

o.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Hermann KNOFLACHER
LEBENS LAUF



Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher	Leitung	Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik , TU-Wien, Gusshausstraße 30/231, A-1040 Wien Tel: +43(1)588 01-23 123, Fax: +43(1)588 01-23 199 hermann.knoflacher@ivv.tuwien.ac.at
------------------------------------	---------	---

Geboren am 21. September 1940 in Villach, Kärnten

Schulbildung: Volksschule

Hauptschule

1959 Reifeprüfung an der Bundesgewerbeschule Villach

1959 - 1963 Technische Hochschule

Studium des Bauingenieurwesens abgeschlossen

1963 - 1965 Geodäsiestudium abgeschlossen

1967 Promotion (Verleihung der Karoline und Guido Krafft-Medaille)

22.6.1970 Ablegung der Zivilingenieurprüfung

19.9.1972 Verleihung der Zivilingenieurbefugnis

3.8.1972 Ernennung zum Hochschuldozent

28.2.1975 Ordinarius des Instituts für Verkehrsplanung an der Technischen Universität Wien

1.2.1985 Vorstand des Instituts für Straßenbau und Verkehrswesen

Leiter der Abteilung für Verkehrsplanung und Verkehrswesen

Juli 1989 Vorstand des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswesen, TU-Wien

Präsident des Forums Österreichischer Wissenschaftler

Mitglied des Leitungsausschusses für Verkehrs- und Straßenwesen

Ordentlichen Mitglied der Europäischen Akademie für Wissenschaft und Kunst

Ca. 200 Forschungsaufträge selbständig und in Kooperation mit anderen durchgeführt.

Praxis und Forschungstätigkeit

Studien:

- ◆ Bauingenieurwesen: Abschluß der Studien im konstruktiven Bereich, im Verkehrsbereich und im Wasserbau
- ◆ Mathematikstudium an der TU-Wien

- ◆ Geodäsiestudium an der TU-Wien
 - ◆ 1963 - 1969 Universitätsassistent an der TU-Wien
 - ◆ 1970 Gründung des Institutes Verkehrswesen beim Kuratorium für Verkehrssicherheit, Beschäftigung mit Sicherheitsforschung, Verkehrsplanung und Verkehrswesen
 - ◆ Leitung des Institutes bis 1982
 - ◆ Seit 1971 Eröffnung eines eigenen Ingenieurbüros für Forschung und Beratung von Gemeinden, Ländern und Unternehmen, kontinuierliche Leitung des Ingenieurbüros bis heute
 - ◆ Ende der 70er Jahre und Anfang der 80er Jahre offizieller Fachberater für den zuständigen Verkehrsminister für den Bereich des gesamten Verkehrswesens
 - ◆ Seit 1975 Leitung des Institutes für Verkehrsplanung an der TU-Wien
 - ◆ Seit 1985 Leitung des Institutes für Straßenbau und Verkehrswesen an der TU-Wien
 - ◆ Seit 1989 Leitung des Institutes für Verkehrsplanung und Verswesen an der TU-Wien
- Mitglied zahlreicher internationaler und nationaler Forschungsorganisationen
 Mitarbeit und Leitung internationaler Forschungsgruppen im Rahmen der OECD, WHO
 Zahlreiche Vorträge und häufig Vorsitz bei internationalen Kongressen
 Planung und Realisierung zahlreicher Verkehrskonzepte im In- und Ausland und erfolgreiche Evaluierung in Forschungsprojekten
 Grundlagenforschung auf dem Gebiet des Verkehrswesens mit gravierender Auswirkung auf das Gesamtverständnis des Verkehrssystems
 Entdeckung grundlegender Wirkungsmechanismen des Verkehrswesens und damit mögliche wissenschaftliche Erklärung sogenannter "irrationaler" Mechanismen
 Über 200 Forschungsaufträge selbständig und in Kooperation mit anderen durchgeführt
 Interdisziplinäre Arbeiten in verschiedenen Teams seit über 20 Jahren national und international
 Über 450 wissenschaftliche Publikationen
 Praktische Forschungsanwendung seit über 30 Jahren
 Wissenschaftliche Nachwuchsproduktion: jährlich an Dissertanten und an Diplomanten aus den Gebieten Maschinenbau, Bauingenieurwesen, Raumplanung, Landschaftsplanung

Lehrtätigkeiten:

- ◆ Seit 1972 an der Fakultät für Maschinenbau an der TU-Wien für das Fachgebiet Verkehrswesen
- ◆ Seit 1975 an der Fakultät für Raumplanung und Architektur für das gesamte Verkehrswesen
- ◆ Seit 1985 an der Fakultät für Bauingenieurwesen, Raumplanung und selbstverständlich weiterhin Maschinenbau für die Gebiete Siedlungsplanung, Verkehrswesen, Verkehrstechnik
- ◆ Seit 1992 zusätzlich an der Universität für Bodenkultur für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik
- ◆ Lehrtätigkeit als Gastprofessor an zahlreichen ausländischen Universitäten in Europa, Japan, Gastvorträge in den USA

LITERATURLISTE BUCH

B1 KATALYSATOREN FÜR NICHTMOTORISIERTE

Verlag Professor Hermann Knoflacher, Wien 1985

B2 VERKEHRSPLANUNG FÜR DEN MENSCHEN (Band 1)

GRUNDSTRUKTUREN

Wirtschaftsverlag Dr. Anton Orac, Wien 1987

B3 FUSSGEHER- UND FAHRRADVERKEHR - PLANUNGSPRINZIPIEN

Böhlau Verlag, Wien 1995

B4 ZUR HARMONIE VON STADT UND VERKEHR - FREIHEIT VOM ZWANG

ZUM AUTOFAHREN (2. Auflage)

Böhlau Verlag, Wien 1996

B5 LANDSCHAFT OHNE AUTOBAHNEN - FÜR EINE ZUKUNFTSORIENTIERTE
VERKEHRSPLANUNG

Böhlau Verlag, Wien 1997

B 6 STEHZEUGE - DER STAU IST KEIN VERKEHRSPROBLEM

Böhlau Verlag, Wien 2001

LITERATURLISTE FORSCHUNG

F 1 RICHTLINIEN FÜR DEN ENTWURF UND BEMESSUNG VON
LICHTSIGNALANLAGEN

Kuratorium für Verkehrssicherheit, Kleine Fachbuchreihe, Heft 12, Wien 1972

F15 mit Kern, U.

ZUSAMMENHANG ZWISCHEN STÜNDLICHER VERKEHRSMENGE UND
UNFALLHÄUFIGKEIT

Kuratorium für Verkehrssicherheit, Kleine Fachbuchreihe, Heft 14, Wien 1979

F18 mit Pfleger, E.; Schwarzbauer F.

ANTEIL BAULICHER UNFALLURSACHEN AM UNFALLGESCHEHEN

Kuratorium für Verkehrssicherheit, Kleine Fachbuchreihe, Heft 15, Wien 1979

F22 mit Snizek, S.; Schrammel, E.; Bereza-Kudrycki, W.; Jagob, E.

EINFLUSS DER AUSBAUELEMENTE VON NACH RICHTLINIEN GEBAUTEN,
NIVEAUGLICHEN T-PUNKTEN AUF DIE VERKEHRSSICHERHEIT

Kuratorium für Verkehrssicherheit, Heft 16, Wien 1980

F26 mit Gatterer, G.

DER EINFLUSS SEITLICHER HINDERNISSE AUF DIE
VERKEHRSSICHERHEIT

Kuratorium für Verkehrssicherheit, Kleine Fachbuchreihe, Heft 17, Wien 1981

F29 mit Schwarzbauer, F.; Wister, W.; Bereza-Kudrycki, W.; Zukal, H.

UNTERSUCHUNG DER UNFLÄLLE AN AUTOBAHNAUSFAHRTEN

Kuratorium für Verkehrssicherheit, Kleine Fachbuchreihe, Heft 18, Wien 1982

)

<http://www-ivv.tuwien.ac.at/>

Compact List: Publications of Hermann Knoflacher

refereed

1. [Hermann Knoflacher, Paul C. Pfaffenbichler](#), *A Quantitative Risk Assessment Model for Road Transport of Dangerous Goods*, 80th Annual Meeting Transportation Research Board, 12, January (2001).
2. [Hermann Knoflacher](#), *Quantitative risk analysis model*, Tunnel Management International, **3**, 7, 19 - 24, May (2001).
3. [Hermann Knoflacher, Heinrich J. Zukal](#), *Gefährliche Toleranz bei der Geschwindigkeitsüberwachung*, ZVR Zeitschrift für Verkehrsrecht, **45**, 11, 391-394, November (2000).
4. [Hermann Knoflacher](#), *Warum monetäre Bewertungen zur Lösung von Verkehrsproblemen wenig beitragen*, Schweizerische Zeitschrift für Politikwissenschaft, **6**, 4, 86-92 (2000).
5. [Hermann Knoflacher](#), *In spite of 110 years of Lill's law - 110 years basic mistakes in Transport Science*, Communications, 4, 29-36, Dec. (1999).

6. [Hermann Knoflacher](#), *The Backside of the Coin*, *Transporti Europei*, **5**, 11, 5-8, April (1999).
7. [Hermann Knoflacher](#), *Eine Kosten-Nutzen-Analyse der Verkehrsüberwachung*, *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, **44**, 1, 12-18 (1998).
8. [Hermann Knoflacher](#), *Transport of Dangerous Goods Through Road Tunnel*, *Routes Roads*, 299, 17-32, July (1998).

non refereed

9. [Hermann Knoflacher](#), *Die Bedeutung der Verkehrsplanung für die Stadtentwicklung im 19. und 20. Jahrhundert*, *Stadt: Strom - Straße - Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft*, Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung, Alois Niederstätter, *Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas XVI*, 307 - 324 (2001).
10. [Hermann Knoflacher](#), *Hohe Verkehrssicherheit in Wien*, *PERSPEKTIVEN*, Sonderheft, 19-26, Jänner (2001).
11. [Hermann Knoflacher](#); [Thomas Macoun](#), *Internationaler Vergleich der Exekutivitätigkeit für die Verkehrssicherheit*, *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, **47**, 4, 171-176 (2001).
12. [Hermann Knoflacher](#), *Logistics for City Planning*, *City Logistics II*, Eiichi Taniguchi and Russel G. Thompson, *Institute for City Logistics*, 231-240, *Institute of Systems Science Research*, Kyoto (2001).
13. [Hermann Knoflacher](#), [Josef Michael Schopf](#), *Modellvorhaben "Sanfte Mobilitätspatnerschaft"*, *Internationales Verkehrswesen*, **53**, 3, 86-89, März (2001).
14. [Hermann Knoflacher](#), *Problems caused by the motorway/railway freight traffic share in the Tyrol*, *Proceeding of the Institution of Mechanical Engineers, Part F - Rail and Rapid Transit*, **Vol 215**, F1, 45 - 51 (2001).
15. [Hermann Knoflacher](#), *Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem.*, Böhlau Verlag Wien (2001).
16. [Hermann Knoflacher](#), *Verkehr - das A und O aller Globalisierung der Weltwirtschaft*, *GAIA*, **10**, 2, 89-96 (2001).
17. [Hermann Knoflacher](#), *Zeitgemäßes Verkehrsmanagementsystem*, *PERSPEKTIVEN*, Sonderheft, 9-14, Jänner (2001).
18. [Hermann Knoflacher](#), *Zeitkultur - Gegen den Diebstahl an Zeit*, *morgen*, 1, 10-11 (2001).
19. [Hermann Knoflacher](#), *Das rechte Maß von Raum und Zeit*, *stadtplaene*, **7**, 1, 47-49, April (2000).
20. [Hermann Knoflacher](#), *Transport and Leisure - Report Austria*, *OECD Publication Service*, **Round Table 111**, *European Conference of Ministers of Transport* (2000).
21. [Hermann Knoflacher](#), *Verkehrsplanung*, *IDM-INFO*, 5, 16-20 (2000).
22. [Hermann Knoflacher](#), *verkehr im Zeitalter des Internet - ein verblassender Standortfaktor?*, *Industriebau Praxisreport 2000*, Degenhard Sommer, 96-99 (2000).
23. [Hermann Knoflacher](#)/[Paul C. Pfaffenbichler](#), *Einführung reflektierender Pkw-Kennzeichen - Was haben sie gebracht?*, *Zeitschrift für Verkehrssicherheit ZVS*, Heft 3/III. Quartal, S. 105-111, Juli (1999).
24. [Hermann Knoflacher](#), [Werner Sämann](#), *Mobilität. Faszination und Grenzen*, *future & steel*, 20-21 (1999).
25. [Hermann Knoflacher](#), *Eine Lanze für den Infrastrukturkanal*, *VpA Report*, 3, I-II, März (1998).
26. [Hermann Knoflacher](#), *Planung für den Fußgeher. Grundlagen für den öffentlichen Verkehr - unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrssystems*, *Pro Bahn Zeitung*, **18**, 4, 19-22, November (1998).
27. [Hermann Knoflacher](#), *Verkehrte Welt*, *ABFALTER Magazin für Müllvermeidung*, 22-25, Juni (1998).

28. [Hermann Knoflacher](#), *Was kommt nach dem Auto? - Technologievisionen der Mobilität*, Wirtschaftskurier, 5, 5-8 (1998).
29. [Hermann Knoflacher](#), *Wechselbeziehungen zwischen Raumplanung, Verkehr und Energie*, SIR-Mitteilungen und Berichte, 26, 17-21 (1998).
30. [Hermann Knoflacher](#), *Autoverkehr verdrängt "Stadt der Fußgeher"*, linz aktiv, 144/145, 52-57 (1997).
31. [Hermann Knoflacher](#), *Entschleunigung ländlicher Räume. Neue Wege einer nachhaltigen Verkehrspolitik*, Institut für Raumplanung und Ländliche Neuordnung, Universität für Bodenkultur Wien, Wien (1997) Reihe "extracts" Nr. 29.
32. [Hermann Knoflacher](#), *Lightrail system - the city of Vienna*, LTR Workshop '97. Proceedings of International Workshop on New Urban Design by Introducing Light Rail Transit Systems, Traffic Safety and Nuisance Research Institute, Ministry of Transport, Japan, 289-307, Tokyo (1997).
33. [Hermann Knoflacher](#), *Möglichkeiten und Probleme von Verkehrsplanung und Raumordnung*, Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum, DIE GRÜNEN (Die Grüne Alternative), Daniela Graf, Grüne Bildungswerkstatt Burgenland, 3, Grün-Alternativ-Press, 5-9, Eisenstadt, Dezember (1997).
34. [Hermann Knoflacher](#), *Planungsprinzipien für eine zukunftsfähige Gestaltung des Stadtverkehrs*, Stadt mit Zukunft: energiebewußt und urban, 47-52, Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, Bad Urach/Stuttgart (1997).
35. [Hermann Knoflacher](#), *Subjektzentrierte Verkehrsplanung*, Verkehr ohne (W)Ende?, dgvt Verlag, Eckhard Giese, 49-56 (1997).
36. [Hermann Knoflacher](#), *Ideen aus Österreich*, Alles, wo's hingehört... Plädoyer für eine Trennung von Kinderspiel und Autoverkehr, Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen, 27-47, Düsseldorf (1996) Dokumentation der Fachtagung am 23. Mai 1996.

report

37. [Hermann Knoflacher](#), *Report on the Joint OECD/PIARC Scientific Expert Group ERS2 on Transport of Dangerous Goods Through Road Tunnels*, Safety in Road and Rail Tunnels, University of Dundee and Independent Technical Conferences Ltd., Alan E. Vardy (1998).

N/A

38. [Hermann Knoflacher](#), *Dort, wo nichts ist*, Die Presse - Sonderausgabe "2000", 46 (1999).
39. [Hermann Knoflacher](#), *Drei-Liter-Auto in Sicht?*, Öko Adressbuch, OEDAT, Erik Bauer, Holger Soyka, 359, Wien (1999).
40. [Hermann Knoflacher](#), *Plädoyer für eine Wende in der Verkehrspolitik*, Agenda 21 für die Jugend : Bestandsaufnahme, Handlungsfelder, Perspektiven, Luchterhand, Wolfgang Gernert / Karl Janssen (Hrsg.), 202-210, Neuwied, Kriftel (1999).
41. [Hermann Knoflacher](#), *Wo uns das Auto erwischt hat*, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Campus Verlag, Gert Schmidt, Gotthard Bechmann und Werner Rammert (Hrsg.), TECHNIK UND GESELLSCHAFT, 121-127, Frankfurt/Main; New York (1999).
42. [Hermann Knoflacher](#), *Beitritt zur EU - eine Neuauflage von "Hans im Glück"*, Zukunft Österreich. EU-Anschluß und die Folgen, UNIPRESS Verlag, Günther Witzany, 127-150, Salzburg (1998).
43. [Hermann Knoflacher](#), *Die Alpen - mehr als ein Verkehrshindernis?*, 1. Alpenreport. Daten Fakten Probleme Lösungsansätze, Verlag Paul Haupt, Internationale Alpenschutzkommission CIPRA, 9.1.2, 333-337, Bern Stuttgart Wien (1998).

44. [Hermann Knoflacher](#), *Einkaufsstraßen leben vom Fußgänger*, Großeinkaufszentren - eine Herausforderung für die Stadt- und Verkehrsplanung, Ungarischer Verkehrswissenschaftlicher Verein, 153-156, Budapest (1998).
45. [Hermann Knoflacher](#), *Mobilität versus Auto-Mobilität: Verkehrswissenschaftliche Sackgassen und Vorüberlegungen für eine nachhaltige Verkehrspolitik*, Mit der Tram ins nächste Jahrtausend. Geschichte, Gegenwart und Zukunft der elektrischen Straßenbahn., Klartext Verlag, Dieter Schott / Stefan Klein, 221, Essen (1998).
46. [Hermann Knoflacher](#), *Weniger kann auch mehr sein*, Verkehrsinfrastruktur - Voraussetzung für Kommunikation, Mobilität und Gütertausch, Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Peter Faller und Gerhard H. Gürtlich, 40, ÖVG Spezial, 167-173 (1997).

»Das Auto macht uns total verrückt«

Wir legen immer größere Distanzen zurück, um dieselben Bedürfnisse zu befriedigen. Ein Gespräch mit dem Verkehrswissenschaftler Hermann Knoflacher



Denkpause im toten Winkel: Autohändler auf der **Essen Motor Show**

© Brigitte Kraemer/teamwork, aus: »Mann und Auto«, Klartext Verlag, Essen 2007

DIE ZEIT: Lehnen Sie das Auto ab?

Hermann Knoflacher: Ich lehne das Auto nicht ab. Aber ich bin mir bewusst, was es für unsere Gesellschaft bedeutet.

ZEIT: Fahren Sie selbst Auto?

Knoflacher: Ich besitze keines, aber ich fahre hin und wieder auch selbst.

Lesermeinung

Meistgelesene Artikel

-

[Verkehr](#)

[»Das Auto macht uns total verrückt« »](#)

-

[Spielen](#)

[Um die Ecke gedacht Nr. 1876 »](#)

Aus dem Ressort wirtschaft

-

[Verkehr](#)

[»Das Auto macht uns total verrückt« »](#)

-

[Strompreis-Vergleich](#)

[Das Geschäft mit dem Tarifdschungel »](#)

Beliebteste Galerien

-

[Kino](#)

[Die Hollywood-Prinzessin »](#)

-

[Auto-Klassiker](#)

[Kommt der Trabi zurück? »](#)

ZEIT: Welchen Einfluss hat denn die Motorisierung auf unsere Gesellschaft?

Knoflacher: Einen unglaublichen Einfluss. Das Auto ist wie ein Virus, das sich im Gehirn festsetzt und Verhaltenskodex, Wertesystem und Wahrnehmung total umkehrt. Ein normaler Mensch würde unseren derzeitigen Lebensraum als total verrückt bezeichnen! 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. Das ist doch eine völlige Wertenumkehr, die uns nicht einmal mehr auffällt.

ZEIT: Wie kam es Ihrer Meinung nach dazu?

Knoflacher: Unser Problem ist der aufrechte Gang. Wir benötigen verhältnismäßig viel Muskel- und Steuerungsenergie zur Stabilisierung unseres Körpers. Denken Sie an die Bewegungsschwierigkeiten unter Alkoholeinfluss. Im Auto verbrauchen wir nur ein Sechstel unserer Körperenergie und haben den Eindruck, wahnsinnig schnell und stark zu sein. Das ist eine Komponente. Die andere ist die Vorgabe an die Stadtplanung, das Auto in unmittelbarer

Nähe zu allen Aktivitäten unterzubringen. Damit zerstört man den natürlichen Lebensraum, den öffentlichen Verkehr, die Nahversorgung und letztlich auch das soziale Netz, das der Mensch im Laufe von Jahrtausenden aufgebaut hat.

ZEIT: Das Auto macht die Evolution zunichte?

Knoflacher: Nein, aber die menschlichen Errungenschaften der letzten Generationen sind durch das Auto zerstört worden.

ZEIT: Bedeutet das Zeitalter des Autos unseren kulturellen Untergang?

Knoflacher: Das würde ich so nicht sagen, denn der kulturelle Untergang ist meiner Meinung nach kein wirkliches Problem. Damit bricht ja nur eine sehr späte Evolutionsschicht weg. Viel schlimmer sind die fortlaufenden, strukturellen Zerstörungen, die das Auto anrichtet.

ZEIT: Ist Autofahren eine Sucht?

Knoflacher: Auf jeden Fall! Das Auto ergreift vom Menschen Besitz. Der Autofahrer unterscheidet sich ja vom Menschen mehr als jedes Insekt.

ZEIT: Wie meinen Sie das?

Knoflacher: Insekten haben mit dem Menschen gemeinsam, dass sie Mobilität mit ihrer eigenen Körperenergie bewältigen. Der Autofahrer muss das nicht. Und es gibt keine Insekten, die aus Bequemlichkeit den Lebensraum ihrer Nachkommen zerstören oder sich so schnell bewegen, dass sie sich dabei selbst töten.

ZEIT: Wie mobil sollte eine Gesellschaft denn Ihrer Meinung nach sein?

Knoflacher: Jede Gesellschaft muss mobil sein, um ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Könnten wir alle unsere Bedürfnisse vor Ort erfüllen, wären wir Pflanzen, keine Menschen. Menschliche Mobilität entsteht immer infolge einer Mangelercheinung vor Ort.

ZEIT: Warum sind wir auf unsere Mobilität stolz?

Knoflacher: Sie sprechen von technischer Mobilität. Auf Mobilität an sich waren wir, historisch gesehen, keineswegs stolz. Im Gegenteil: Mobilität war immer ein Ballast. Sesshaft zu werden bedeutete die Befreiung von der Zwangsmobilität. Man war geistig mobil genug, um zu wissen, wie man Pflanzen züchtet und Tiere domestiziert.

ZEIT: Ist das der Grund, warum Begriffe wie Zigeuner oder Landstreicher Schimpfworte sind?

Knoflacher: Ist doch klar: Die Sesshaften haben ihr Territorium erobert und jedem anderen den Zutritt verwehrt. Sesshaftigkeit funktioniert nach dem Prinzip der Exklusivität. Die Nomaden machen den Sesshaften ihre Raumressourcen streitig und werden dafür gehasst.

ZEIT: Sie sind ein Kritiker des Verkehrswesens und zugleich Planer. Wie passt das zusammen?

Knoflacher: Am Beginn meiner Karriere entdeckte ich, dass das traditionelle Verkehrswesen auf bloßen Annahmen basiert. Die Folgen für die Gesellschaft oder die Ökologie wurden lange Zeit nicht einmal angedacht. Kein Mensch achtete darauf, ob Lärm- oder Abgasprobleme entstehen, ob Menschen sterben, die Wirtschaft verändert oder Arbeitslosigkeit geschaffen wird. Mein Ziel ist es, die Verkehrsplanung auf wissenschaftliche Grundlagen zu stellen. Unter diesem Aspekt halte ich das Verkehrswesen für eines der spannendsten wissenschaftlichen Gebiete, die es derzeit gibt.

ZEIT: Sie kritisieren die mangelnde Vernetzung der Verkehrsplanung mit anderen Disziplinen.

Knoflacher: Ja. Die Kernthesen des Verkehrswesens sind meines Erachtens völlig falsch! Die Idee des Mobilitätswachstums beruht auf einer unvollständigen Betrachtung des Systems. Man nahm an, dass mit zunehmender Motorisierung die Mobilität steigt. Mittlerweile weiß man aber, dass nur die Anzahl der Autofahrten steigt, die Summe der getätigten Wege aber gleich bleibt, weil die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Fußwege gleichzeitig abnehmen. Die zweite falsche Annahme ist jene der Zeitersparnis durch Geschwindigkeitserhöhung. Diese These bildet die Grundlage vieler Wirtschaftlichkeitsberechnungen in der Verkehrsplanung. Tatsächlich gibt es keine Zeiteinsparung durch höhere Geschwindigkeiten. Es steigen nur die Entfernungen bei gleicher Wegzeit.

ZEIT: Wie weist man so etwas nach?

Knoflacher: Indem man das menschliche Zeitbudget kritisch betrachtet. Interessanterweise ist die Zeit, die täglich für Mobilität aufgewandt wird, rund um den Globus mehr oder weniger konstant. Allerdings sind die bewältigten Distanzen unterschiedlich. Der Philosoph Ivan Illich hat in den sechziger Jahren nachgewiesen, dass die Energiemenge, die der Mensch in das Auto und die zugehörige Infrastruktur investiert, ausreichen würde, um die gleiche Distanz zu Fuß zurückzulegen – und das in einer wesentlich schöneren und ruhigeren Umgebung. Wir wissen, dass höhere Geschwindigkeiten keine reale Zeitersparnis bringen!

ZEIT: Aber wächst nicht die Mobilität einer Gesellschaft, wenn sie größere Distanzen bewältigt?

Knoflacher: Nein. Ganz im Gegenteil. Die zusätzliche Distanz ist ja zwecklos. Der Mensch legt die größeren Entfernungen zurück, um dieselben Bedürfnisse zu befriedigen wie zuvor. Er macht dasselbe wie früher, nur fährt er dafür weiter.

ZEIT: Aber wir erweitern doch unseren Horizont.

Knoflacher: Wie soll sich der Horizont erweitern, wenn ich an meiner Umgebung mit 100 Stundenkilometern vorbeirase? Sie engen Ihren Horizont aufgrund der schnellen Bewegung extrem ein!

ZEIT: Man nimmt andere Dinge wahr, wenn man nach Indien in Urlaub fährt statt nach Bayern.

Knoflacher: Es kommt nicht darauf an, wohin Sie fahren, sondern was Sie dort entdecken. Auf einem ausgetretenen Touristenpfad in Indien erleben Sie auch nicht mehr als in Bayern. Ganz im Gegenteil können Sie mit Wachsamkeit und Neugier in Bayern Dinge entdecken, die Sie in Indien nicht finden. Geschwindigkeiten, die unsere evolutionär gewachsenen Möglichkeiten überschreiten, übersteigen auch unsere Wahrnehmung. Wir sind den Distanzen, deren Bewältigung wir technisch ermöglicht haben, geistig nicht gewachsen.

ZEIT: Aber wir fühlen uns mächtig.

Knoflacher: Selbstverständlich. Mobilität bedeutet immer Macht. Studien belegen übrigens, dass Eltern keine Rücksicht auf ihre eigenen Kinder nehmen, wenn sie zwischen einem Parkplatz vor der Haustür und einer verkehrsberuhigten Zone wählen müssen. Die Bewegungseinschränkung, ja sogar die Todesgefahr für den eigenen Nachwuchs wird bewusst in Kauf genommen, wenn es um einen möglichst nahe gelegenen Parkplatz geht.

ZEIT: Ist Autofahren komplett verrückt?

Knoflacher: In Anbetracht der Bedingungen, die sich der Mensch für sein Auto geschaffen hat, ist Autofahren eindeutig die angenehmste Form der Mobilität und daher durchaus rational. Betrachten Sie im Vergleich nur einmal die Bewegungsinfrastruktur der Fußgänger. Gehsteige in ihrer heutigen Form sind doch ein Witz! Früher durfte der Fußgänger die gesamte Straßenfläche beanspruchen – 7000 Jahre lang! Während der letzten 50 Jahre haben wir den Fußgänger an den Rand gedrängt und wundern uns, warum diese Mobilitätsform verschwindet. Wir haben Strukturen gebaut, die die Menschen zum Autofahren zwingen!

ZEIT: Leben wir in einer Diktatur der Autofahrer?

Knoflacher: Absolut!

ZEIT: Lässt sich das verändern?

Knoflacher: Freilich. Es würde schon genügen, die Parkraumorganisation zu verändern. Wenn Sie auf dem Weg zum Autoabstellplatz bei einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs oder bei einem Geschäft – das sich automatisch ansiedeln würde – vorbeikommen, würde der Autofahrbedarf sinken. Heutzutage quält man die Menschen mit Symptomherumpfuscherei. Man kassiert ein wenig Parkgebühr hier, ein bisschen Maut dort. Das ist total unfair. Zuerst baut man Strukturen, die die Menschen dazu auffordern, das Auto zu benutzen, und dann kassiert man ab. Man muss als Planer Verkehrsgefüge schaffen, die die Menschen vom Zwang zum Autofahren befreien!

ZEIT: Das klingt nach einem konfliktreichen Job.

Knoflacher: Seinerzeit hat man mir prophezeit, dass meine Idee, die Kärntnerstraße in Wien zur Fußgängerzone zu machen, ihren wirtschaftlichen Tod bedeuten würde. Später sagte man mir, dass Radfahren für die Wiener vollkommen unattraktiv sei und dass eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs durch aufgepflasterte Haltestellen einen Aufstand der Autofahrer auslösen würde. Angeblich war alles unpopulär. Dennoch haben die Wiener diese Ideen angenommen, und die Lebensqualität der Stadt ist im internationalen Ranking gestiegen. Man kann nicht immer nur Wählerwünsche befriedigen. Rauschgiftsüchtigen gibt man ja auch keine steuerfreien Drogen, obwohl dieser Wunsch mit Sicherheit vorhanden wäre.

ZEIT: Lässt sich das Problem Ihrer Meinung nach über den Benzinpreis lösen?

Knoflacher: Nein! Jede Benzinpreiserhöhung ist eine rein symptomatische Behandlung und führt automatisch in die soziale Falle. Wenn sich nur Reiche das Benzin leisten können und Arme nicht, bleibt das Verkehrsproblem ungelöst, und eine soziale Ungerechtigkeit kommt hinzu. Man muss beim Parkplatz und beim Weg dorthin ansetzen. Wenn man den Parkraum richtig organisiert, entstehen autofreie Bereiche mit hoher Lebensqualität. Wer ruhig schlafen will, der muss halt weiter zum Auto gehen. Und wer das Auto vorzieht, der muss eben dort wohnen, wo es laut und stinkig ist. Man muss die Autoabstellplätze so organisieren wie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

ZEIT: Sie plädieren für mehr Parkverbote?

Knoflacher: Da sehen Sie, wie Auto-indoktriniert Sie denken. Wenn dem Fußgänger verboten wird, eine Straße zu überqueren, wo er will, ist das ganz normal. Eine Umordnung der Verkehrszonen in Fußgänger- und Autobereiche wird als Autoverbot verteufelt, ohne darüber nachzudenken, dass diese Trennung den besten Lösungsansatz bietet.

ZEIT: Wie steht es um die viel beschworene Freiheit des Autofahrers?

Knoflacher: Das ist eine rein virtuelle Freiheit, die über die Werbung verkauft wird. Gezeigt wird eine leere Landstraße in wunderschöner Umgebung, auf der ein einziges Auto herumsaust. Würde die Realität des Verkehrs mit Staus gezeigt werden, wäre kein Mensch so dumm, ein Auto zu kaufen.

ZEIT: Autos verkaufen sich nach wie vor sehr gut.

Knoflacher: Ja, weil Autofahrer auch noch eine andere Art von Freiheit genießen, eine Rechtsfreiheit. Im Gegensatz zu allen anderen Menschen dürfen sie die Umwelt straffrei verlärmen, verunreinigen und die öffentliche Sicherheit gefährden. Ein randalierender Betrunkener wird wegen Lärmbelästigung verhaftet, Autofahrer, die zu allen Tages- und Nachtzeiten unsere Häuser beschallen, werden akzeptiert. Würde ich als Fußgänger mit einer Dose krebserregende Substanzen versprühen, wäre das gesetzeswidrig. Tausende Autofahrer tun das täglich ungehindert und verkürzen die Lebenszeit von uns allen um durchschnittlich zwölf Jahre.

ZEIT: Der Autofahrer ist ein Killer?

Knoflacher: Ja, aber nicht aus böser Absicht. Das Auto versetzt uns in ein Raum-Zeit-Gefüge der Verantwortungslosigkeit, das wir weder begreifen noch bewältigen können. Und es hat eine starke Lobby: Die Autoindustrie, die Bauindustrie, auch die Banken, die Kredite zum Autokauf vergeben, achten tunlichst darauf, dass derartige Studien wie die gerade erwähnte von der Weltgesundheitsorganisation WHO nicht veröffentlicht werden.

ZEIT: Schon Teenager träumen von Autos.

Knoflacher: Weil sie durch das Mitfahren jahrelange Unfreiheit erfahren haben. Ein Kind wird durch das Auto in seiner Mobilität radikal eingeschränkt. Es darf nicht zur oder über die Straße gehen, darf nicht überall spielen, wird stundenlang in das enge Heck eines Autos gesperrt und auch noch festgeschnallt. Klar, dass Teenager es kaum erwarten können, ihre Freiheit mit dem Führerschein und einem eigenen Auto wiederzuerlangen.

ZEIT: Denken Sie, dass Autos Kriege verursachen?

Knoflacher: Hundertprozentig! Und dabei muss man gar nicht in den Irak blicken. Auch bei uns ist permanent Krieg. In Österreich werden jeden Tag auf der Straße zwei Menschen umgebracht. Der Verkehr fügt jedes Jahr 40.000 Menschen physische Schäden zu. Und da sind jene, die laut WHO infolge der Abgase sterben, noch gar nicht eingerechnet.

ZEIT: Wie fühlen Sie sich, wenn Sie an suburbanen Shoppingcentern, Möbelmärkten und ähnlichen Einrichtungen vorbeifahren?

Knoflacher: Das sind Parasiten! Jede Stadt mit solchen Strukturen tut mir leid. Das Verkehrsproblem ist ja unter anderem ein Kind solcher Shoppingcenter und Möbelhäuser am Stadtrand. Das Hauptproblem sind die riesigen Gratisparkplätze. Die müssten so massiv besteuert werden, dass das Parken dort genauso viel kostet wie im Stadtzentrum. Jeder soll bauen dürfen, wo er will, aber es kann doch nicht sein, dass die Geschäftsleute in den Innenstädten mit Parkgebühren kämpfen, während am Stadtrand alles gratis zur Verfügung gestellt wird.

ZEIT: Glauben Sie, dass in zehn Jahren Europas Städte so aussehen werden wie die viel verlachten US-Städte mit ihren ausgedehnten suburbanen Einfamilienhauszonen, riesigen Shoppingcentern und wenigen öffentlichen Verkehrsmitteln?

Knoflacher: Nein, denn in Europa findet derzeit in vielen Städten eine Reurbanisierung statt. Das hat auch mit der Überalterung der Bevölkerung zu tun. Alte Menschen können am Stadtrand

nicht den Service bekommen wie im Zentrum. Sie müssen einfach in die Stadt zurück. Davon abgesehen, wird die Energiefrage die Menschen dazu zwingen, in die Städte zurückzuziehen.

ZEIT: Sie meinen den Benzinpreis?

Knoflacher: Nein, ich meine den Energiepreis im Allgemeinen. Dieser wird sich mit Sicherheit erhöhen und alle Lebensbereiche entscheidend beeinflussen. Das betrifft Heizung, Stromversorgung, Transport – und all das fällt in der Isolierung im Einfamilienhaus am Stadtrand viel mehr ins Gewicht als im Stadtzentrum. Und ältere Menschen benötigen viele energieaufwendige Serviceleistungen, die bei Preiserhöhungen sehr teuer werden. Dabei denke ich nicht nur an »Essen auf Rädern« oder ähnliche Angebote. Je zersiedelter die Menschen wohnen, desto mehr Energie ist erforderlich. Und das werden wir uns bald nicht mehr leisten können. Das heißt, wir müssen schon jetzt nachhaltige städtische Strukturen schaffen, um die Zukunft finanzieren zu können. Denn die jetzigen Städte mit ihren Randsiedlungen sind das definitiv nicht.

ZEIT: Stimmt das Argument, dass die gesellschaftlichen Folgekosten der Mobilisierung höher sind als deren Gewinne, zu denen ja auch die Arbeitsplätze in der Autoindustrie gehören?

Knoflacher: Das stimmt absolut. Und die Rechnung wird sich für die Konsumenten noch verschlimmern, denn momentan ist Mobilität ja mehr oder weniger gratis, und das wird sich demnächst stark ändern.

ZEIT: Warum werden in Bezug auf Mobilität und Klimaschutz jetzt plötzlich die Flugreisenden kritisiert und nicht die Autofahrer?

Knoflacher: Erstens ist die schädliche Wirkung des Flugverkehrs nicht unerheblich und die Kritik berechtigt. Das liegt auch daran, dass die Billigfluglinien Passagiergruppen aktivieren, die sonst nicht im Flugverkehr anzutreffen wären. Grundsätzlich ist Fliegen die entwürdigendste Art des Transports überhaupt. Fliegen erinnert mich immer an Massentierhaltung: Hühner in einer Legebatterie, die abgefüttert werden. Im Unterschied zu den Menschen im Flugzeug sind die Hühner zumindest nicht angeschnallt.

Das Gespräch führten **Martin Hablesreiter** und **Sonja Stummerer**

Professor Hermann Knoflacher lehrt seit mehr als 30 Jahren am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien. Der 67-Jährige wurde durch seine Konzepte für Wien bekannt. Er entwickelte Fußgängerzonen, legte die Straßenbahn auf Trassen und schlug ein Radwegenetz vor.

© DIE ZEIT, 13.09.2007 Nr. 38