



Gehzeug, Modell SMOG 1, Ausstellung, Technisches Museum, Wien 2006/07

## Ein Eltern-Testgerät für Kinder

Mit wem lebst du zusammen?

■ »Das Gehzeug ist ein hervorragendes Gerät, mit dem Kinder ihre Eltern testen können«, sagt Hermann Knoflacher. »Sind die Eltern mit ihren Autos weggefahren, stellen die Kinder das Gehzeug dort auf, wo die Eltern die Autos geparkt hatten. Sie können dort ihr Spielzeug unterbringen und haben einen sicheren Platz zum Spielen gewonnen. Bei der Rückkehr der Eltern können sie beobachten, ob diese noch Menschen geblieben sind oder schon Autofahrer wurden. Menschen werden beim Anblick der Gehzeuge mit dem Spielzeug draufkommen, dass sie ihren Kindern bisher den Lebensraum mit ihrem Auto weggenommen, vergiftet und verlärt haben. Solche Eltern werden mit dem Auto sehr schnell aus der Umgebung verschwinden und es anderswo in einer Garage abstellen. Räumen die Eltern aber möglicherweise erbst das Gehzeug weg, dann wohnen die Kinder nicht mehr mit Menschen, sondern mit Autofahrern zusammen.«

■ Die Menschenrechte demütigen sich zu Füßen der Rechte der Maschinen. Immer mehr Städte gibt es, wo Menschen verboten sind. Ungestraft besetzen die Autos den Raum des Menschen, vergiften die Luft, und oft genug morden sie die Eindringlinge, die es wagen, das von ihnen besetzte Gebiet zu betreten. Wodurch unterscheidet sich die Gewalt, die durch den Motor tötet, von derjenigen, die durch das Messer oder die Kugel tötet?

Eduardo Galeano, *Die Füße nach oben. Zustand und Zukunft einer verkehrten Welt*



■ In unserem Schulhof, der in der Früh und zu Mittag überfüllt ist mit Autos, testeten die Kinder die interessanten Gehzeuge. Neugierig wurden sie untersucht und vermessen«, erzählt die Lehrerin der Volksschule Ort bei Gmunden. »Schließlich probierten wir bei einem Gang durch unser Schulgelände, wie viele Kinder in so einem Gehzeug eigentlich Platz haben. Wir stellten mit großem Erstaunen fest, dass ein Auto mehr Platz braucht als 28 Kinder und eine Gehzeugträgerin! Was man mit dem Platz, den die Autos für sich beanspruchen, alles machen könnte...?!«

## fairkehr

Verein zur Förderung verkehrspolitischer Bewusstseinsbildung

■ Im Sommer 2007 hat sich der Verein aus der Idee einer Gehzeug-Aktion entwickelt. Unser Ziel ist das Nachdenken über eine faire Mobilität bzw. über einen fairen Verkehr. Unter »fair« verstehen wir ein Verkehrswesen, in dem alle TeilnehmerInnen (FußgeherInnen, RadfahrerInnen, AutofahrerInnen,...) gleich behandelt und berücksichtigt werden. Fair sollte unsere Art der Fortbewegung auch für Menschen in anderen Erdteilen und für zukünftige Generationen sein. Das heißt, unser Verkehrswesen sollte nicht die Ressourcen anderer Menschen und zukünftiger Generationen vergeuden und verbrauchen.

■ Als Mittel zur Bewusstseinsbildung und zur Diskussion über nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrskonzepte verwenden wir die Knoflachersche »Bewusstseinsmaschine« – das Gehzeug. Das Gehzeug, so groß wie ein Mittelklassewagen, ist ein Holzrahmen, den sich ein Fußgänger umschnallt. Damit soll sichtbar gemacht werden, wieviel Platz, wieviel Lebensraum uns das Auto – bei im Schnitt nur 1,5 Personen pro Auto – wegnimmt. Wenn du als Fußgänger mit einem solchen Gerät durch die Gegend spazierst – womöglich noch mit drei leeren Sesseln neben und hinter dir –, dann wirst du als verrückt angesehen. Doch Millionen Leute setzen sich ins Auto, schnallen sich tagtäglich



Wie groß ist ein Auto? Gehzeug-Workshop mit Erik Schnaitl

in einen solchen »Rahmen« und fahren, fahren, fahren mit geringster Energie- und Mobilitätseffizienz, unter Ausstoß giftiger Dämpfe, ein hohes Gewicht – inkl. der drei leeren Sessel – durch die Gegend. Und alle finden das »normal«. Das Gehzeug zeigt uns die eigene Verrücktheit, welche uns im Alltag nicht mehr auffällt. So wollen wir mit dem Gehzeug zum Nachdenken anregen.

- ▶ Hat Mensch zu Fuß die gleichen Rechte wie Mensch im Auto?
- ▶ Wem gehört der öffentliche Raum, die Straße?
- ▶ Ist gute Mobilität gleich im Auto zu sitzen und zu fahren?
- ▶ Welche lokalen und globalen Folgen haben das Auto und der Bau von Straßen?

■ Unsere Internetseite [www.fairkehr.net](http://www.fairkehr.net) ist eine Plattform, auf der verschiedene Gehzeug-Aktionen zusammenlaufen und dokumentiert werden. Wir wollen zu weiteren Aktionen anregen – in der Stadt, am Land, auf der Straße, im Unterricht usw.

■ Wir freuen uns, wenn du auf den Geschmack gekommen bist, entweder ein Gehzeug selbst zu bauen (wir bieten auch Workshops und Vorträge an) oder ein Gehzeug von uns auszuleihen – oder uns zu unterstützen! Diesen Folder – *Das Gehzeug oder Why don't we do it in the road?* – kannst du gerne bei einer Aktion verteilen.

Erik Schnaitl, Lukas Uitz, Herbert Killian u.v.a.



**Info Et Kontakt**  
 Erik Schnaitl  
 E-Mail [office@fairkehr.net](mailto:office@fairkehr.net)  
 Internet [www.fairkehr.net](http://www.fairkehr.net)  
**Spenden**  
 Konto-Nr. 2.433.759  
 BLZ 49460



Why don't we do it in the road?

## O. Univ.Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher

Gehzeug-Erfinder, Verkehrsplaner

■ Geboren 1940 in Kärnten, beschäftigt sich Dr. Hermann Knoflacher seit 1963 mit Verkehrsplanung und ist seit 1975 Professor und Vorstand des Institutes für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Technischen Universität Wien. Als erster Planer überhaupt stellt er wieder den Menschen als Fußgeher, Radfahrer und Benützer öffentlicher Verkehrsmittel in das Zentrum seiner Überlegungen. Neben seiner Tätigkeit bei zahlreichen internationalen Organisationen – so ist Knoflacher z. B. globaler Fußgehervertreter der Vereinten Nationen – 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](http://www.clubofvienna.org)). Zuletzt publizierte Hermann Knoflacher im Februar 2007 im Böhlau-Verlag das umfassende Grundlagenwerk »Verkehrsplanung. Grundlagen



der Verkehrs- und Siedlungsplanung« (ISBN 978-3-205-77626-0).

Für seine weitreichenden, ganzheitlichen Konzepte und für seine menschengerechten Planungen wurde Hermann Knoflacher von mehreren Seiten für den *Right Livelihood Award*, den Alternativen Nobelpreis, vorgeschlagen.

Hermann Knoflacher: *Stehzeuge*. Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Böhlau Verlag, ISBN 3-205-98988-0



# DASGEHZEUG

Why don't we do it in the road?

## DAS PARADIES

Wenn wir brav sind, das verspricht man uns, werden wir alle dieselben Bilder sehen und dieselben Töne hören und dieselben Kleider tragen und dieselben Hamburger essen und in derselben Einsamkeit einsam sein, in gleichen Häusern gleicher Stadtviertel gleicher Städte, wo wir denselben Müll atmen und unseren Autos mit derselben Ergebnisheit dienen, und wir gehorchen den Befehlen derselben Maschinen in einer Welt, die herrlich sein wird für alles, was keine Beine und Füße und Flügel und Wurzeln besitzt.

Eduardo Galeano, *Die Füße nach oben. Zustand und Zukunft einer verkehrten Welt*

MOREAU DIALOGPROJEKT



**Gehzeug-Erfinder Dr. Hermann Knoflacher**, Verkehrsplaner:  
 »Das Ungewohnte fällt auf, der Fehler rundherum hingegen nicht.  
 Der Missbrauch des öffentlichen Raumes durch Fahrzeuge ist in  
 der Gesellschaft maschinisierter Menschen normal.«

#### DAS GEHZEUG

### Die Bewusstseinsmaschine

#### Oder: Wem gehört der öffentliche Raum?

■ Erfunden 1975 vom Verkehrsplaner Hermann Knoflacher, ist ein »Gehzeug« technisch gesehen nicht mehr als ein Holzrahmen mit Trageriemern, genau so groß wie ein Auto. Man stellt sich in die Mitte des Holzrahmens, hängt sich diesen mit den Trageriemern auf die Schultern und geht damit spazieren. Aber wozu soll das gut sein?

Sie haben Recht (falls Sie das gedacht haben): Es ist vollkommen verrückt! So verrückt aber auch wieder nicht, denn das Gehzeug kann Bewusstheit erzeugen. Es schärft unsere Wahrnehmung, indem es den Blick öffnet auf eine viel größere Verrücktheit, die uns in der Regel nicht auffällt, weil wir uns daran gewöhnt haben. So sehr haben wir uns an diese Verrücktheit gewöhnt, dass wir heute sogar Gehsteige für eine Errungenschaft halten.

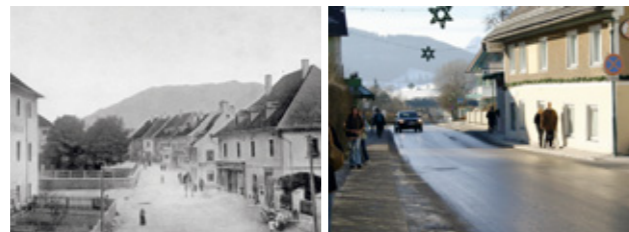
Sicher kennen Sie Fotos aus alter Zeit, Dorf- oder Stadtansichten, auf welchen gar keine oder nur wenige Autos zu sehen sind, dafür aber Menschen, die sich völlig frei zu Fuß im *öffentlichen* Raum bewegen. Was auf diesen alten Bildern nicht zu sehen ist, sind Gehsteige. Freie Menschen brauchen keine Gehsteige.



**Gehzeuge schärfen die Wahrnehmung** – bei jedem Wetter.  
 Beispiel Windhaag, Mai 2008

Der Gehsteig ist ein Abkömmling des Automobils, das seit seiner Erfindung – und besonders in den letzten fünfzig Jahren – den öffentlichen Raum besetzt und diesen in eine nicht-öffentliche Zone verwandelt hat. Die Unfallopfer, die der Autoverkehr regelmäßig *produziert*, sind die heimlichen Angstmacher, die uns in Allianz mit der so genannten »Verkehrserziehung« – »zu unserer eigenen Sicherheit«, versteht sich – auf unseren Platz verweisen, an den Rand, auf den Gehsteig. Viermeterdreißig mal Einmetersiebzig. Das Gehzeug sichert den zu Fuß gehenden Menschen genausoviel individuellen Freiraum wie das Auto seinen Benützern – mit demselben Effekt: man steht auch mit dem Gehzeug sofort im Stau. Der Stau bildet sich, weil Gehzeuge viel Platz benötigen, genauso viel Platz wie Autos.

Das Gehzeug überrascht uns, weil wir es für »normal« halten, das parkende und fahrende Autos unseren *Lebensraum* besetzen.



**Was ist Fortschritt?** Früher gehörte der öffentliche Raum den Menschen. Heute: der vom Auto an den Rand gedrängte Mensch.



Leere Straße

80 Menschen mit Fahrrädern

80 Passagiere und Bus

80 Passagiere und »...zeuge«

**Sovie! Platz nehmen uns die Autos weg:** Gehzeug-Aktion nach Hermann Knoflacher in Khon Kaen, Thailand, November 2007



Das **Gehzeug** ist ein einfacher Holzrahmen mit Trageriemern und so groß wie ein Auto. Man schnallt sich das Gehzeug um und sichert sich damit genauso viel (öffentlichen) Raum, wie Autos für sich beanspruchen.

zen. Plötzlich können wir sehen, wieviel Platz Autos tatsächlich verbrauchen, uns buchstäblich wegnehmen. Ein einfacher Holzrahmen zeigt uns, dass die Maschine mehr Rechte besitzt als ein Mensch.

■ Die Leute lachen, wenn sie ein Gehzeug sehen, und das ist schön, denn gelacht wird nur, wenn einem ein Licht aufgeht, wenn man die Pointe kapiert hat. Damit gelingt der Knoflacher-schen »Bewusstseinsmaschine« mit links, was tiefensternste, mit

allerlei Zahlenwerk garnierte Debatten über die Schattenseiten der Automobilisierung niemals zustande bringen werden. Wir lachen und erkennen, dass uns beim Gehzeug zu Recht als verrückt erscheint, was wir beim Auto zu Unrecht als »normal« empfinden. Niemand würde so verrückt sein und Steuergeld dafür ausgeben, damit Leute mit Gehzeugen Lebensraum verschwenden. Doch wenn Autos den Raum auf diese Weise missbrauchen, wird das als »Problem« bezeichnet, das man nur durch noch mehr Angebot an Raum zur Förderung dieses Verhaltens lösen kann. Dies ist das *Glaubensbekenntnis* vieler »Experten«. Ihre oft milliardenschweren Vorhaben werden gern unter dem Etikett »leistungsfähigere Straße« verkauft. Doch nach Jahrzehnten exzessiver Leistungssteigerungen gibt es heute mehr und längere Staus als je zuvor, ersticken die Städte an Ozon und Feinstaub, müssen wir uns an Hauswänden entlangdrücken und uns mit Lärmschutzfenstern abschotten. Die Situation wird sich weiter verschlechtern, solange *wir selbst* uns eine Veränderung nicht zutrauen und politisch einfordern. Wird es nicht langsam Zeit, die Orte, an denen wir das Leben feiern könnten, wieder begehrbar zu machen? Nichts gegen das Auto, das gewiss nützlich ist für den einen oder anderen Zweck. Aber solange wir die Besetzung unserer Dörfer und Städte und Straßen und Plätze durch das Auto hinnehmen und solange wir nicht dafür sorgen, dass unsere Kinder da, wo wir zu Hause sind, wieder gefahrlos auch auf der Straße spielen können, solange gehört unser Herz dem Auto, solange ist unser Platz der Gehsteig.

*Moreau*

### Yes, we can!

Wenn es bei erhöhten Feinstaub- oder Ozonwerten aus dem Radio tönt, Kinder und ältere Menschen sollten nach Möglichkeit im Haus bleiben, halten wir das für normal. Wir Menschen haben uns den Bedürfnissen und Regeln der Besatzungsmacht Auto untergeordnet. Viele Städte und Dörfer sind heute Maschinenhallen ohne Dach. Der öffentliche Raum gehört dem Auto. Kann man diese Fehlentwicklung überhaupt noch ändern? Ist es überhaupt möglich, unseren Lebensraum wieder menschlicher zu gestalten?



**Wo würden Sie lieber leben, in der Stadt oben oder in der Stadt unten?** Es ist möglich, den öffentlichen Raum wieder zu einem gemütlichen, ungefährlichen Lebensraum für Menschen zu machen. Die Bilder oben zeigen das Zentrum von Eisenstadt vor und nach der Umsetzung des Verkehrskonzeptes von O.Univ.Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher. Am Wiener Graben (Fotos rechts oben) und in der Kärntnerstraße, ebenfalls von Dr. Knoflacher geplant, fuhr früher täglich 70.000 Autos. Heute zählt die autofreie Wiener Innenstadt zum UNESCO-Weltkulturerbe.

### Alles ist möglich.

### Es ist nur eine Frage der Fantasie und des Willens.



Vorher

1954 · Wien I, Graben · 2005

Nachher



Vorher

1980 · Brühler Straße, Mödling · 2005

Nachher



Bis 2003

Seoul, Südkorea

Heute

**Seoul, Südkorea.** In den 1960ern und 1970ern zählte die südkoreanische Hauptstadt Seoul zu den am schnellsten wachsenden Städten der Welt. Durch die Nutzung für die Entsorgung wurde der Hauptfluss Cheonggyecheon schließlich fast zu einem Abwasserkanal degradiert. Die Regierung vollendete das Werk, indem sie ihn mit Beton verschalte und eine vierspurige Straße darüber errichtete. Aber der Bürgermeister von Seoul wollte das Blatt wenden. Er beschloss im Jahr 2002, die Straße wieder zu entfernen, den Fluss zu sanieren und an beiden Ufern eine acht Kilometer lange Grünfläche anzulegen. Gegen eine vielstimmige Opposition setzte man das Vorhaben durch. Pendlern bot man eine verbesserte Bedienung durch öffentliche Busse an. Der wiederbelebte Fluss trägt nicht nur zur Verschönerung der Stadtlandschaft bei, er lädt auch zur Entspannung ein, gibt der Natur Raum und fungiert zudem als Klimaanlage für die Stadt. Die Temperaturen sind im Sommer an den Ufern über drei Grad niedriger als zu Zeiten der Betonverschalung. Andere Städte – darunter Shanghai und Los Angeles – folgen nun Seouls Beispiel.