete Endl

Webster  
UNIVERSITY

SCHOLARSHIP OPPORTUNITIES



## WEBSTER UNIVERSITY VIENNA Real Knowledge For Real-World Success

We offer Bachelor, Master and MBA Degrees in Art, Business and Management, Information Technology, International Relations, Media Communications and Psychology.

We would like to thank our generous donors for providing the following scholarships for new Webster Vienna students:

- Austrian Lotteries Scholarship for Graduate Students
- Bank Gutmann Scholarship for Graduate Students
- City of Vienna Division of Cultural Affairs Scholarship for Undergraduate Students
- Inode Scholarship for Undergraduate Students
- Mautner Markhof AG Scholarship for Undergraduate Students
- Pfizer Austria Scholarship for Graduate Students
- Styria Medien AG Scholarship for Undergraduate Students
- UPC Austria Scholarship for Undergraduate Students



Open Information Evening, December 4, 2008, 6:00 p.m. — 8:00 p.m.

Learn more about Webster University's Undergraduate and Graduate Programs  
Webster University Vienna, OMV Conference Center, Berchtoldgasse 1, 1220 Vienna, Phone +43 1 269 92 93-0, info@webster.ac.at

www.webster.ac.at



Der Professor im „Gehzeug“: Knoflacher demonstriert den Platzbedarf von Autos. Foto: TU Wien/Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik