

Buchbesprechung

KNOFLACHER, HERMANN 2017: Verkehr ist kein Schicksal. Der öffentliche Verkehr in Wien.
Wien: Echomedia Buchverlag, 181 Seiten.

„Der öffentliche Verkehr in Wien – eine Erfolgsgeschichte“

Seit einigen Jahren wird Wien zur Stadt mit der weltweit besten Lebensqualität gewählt. Viele Indikatoren sind dafür verantwortlich, wobei die optimale Abstimmung der vielen komplexen Funktionen und Prozesse einer Stadt eine zentrale Rolle einnimmt. Einen wesentlichen Indikator bildet ohne Zweifel die Situation im Mobilitätsbereich.

„Es hätte ganz anders kommen können!“ (S. 13)

Knoflacher, seit 2008 aktiver Emeritus an der TU Wien, beschreibt zu Beginn die Ausgangssituation im Verkehrswesen ab Mitte des vorigen Jahrhunderts allgemein und in der Stadt Wien im Besonderen. Der Auto-Boom der Nachkriegsjahre hat auch vor Wien nicht Halt gemacht. Die Vision der autogerechten Stadt war die allgemein anerkannte Grundlage der Verkehrs- und Stadtplanung weltweit, die (Auto-)„Bedarfsorientierte“ Planung (S. 14) dominierte. Nicht mehr kognitive, sondern emotionale Prozesse waren die Grundlage des Denkens und Handelns in einem auf den Autoverkehr fokussierten Verkehrswesen. Nicht Planung, sondern Projektierung war nach Knoflacher die Grundlage der Entwicklung und diese behandelte lediglich die Erscheinungsformen – Symptome – des Verkehrs, ohne die Ursachen verstanden zu haben. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wurden Straßenbahnen als Störfaktor eingestuft, Busse sollten die Straßenbahn im dicht verbauten Stadtgebiet ersetzen. In weiten Kreisen der Gesellschaft entstand in der Folge der Eindruck, die Verkehrsentwicklung wäre ein unabwendbares Schicksal.

Die Mühlen der autogerechten Stadt mahlten in Wien jedoch langsamer als in vergleichbaren Städten, beispielsweise fand der übliche Kahlschlag bei den Straßenbahnlinien durch verantwortungsvolle Beratung nicht in konsequenter Form statt. Damit war Zeit gewonnen für eine Planung mit Weitblick und politische Entscheidungen, die Wien trotz vieler Widerstände dort hingebraucht haben, wo die Stadt heute steht.

Das Erfolgsrezept bezüglich des ÖV liegt zum einen im Erfahrungswissen der Wiener Linien, zum anderen in der Zusammenarbeit mit der wissenschaftlichen Forschung, die solide Grundlagen liefert. Speziell diese Grundlagen stellt Knoflacher in seinem Buch vor und zeigt Wege auf, wie Politik, Verkehrsbetriebe und sachkundige Planer eine Erfolgsgeschichte bewirken können. Im vorliegenden Buch werden in Zusammenarbeit mit den Wiener Linien die fachlich wichtigen Forschungsarbeiten in persönlicher, verkürzter und leicht lesbarer Form zusammengestellt. Die wesentlichen Inhalte sind über das Inhaltsverzeichnis gut auffindbar.

Prominent weist Knoflacher nach der Darstellung der Situation bis in die 70er Jahre des letzten Jahrhunderts (z.B. Verkehrserhebung 1970, S. 22: 38,7 % motorisierter Individualverkehr, 31,3 % Fußverkehr, 30,0 % ÖV) auf das „Verkehrskonzept 1980“ hin (S. 19), das auf den erstmalig (und auch letztmalig) in dieser Form erarbeiteten Inhalten und Empfehlung – den so genannten „Konsulentengutachten“ – beruht. Mit diesen Arbeiten wurden die fachlichen Grundlagen geschaffen, auf denen die positive Entwicklung Wiens in

der Verkehrspolitik seit damals weitgehend beruht. In der Folge beschreibt Knoflacher die wichtigsten für die Entwicklung des ÖV in Wien bestimmenden Prinzipien, Methoden und Maßnahmen in Kurzauszügen.

Die Beschreibung reicht von Beispielen aus den Datenerhebungen zum ÖV in Wien über verkehrstechnische Belange bis hin zu Wechselbeziehungen zwischen öffentlichem und Autoverkehr. Einen Schwerpunkt bilden dabei die Wirkungen von Haltestellenformen und deren Gestaltung generell. Neben Maßnahmen, die den ÖV fördern, z.B. die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für den Umweltverbund, analysiert Knoflacher Randbedingungen wie die Bau- und Garagenordnungen, die eine freie Verkehrsmittelwahl zumindest erschweren.

Auf die allgegenwärtige Forderung nach gesteigerter „Erreichbarkeit“ (S. 45) geht das Buch mit kritischem Blick ein. Ausgehend von der Reisegeschwindigkeit weist Knoflacher auf eine andere Sichtweise hin, die vom Gesamtsystem ausgeht und versucht, das Verkehrssystem so zu gestalten, dass die angestrebten und extern vorgegebenen Ziele, z.B. des Umwelt- und Klimaschutzes, der sozial verträglichen und wirtschaftlichen Mobilitätsbewältigung sowie der Verkehrsmittelwahl erfüllt werden können. Hier spielt die Geschwindigkeit eine untergeordnete Rolle, weil sich bei Geschwindigkeitserhöhung – auch in unbeabsichtigter Weise – die Strukturen, die Wirtschaft und die Stadt verändern.

Knoflacher erwähnt weiters technische Innovationen wie den ULF (S. 81). Damit ist nicht nur ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen auf Gehsteighöhe möglich, die modernen Straßenbahnen und Busse gliedern sich zudem harmonisch in das historische Stadtbild ein, weil keine Rampen und Gehsteigerhöhungen notwendig werden. Niederflurfahrzeuge bilden demnach einen wichtigen Faktor für die Zukunft und das Image einer Stadt.

Auf Basis von Kriterien, die „schlechte“ von „guten“ Linien unterscheiden (S. 83), werden im Buch Faktoren zu „Benchmarking und Qualitätsmanagement in der ÖPNV-Planung“ beschrieben. Eingegangen wird auch auf die Frage, ob die Bewertung aus der Sicht des Betriebes, der Stadt oder aus der Sicht der Bürger („Fahrgastbeirat“ – S. 161) erfolgen soll. Ein diesbezüglich aktuelles Thema beschäftigt sich mit Begegnungszonen, in denen Linienbusse verkehren.

Wenn Knoflacher zur Bewältigung der Personenmobilität in der Stadt die Wiederherstellung fairer Verhältnisse auf der Basis der „Flächeneffizienz“ (S. 125) der Verkehrsarten nachweist, wird dies unterstützt durch die Tatsache, dass die Wiener Linien als Wirtschaftsmotor für die Stadt wirken.

Stolpersteine auf dem soliden Weg der Stadt Wien und der Wiener Linien ergänzen im Buch die überwiegend erfolgreichen Maßnahmen. Zu einem Stolperstein für die „Smart City“-Entwicklung (S. 172) könnte sich der geplante Lobautunnel entwickeln. Eine im Buch vorgestellte Untersuchung des Systems Stadt und Verkehr im Zusammenhang mit den Systemwirkungen des Lobautunnels für den Binnenverkehr zeigt, dass die Ziele (2030: 15 % MIV, der Rest entfällt auf den Umweltverbund) nur schwer oder nicht erreichbar sind.

Knoflacher schließt seine Ausführungen mit der Feststellung, dass weitere Veränderungen zugunsten des ÖV nur stattfinden können, wenn sich das Bewusstsein verändert und die

Stadtplanung und Stadtentwicklung sowie die Planungen für die Nichtmotorisierten auf den ÖV abgestimmt werden.

Zusammenfassend wird im Buch die Entwicklung des ÖV in Wien von einem Störfaktor des Autoverkehrs zum zentralen und erfolgreichen Verkehrsträger für eine nachhaltige Stadt der Zukunft dargestellt. Dies ist nicht dem Zufall zu verdanken, sondern entspringt harter Arbeit auf solider fachlicher Basis. Die Qualität dieser Arbeit lässt sich an den Erscheinungsformen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer nachweisen.

Viele der sehr persönlich beschriebenen Arbeiten waren bisher einem weiteren Leserkreis nicht bekannt. Knoflacher schildert die „Erfolgsgeschichte“ als einen Weg gegen permanente Widerstände, die sich aus lieb gewordenen Gewohnheiten ergeben, wo jedoch mit Beharrlichkeit und fundierten Entscheidungshilfen gute Lösungen gefunden werden konnten. Die Wiener Linien, die über Jahrzehnte die betrieblichen Entscheidungen auf solidem Grund getroffen haben, beweisen, dass die Wissenschaft nutzbringend im Sinne des Gemeinwohls auch bei scheinbar kleinen Maßnahmen beitragen kann. Jedenfalls erfordern „Erfolgsgeschichten“ immer viele Väter.

Insgesamt ist der Text gut gegliedert: 46 für das Verständnis von Mobilität in der Stadt wesentliche Kapitel mit zahlreichen Unterkapiteln zeigen Schritte für eine erfolgreiche Entwicklung von Stadt und Verkehr. Zahlreiche Fotos, Tabellen und Abbildungen unterstützen die Aussagen der Texte zu den praxisorientierten Projekten, die trotz der hohen Komplexität der Zusammenhänge leicht lesbar sind. Die Abfolge der Kapitel mag nicht immer einem roten Faden folgen, doch sind die Kapitel so angelegt, dass jedes für sich stehen kann, was die Lesbarkeit in überschaubaren Teilen erleichtert.

Das Buch ist nicht nur für ÖV-Insider interessant, Knoflacher bezieht seine Aussagen immer auf das Gesamtsystem „Stadt“. Damit wird das Buch für alle lesenswert, die sich mit Stadt- und Verkehrsentwicklung beschäftigen. Die Praxisbeispiele können in diesem Sinn auch als Anregung für weitere Arbeiten dienen. Auf die zukünftige Entwicklung des ÖV in der wachsenden Stadt Wien darf man jedenfalls gespannt sein.

J. Michael Schopf, Wien, 7.4.2018

(Die Wiener Linien ermöglichen einen Gratis-Download über:
<http://mediathek.wienerstadtwerke.at/pindownload/login.do?pin=XR0JC>)