

Die Städte sind meine Patienten

Fußgängerzonen in ganz Österreich tragen seine Handschrift. Prof. Hermann Knoflacher tritt seit Jahrzehnten unermüdlich für stadterhaltende, sanfte Mobilität und eine gesunde, menschengerechte Stadt ein. Wir trafen den engagierten Wissenschaftler und Verkehrsplaner zum Interview.

Wir sitzen hier in einem Kaffeehaus in der Wiener Mariahilfer Straße – sind Sie zufrieden mit dieser Fußgängerzone?

Ich hätte hier eher eine Fußgängerzone mit Straßenbahn gemacht, wie die Grazer Herrengasse. Das wäre eine schöne Verbindung an der Oberfläche von der Innenstadt, dem Museumsquartier bis zum Technischem Museum und Schönbrunn. Dann hätten wir die äußere Mariahilfer Straße auch relativ schnell verkehrsberuhigen können. Jetzt ist es halt ein Stückwerk, aber es wirkt positiv auf das Umfeld. Und was soll man machen, wenn sich der Patient nicht richtig behandeln lassen will?

Die Städte sind also Ihre Patienten?

Ja, ich will, dass es ihnen gut geht. Städte haben eine gewisse Struktur, die mit den Fußgängern jahrhundertlang gewachsen ist. Da hat das Auto nichts drinnen verloren, das zerstört die Struktur. Der viele Autoverkehr stört alle, und die kleinen Geschäfte sperren zu.

Sie gelten als geistiger Vater der modernen, autofreien Innenstadt – wie sind Sie überhaupt zur Verkehrsplanung gekommen?

Ich war schon als Student auffällig: Ich war in acht Semestern mit drei Studienzweigen fertig, und der Professor im Verkehrswesen war eben der Erste, der mich gefragt hat, ob ich sein Assistent werden

will. Ich habe Ingenieurwissenschaften, Naturwissenschaften und Mathematik studiert, jedes Studium hat eine andere Art zu denken – so hatte ich danach einen guten und breiten Werkzeugkasten.

Was hat Sie an der Verkehrswissenschaft interessiert?

Im Verkehr taucht der Mensch als Unfallverursacher auf. Das hat mich interessiert: Warum versagt der Mensch in diesem System? Dem wollte ich auf den Grund gehen. Damals starben sehr viele Menschen im Autoverkehr, erst durch unsere Arbeit an der Verkehrssicherheit hat sich das geändert. Ich habe mich schon in den 1960er-Jahren mit Fahrbahnbreiten beschäftigt. Später konnte ich dann den Zusammenhang von Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit wissenschaftlich nachweisen. Bei einer Studie zur Bodenmarkierung – wir haben damals die Messanlagen noch selbst gebastelt – haben wir untersucht, wie sich Autofahrer bei unterschiedlichen Markierungen verhalten. Das ergab eine spitze Funktion, die ich mithilfe eines Psychologen in einer Arbeit über das Verhalten von Krabben unter Versuchsbedingungen wiedergefunden habe. Fazit: Wenn die Fahrbahn breit ist, werden wir verleitet, schnell zu fahren, ganz egal, was das Temposchild sagt.

Ihre erste Fußgängerzone haben Sie in Kärnten realisiert?

Ja, das war eine Erweiterung der ersten von Peter Steindorfer 1962 in Klagenfurt

realisierten Fußgängerzone. Bald darauf haben wir festgestellt, dass auch viel mehr Radfahrer in der Innenstadt waren. Es ist klar: Wenn die Autos nicht mehr gut in die Stadt hineinkönnen, verschieben sich die Verhältnisse in der Verkehrsmittelwahl.

Erinnern Sie sich an Ihre ersten Kontakte zur Wiener Stadtplanung?

Mitte der 1960er-Jahre habe ich bei einem Straßenkongress in München die autozentrierte Wiener Verkehrspolitik kritisiert. Da kam ein junger Mann zu mir und meinte: „Wenn Sie eh alles besser wissen, kommen'S am Montag in mein Büro.“ Später habe ich erfahren, dass das Otto Engelberger, der Chef der Wiener Stadtplanung, war. Ein genialer Stadtplaner, der mir bald viele interessante Aufgaben mit Geschwindigkeiten, Signalanlagen und Ähnlichem überantwortet hat.

Und so kam es dann auch zur Fußgängerzone in der Kärntnerstraße?

Ich bekam den Auftrag, eine „neue Verkehrsorganisation des 1. Bezirks“ zu planen. Der Architekt Viktor Gruen machte die Stadtplanung, was entscheidend für die praktische Umsetzung wurde. Die Verkehrsumlegungen musste ich damals noch auf der Siemens-Großrechenanlage in München machen. In der Kärntnerstraße gab es damals zwei Gehsteige, zwei Parkstreifen und zwei Fahrstreifen, die Gegend war ein Rotlichtviertel und



HERMANN KNOFLACHER

wurde am 21. September 1940 in Villach geboren. Er studierte Bauingenieurwesen, Vermessungswesen und Mathematik an der Technischen Universität Wien. Mit 35 Jahren wurde er zum damals jüngsten Professor an der TU ernannt. Ab 1982 leitete er das Institut für Verkehrswesen im Kuratorium für Verkehrssicherheit Wien. Er war 1988 maßgeblich an der Gründung des VCÖ beteiligt, Berater von Verkehrsministern und unterstützte zahlreiche Bürgermeister bei Verkehrsprojekten. Heute ist er Professor emeritus am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien.

abends waren die Blechrolläden herunter. Man wollte die Innenstadt mit ihrer Architektur aufwerten und etwas verkehrsberuhigen. Ich habe eine Variante vorgeschlagen, die Kärntnerstraße für den Autoverkehr zu sperren und den Graben und die Augustinerstraße auch gleich. Dazu mussten 120.000 Autos verbannt werden. Meine Vorstellung war damals, die Ringstraße zur Einbahn zu machen und die Zweierlinie als Gegenbahn mit großer Grünfläche. Das ergab wochenlange Diskussionen, weil es nicht vorstellbar schien, mit dem Auto nicht durch die Innere Stadt durchfahren zu können. Und so wurde schließlich als Kompromiss eine Variante mit der Durchfahrt bei der Peterskirche umgesetzt. Diese Arbeiten fielen zeitlich mit einer Untersuchung zusammen, die ich als Dissertant machte.

Was war das Ziel dieser Untersuchung?

Ich optimierte die Signalanlagen nach meinen Vorstellungen und saß dann oben auf der Votivkirche und filmte mit meiner 16-mm-Kamera, was sich unten abspielt. Und siehe da: Die Autofahrer reagierten nicht rational, sondern nach Gewohnheit. Wenn bei einer Ampel grün

war, fuhren sie bei der dahinterliegenden wie gewohnt drüber, selbst wenn dort rot war. Wie ein geölter Blitz bin ich vom Kirchturm hinuntergelaufen und hab mein Programm sofort herausgenommen.

Das Ziel war, durch Optimierung der Signalsteuerung maximal viele Autos durch ein Gebiet zu bringen. Heute weiß ich, dass diese Denkweise eine Sackgasse ist. Man muss dem Autoverkehr Grenzen setzen.

Damals gab es den Beschluss, die Ringlinien zu entfernen und die Autos über den Ring in Garagen zu bringen. Nachdem ich in Salzburg die Mönchsberggarage geplant habe, bekam ich den Auftrag, unter dem Heldenplatz eine Garage mit 5.000 Parkplätzen zu projektieren – das kam aber zum Glück anders.

Sind solche Garagen heute noch zeitgemäß, ziehen sie nicht eher den Autoverkehr in die Stadt?

Wenn sich mein Patient den Fuß bricht, muss ich ihn stützen. Das ist 50 Jahre her, damals ging es nicht anders. Auch in Eisenstadt ist die Garage vor dem Schloss und war nötig, um die Fußgängerzone zu verwirklichen. In Salzburg

war meine Bedingung bei der Errichtung der Mönchsberggarage, dass die Festspielbesucher acht Stunden Parkzeit haben – die Rechnung ist voll aufgegangen: Die Leute bleiben länger in der Stadt, gehen einkaufen und essen und fahren nicht alle gleichzeitig hinein oder hinaus. Heute würde ich die Stadt zusperren und die Autos weiter draußen lassen, da hätte ich keine Bedenken, besonders in Wien nicht. Wir haben so einen guten öffentlichen Verkehr, Privatautos haben in der Stadt nichts verloren.

Die Ringlinien fahren immer noch – wie haben Sie sie gerettet?

Zu dieser Zeit formierten sich erste Widerstände gegen die Autobahn am Ring, die Gürtelautobahn und die Autobahnen am Donaukanal. Mich hat an der Heldenplatzgarage vor allem gestört, dass es keine Verbindung zum Burgtheater und zur Innenstadt gab. Das Problem war, dass die Verkehrsprognosen keine verhaltensbasierten Modelle verwendet haben, es wurde nicht mit einbezogen, was die Leute zwischen Ein- und Aussteigen gemacht haben. Ich machte den Vorschlag, die „Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs nach Eröffnung

der U2“ zu untersuchen. So konnte ich das mit einem verbesserten Modell wieder in München rechnen und es hat sich herausgestellt, dass die U2 nie mehr als 15.000 bis 20.000 Fahrgäste und nicht 45.000 bis 50.000 haben wird.

So ist es mir in Zusammenarbeit mit den Kollegen in der Stadtplanung gelungen, nachzuweisen, dass die Ringlinien bleiben müssen. Das hat die Beamten im Rathaus überzeugt. Man hat das Umdenken dann mit der Standfestigkeit der Reiterstatuen erklärt und die Straßenbahnlinien erhalten. Das ist ein Segen für die Stadt! Dort, wo heute die Haltestellen der Ringlinien sind, wäre die Ausfahrt der Heldenplatzgarage gewesen.

Das war das Ergebnis einer mutigen Verwaltung, die evidenzbasiert gehandelt hat und auch einer Politik, die auf ihre Verwaltung gehört hat und nicht rein populistisch gehandelt hat.

Ja, als Politiker muss man mutig sein, man hat ja eine Verantwortung. Um etwas voranzubringen braucht es drei Ebenen: Politik, Verwaltung, Experten. Jede Ebene muss für sich unabhängig, mutig und voll verantwortlich sein, und es muss bei allen dreien Vertrauen herrschen. Dann kann man erfolgreich etwas voranbringen.

Wie zufrieden sind Sie heute mit der Wiener Innenstadt?

Ich habe eigentlich gedacht, dass sie Mitte der 1980er-Jahre autofrei sein wird. Es kann ja nichts passieren. Wir haben die Straßenbahn, die U-Bahn drinnen, was kann da passieren? Nichts. Ich setze mich so dafür ein, weil Wien einer meiner liebsten Patienten ist und ich möchte, dass es der Stadt gut geht.

Gibt es ein Rezept für gute Stadtentwicklung?

Ein guter Arzt schaut sich alles an, hinterfragt Eigenarten und Verhaltensweisen und gibt dann für das gleiche Leiden dem einen etwas anderes als dem anderen, weil er weiß, bei wem was hilft. Das ist bei den Städten genau das Gleiche. Jede Stadt funktioniert anders. In Eisen-

stadt ist das Citytaxi ein Erfolg, weil es genau auf Eisenstadt zugeschnitten wurde. Woanders wird das kopiert und funktioniert nicht. Das ist logisch, aber dennoch verstehen es viele nicht. Aber mit der richtigen Methode kann man jede Stadt sanieren.

Was empfehlen Sie also den Politikerinnen und Politikern?

Mehr Mut! Zum Beispiel haben wir in Innsbruck auch eine Fußgängerzone gemacht, unter schwierigsten Bedingungen und gegen den Willen der Geschäftsleute. Man muss sich vorstellen, damals führte die Bundesstraße direkt am Goldenen Dachl vorbei! Aber vor der Olympiade musste der Bürgermeister etwas machen, und er hatte nichts, bis auf unser Verkehrskonzept. Bei einer Veranstaltung dazu wurde ich wüst beschimpft. Damals hat der Vizebürgermeister Oberfeldner in den Saal gerufen: „Ich glaub dem Knoflacher, wenn euch das nicht passt, wählts mich ab das nächste Mal.“ Das war mutig, und das nächste Mal hat er gewonnen.

Einige Jahre später kamen übrigens die Tiroler Geschäftsleute zu mir und baten mich um die Ausweitung der Fußgängerzone. Sie haben mir eine Untersuchung finanziert, und es hat sich herausgestellt, dass die Fußgängerzone in der Altstadt die Menschen und auch Autofahrer anzieht, sie stellen ihr Auto in die Garage und lassen ihr Geld in mehreren Geschäften und gehen meistens auch noch essen. Auch Leute, die in der Umgebung in Ämtern, dem Rathaus oder in der Landesregierung zu tun haben, gehen gerne in die Altstadt und lassen ihr Geld dort. Egal, ob die Garage weiter weg ist, die Innenstadt ist ein Attraktor, wir müssen solche Attraktoren schaffen.

Was bräuchten wir noch für die Verkehrswende?

Ein längst überfälliger Punkt ist die Beseitigung des stadt- und gemeindezerstörenden §2 der Reichsgaragenordnung aus 1939. Wenn ich ein Haus baue, muss ich auch Garagenplätze bauen. Aber mit den Autos löse ich die Menschen aus der Gemeinde, mit dem Auto habe ich eine viel größere Reichweite als die Gemein-

degrenzen. Wenn ich im Auto sitze, lande ich im Shoppingcenter und nicht mehr im Innenstadtgeschäft.

Der Schlüssel ist der Parkplatz. Der öffentliche Verkehr in Wien wäre heute nicht dort, wo er ist, wenn wir nicht die Parkraumbewirtschaftung hätten. Der erste Schritt dazu ist: kein Parken mehr an der Oberfläche. So wie ich meine Schuhe auch nicht ins Bett oder ins Schlafzimmer mitnehme, sondern sie im Vorraum ausziehe.

Aber viele Städte sind von den Parkometergesetzen der Länder abhängig und haben wenig Spielraum. Wenn man z. B. im Bundesland Kärnten an der Oberfläche Stellplätze rückbauen möchte, sagt das Landesgesetz, dass dann anderswo Stellplätze an der Oberfläche zu schaffen sind. Auch sind Städte ohne Statut – also die überwiegende Mehrzahl der Städte in Österreich – bei der Verhängung von Tempolimits und der Realisierung von Fußgängerzonen von der Entscheidung der Bezirksverwaltungsbehörde abhängig. Das sind Beispiele, wie man Städte systematisch zerstört. Jeder Parkplatz in der Stadt, nicht nur auf der Oberfläche – und da gibt es viele Studien –, zerstört Geschäftsfläche. Diese Zusammenhänge gehören aufgezeigt und diese Gesetze gehören geändert.

Ein anderes Thema: Auch an der Entwicklung des Radverkehrs waren Sie nicht unbeteiligt ...

Ja, mit den Arbeiten zum Radverkehr habe ich damals das Mobilitätswachstum zu Grabe getragen. Die Mobilität nimmt nicht zu, die Mobilitätsformen ändern sich nach dem Angebot. Wir haben 1975 gesagt, wir brauchen im Verkehrskonzept mehr Rad für Wien. Mithilfe des ARBÖ, der ja ein Radfahrclub war, haben wir 250.000 Schilling aufgetrieben, sind 800 km abgeradelt und haben die Radwege überall dort geplant, wo Schulen, Einkaufsmöglich-