

# „Benzin löscht kein Feuer“

Wir sind infiziert vom Virus Auto, sagt Hermann Knoflacher. Der bekannte Verkehrsexperte hat eine Therapie dagegen.



Foto: Alexander Alber

**Blechlwinen so weit das Auge reicht. „Eine Gesellschaft, die das Auto im Hirn hat, lehnt alles andere ab, was das Auto in seiner Position gefährdet“, sagt Hermann Knoflacher.**

*Der österreichische Verkehrsexperte Hermann Knoflacher ist auch in Südtirol bekannt für seine Planungsarbeiten zur Verkehrsberuhigung. Ehemals als Auto-Gegner verpönt, gilt er heute als Visionär einer modernen Mobilität. In seinem jüngst erschienenen Buch analysiert er die Fehlentwicklungen unserer vom „Virus Auto“ befallenen Gesellschaft.*

**ff:** Ihr soeben erschienenes Buch hat einen ziemlich provokanten Titel: „Virus Auto 4.0“.

**Hermann Knoflacher:** Ich würde ihn eher als trocken wissenschaftlich bezeichnen.

## Ist das Auto denn ein Virus?

Es hat die Eigenschaften eines Virus. Es hat sich in die menschliche Gesellschaft wie das Virus in eine Zelle eingeschleust. Das Auto besetzt in kürzester Zeit alle entscheidenden Bereiche zur Steuerung der Prozesse seiner eigenen Vermehrung: Körpereigene Zellen

können ihre Energie nicht mehr für ihre ureigene Aufgabe verwenden, stattdessen werden sie zur Replikation der Viren eingesetzt. Das Auto hat die menschliche Gesellschaft dazu gebracht, ihre Energie für dessen Vermehrung einzusetzen. Ich habe das ja schon 2009 in meinem ersten Buch festgehalten. Meine These wurde bis heute nicht widerlegt.

### **Das Auto hat von uns Besitz ergriffen?**

So ist es. Die Schwierigkeit besteht darin, dass wir selber uns eine technische Entwicklung mit den Möglichkeiten aber gleichzeitig auch mit der Beschränktheit unserer Vernunft geschaffen haben, der wir geistig, kulturell und sozial nicht gewachsen sind. Dazu kommt noch der Irrsinn des ewigen Wachstums, der alles überstülpt: Viren und Konzerne kennen kein endliches Wachstum. Das Auto hat sich in die älteste Schicht unseres Gehirns eingenistet, dort wo unsere Energie verrechnet wird. Alle anderen Schichten sind evolutionsgeschichtlich später dazugekommen, das Auto wirkt also durch alle anderen Schichten hindurch. Das heißt, dass sich das Wertesystem verändert hat. Pointiert formuliert: Wir sehen die Welt, wie es das Auto wünscht, dass wir sie sehen.

### **Der vom Auto regierte Verstand hat aus einer Welt für Menschen eine Welt für Autos gemacht?**

Genau das ist in den letzten hundert Jahren passiert. In Südtirol lässt sich diese verschwundene Welt für Menschen in den alten Ortskernen noch gut erkennen: Diese Welt besteht aus Schönheit, sozialen Beziehungen, engen Gassen, einer hohen Dichte an verschiedenen Möglichkeiten hinsichtlich Arbeit und Wohnen und anderem mehr. Das Auto hat diese Welt verdrängt. Ein Schlüsselmoment dabei war die sogenannte Reichsgaragenordnung. Sie schrieb vor, dass für Wohn- und Arbeitsaktivitäten in unmittelbarer Nähe Autoabstellplätze vorzusehen sind. In solchen Normen gründet auch die Ursache aller Verkehrsprobleme. Das hat man nie begriffen. Man sucht lieber nach Lösungen bei den Symptomen – dem Fließverkehr –, wo sie aber nicht gefunden werden können.

### **Welche Virenbehandlung empfehlen Sie?**

Es gilt das Ankoppeln an die Zelle zu verhindern – und damit die daraus resultierenden Krankheiten beziehungsweise Verhaltensänderungen. Früher waren Dörfer autarke Strukturen, lebendige Zellen. Dann hat sich das Auto samt

Abstellplätzen breitgemacht. Jahrhundertalte und stabile Beziehungsnetze wurden aufgelöst, zum Einkaufen wird heute zum Supermarkt ins Gewerbegebiet oder ins Einkaufszentrum gefahren. Genauso wie das Auto den Menschen in puncto Geschwindigkeit in eine Dimension bringt, für die er evolutionär nicht ausgestattet ist, genauso verändert es die Wirtschaft in einer Form, die im Gesamtkontext nur mehr schwer zu begreifen ist.

### **Das heißt?**

Plötzlich sind es Konzerne, die unser Alltagsleben bestimmen. Die meisten Menschen nehmen gar nicht wahr, dass wir dadurch auch einen Teil unserer Freiheit verlieren. Und wir zahlen auch noch dafür, wie die Ausgaben der Haushalte zeigen. Ein durchschnittlicher Haushalt in Deutschland, Österreich und der Schweiz gibt für das Auto rund 40 bis 50 Prozent mehr aus als für die Kinder. Gemessen an den Geldausgaben hat man das Auto lieber als das eigene Kind.

### **Dabei bezeichnen Sie das Auto in Ihrem Buch als das ineffizienteste Verkehrsmittel überhaupt.**

Das ist es auch. Wenn man für den Transport eines 80 Kilo schweren Menschen ein Fahrzeug benötigt, das 1.500 Kilo schwer ist und das das Hundertfache an Energie braucht, dann ist das energietechnisch absurd. Aber im Gehirn wird das ganz anders verrechnet, denn da zählt nur, dass man eigene Körperenergie – das Zufußgehen – einspart. Im Auto sitzt man bequem und hat den Kontakt zum Boden verloren und damit auch den Kontakt zur eigenen alten Kultur und Zivilisation. Das ist ja das Problem.

### **Was ist mit der Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit?**

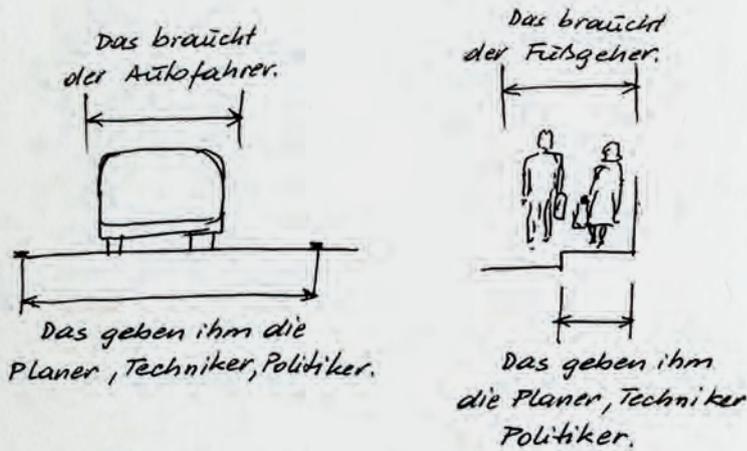
Es gibt im System keine Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit, die Mobilitätszeit ist eine Konstante. Aber das weiß man schon lange, nur ist das noch nicht durchgedrungen, weil man im Einzelfall das Gegenteil erlebt, wenn man schneller von A nach B kommt und sich als Teil des Systems mit diesem verwechselt. So wird mit einer Größe, die null ist, der Nutzen von Investitionen schneller Verkehrssysteme berechnet. Ich habe anfänglich diesen Blödsinn selber unterrichtet, bin damit Hochschulprofessor geworden. Hätte ich das zuvor schon so fundiert gewusst, hätte ich nie zum Professor werden können. Denn eine Gesellschaft, die das Auto im Hirn hat, lehnt alles andere ab, was das Auto in seiner Position gefährdet.



Foto: Privat

### **DER VISIONÄR**

Hermann Knoflacher (gebürtiger Kärntner, Jahrgang 1940) studierte Bauingenieurwesen, Mathematik und Geodäsie. Als Professor forschte und lehrte er an der TU Wien, gründete und leitete das Institut für Verkehrswesen im Österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit und betrieb ein eigenes Ingenieurbüro. Er plante für Gemeinden (auch in Südtirol), beriet Minister, die EU-Kommission und internationale Organisationen und gründete den Verkehrsclub Österreich. Knoflacher ist Autor von über 600 wissenschaftlichen Publikationen und hat mehrere Fachbücher veröffentlicht.



Die Strukturen bestimmen das Verhalten



Lebensfeindliche Räume meidet man

**Es kommt zur Auto-gerechten Stadt.**

Die Auto-gerechte Stadt ist mit zwei vollkommen falschen Grundannahmen verbunden. Erstens: dass es keine Rolle spielt, wie weit man es von zu Hause zum Arbeits- oder Schulplatz oder Einkauf hat. Zweitens: dass es nur an einem selbst liegt, die eigenen Mobilitätsbedürfnisse zu organisieren. Heute scheint der Einzelmensch ja gar keine Wahl mehr zu haben, gegen den Strom zu schwimmen. Es wäre die Pflicht der Gemeinde, des Landes und auch des Staates, den Menschen zu helfen, aus dieser Falle herauszukommen.

**Und wie soll das geschehen?**

Indem man die Bauordnung so ändert, dass das Auto nicht mehr an die Zelle, an den Einzelmenschen ankoppeln kann. Das Auto muss von der Zelle weg in eine Position gebracht werden, wo es zwar noch seinen Nutzen erfüllen kann, aber nicht mehr den Menschen Lebensraum raubt. Hierfür braucht man die richtigen Partner in Verwaltung und Politik. Mit Fußgängerzonen entstehen wieder Geschäfte, Sozialbeziehungen und Arbeitsplätze.

**Beispiel Wien ...**

Dort haben wir in den 1970er-Jahren begonnen, Fußgängerzonen auszudehnen, gebührenfreie Parkplätze abzuschaffen, Grünzonen einzurichten, Bäume zu pflanzen und den Straßenraum wieder menschengerecht zu machen. Ich habe es seit 50 Jahren mit Kaufleuten zu tun, die mir immer unterstellt haben, dass ich die Wirtschaft umbringe, wenn ich das Auto von der Straße verbanne – das Gegenteil ist der Fall. Auf die Parkfläche eines Autos kommen fünf Fußgänger, die mit ihren Brieftaschen an Geschäften vorbeigehen. Mit anderen Worten: Es fließt viel mehr Kaufkraft vorbei als zuvor.

**Das erfordert einen radikalen Umbau unserer Städte und Dörfer.**

Ja, ganz sicher. Dieser Umbau findet auch an immer mehr Orten statt. Was grundlegend krank ist, braucht eine radikale Behandlung. Vielerorts aber hat man Angst vor einem radikalen Rückbau, man geht es zu zaudernd an.

**Die Regierung der Kurstadt Meran hat soeben ein Standseilbahn-Projekt abgelehnt, das das Zentrum mit dem Passeiertal und den umliegenden Gemeinden von Schenna und Tirol hätte anbinden sollen. Eine vertane Chance?**

Nur wenn man oben und unten autofrei macht, bekommt eine Seilbahn erst ihren Sinn.

Um die Problematik für seine Leser anschaulicher zu machen, hat Hermann Knoflacher in seinem Buch Skizzen angefertigt.

Sie plädieren seit Jahrzehnten für einen ganzheitlichen Blick auf die Verkehrsplanung. Der disziplinübergreifende Blick auf den Verkehr ist notwendig, weil die Ursache des Problems tiefer liegt. Der Körperenergieverbrauch zieht sich durch alle Evolutionsschichten hindurch. Eine Veränderung beim Faktor Körperenergieverbrauch hat eine Veränderung bei allen anderen Disziplinen zur Folge: Es verändert sich das Rechtssystem im Sinne des Autos, es verändert sich das Wertesystem und die Wahrnehmung unserer autozerstörten Umwelt.

Illustrationen aus: Virus-Auto 4.0

## Sie beklagen mangelndes Systemverständnis auf vielen Ebenen.

Wir haben Systeme gebaut, die außerhalb der evolutionären Ausstattung unserer Sinne Wirkungen auslösen, die wir immer erst zu spät wahrnehmen. Dann sitzen wir bereits in der Falle, sind Gefangene des Systems. Wir tun so, als ob wir hilflos wären. Dabei ist es doch die Aufgabe der Wissenschaften, den Menschen zu helfen und nicht noch tiefer in Systemzwänge hineinzumanteln, wie das die lieben technischen Kollegen jetzt mit der Elektromobilität vormachen. Das Autovirus wird dadurch nur noch stärker lokal gebunden und die Menschen noch abhängiger gemacht. Das, was vorher mit schlechtem Gewissen gemacht wurde, wird nun – ganz elektrisch – mit gutem Gewissen gemacht. Man mag damit den Emissionen beikommen, nicht aber dem Grundproblem des Verkehrs. Energie – ganz gleich aus welcher Quelle – geht in Verbindung mit Rädern mit dem Verlust an Bodenkontakt, an Sozialbeziehungen, an Nähe und ganz allgemein an Natur einher. Wer dies außer Acht lässt, bleibt ein Gefangener innerhalb des Systems Auto.

## In der Praxis heißt das?

Dass das Auto nicht näher sein darf als alle anderen für das Leben notwendigen Kontakte. Mit anderen Worten: Das Auto muss am Rand des Dorfes, der Stadt abgestellt werden. Das wissen viele Gemeinden in Südtirol, weil ich ihnen das schon vor Jahrzehnten dargelegt habe. Was hindert uns, Bauordnungen zu erlassen, die wieder menschengerecht und klimaverträglich sind? Es wäre die Voraussetzung für die Gesundung von der Viruskrankheit. Wir müssen die Hebel im Rechtssystem umlegen, in den Sozialbeziehungen und in der Information. Auch in der Bepreisung.

## Zum Beispiel?

In Wien kostet eine Jahreskarte für den öffentlichen Nahverkehr 365 Euro, das heißt 1 Euro am Tag. Wer sein Auto parken will, zahlt 2,40 Euro – pro Stunde. Das wird auch gut kontrolliert. Die Botschaft: Wer mit dem eigenen Auto herumfährt, zahlt drauf. In den Wiener Bezirken, wo das alles umgesetzt wurde, zeigt sich: Die Zahl der Einwohner und die Zahl der Kinder hat zugenommen, der Autobestand stark abgenommen – so wie der Mobilisierungsgrad in der Stadt insgesamt. Man sieht, was eine entsprechende negative Rückkoppelung für die Autobenutzung bringen kann. Allerdings wird in Wien nach wie vor ein Fehler gemacht: Für Wohnungen sind immer noch Autoabstellplätze vorgesehen. Mit Benzin löscht man aber kein Feuer.

## Sie werden seit vielen Jahren ob Ihrer Therapie gerade auch von Wissenschaftskollegen heftig kritisiert.

Ich bin immer relativ gut gelaunt, wenn ich persönlich angegriffen werde. Die Emotionen zeigen doch, dass Sachargumente fehlen. Und wenn man keine hat, dann kontert man mit persönlichen Angriffen. Es ist eine alte Geschichte: Man versucht den Überbringer zu entwerten, weil einem die Nachricht nicht passt.

## Können sich Ingenieurbüros und Verkehrsplaner überhaupt leisten, mehr als nur Verkehrsberuhigungen vorzuschlagen?

Wenn sie gewinnorientiert sind nicht. Man braucht nur schauen, was landauf, landab auch in Südtirol passiert. Da wird ein bisschen was für Fußgänger gemacht, ein bisschen was für Radfahrer und der öffentliche Personennahverkehr beschworen. Das sind Symptombekämpfungen, man geht Wege des geringsten Widerstandes, weil man sich nicht traut, die Ursache zu bekämpfen und gegen das Auto vorzugehen. Medizinisch gesehen wäre das absolut inakzeptabel, Pfusch. Man kann eine einfache Frage stellen, um zu wissen, wie sehr man vom Virus Auto befallen ist: Welches Dorf in Südtirol ist noch so autark wie vor 60 Jahren? Man erkennt, was passiert ist, wie das Auto Lebensraum geraubt hat.

## Man ruft nach Umfahrungsstraßen.

Ja, und damit berauben wir uns jener Natur, die wir ja erhalten wollen, opfern sie für eine Größe, die es im System überhaupt gar nicht gibt: nämlich der Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit. Im Vinschgau hat man beispielsweise dort relativ klug gehandelt und eine Schnellstraße durch das Tal verhindert. In dem Moment, wo man Widerstände auf der Vinschgauer Straße abbaut, wird diese aber noch viel mehr zu einer internationalen Durchzugsstraße werden. Fahrbahnen für den Autoverkehr auszubauen, während man gleichzeitig den öffentlichen Personennahverkehr ausbaut, ist ungefähr so absurd, wie einen Acker umzustecken und gleichzeitig den Humus zu entfernen.

## Ihr Fazit?

Je größer der Mangel an Lebensnotwendigem am Ort ist, wo man sich aufhält, umso größer der Zwang und Aufwand für die Fernmobilität. Man muss das zum Leben Notwendige wieder in Gehweite bringen. Wenn man das nicht schafft, muss man sich auch von der Vorstellung des Menschen als einem intelligenten Lebewesen verabschieden. ■

Interview: Markus Larcher



## WACHRÜTELUNG

### Knoflachers Buch:

In „Virus Auto 4.0 Lebensraum für Mensch und Natur in Stadt und Land“ (432 Seiten, Alexander Verlag 2023, 22 €), einer aktualisierten und überarbeiteten Neuauflage seines Buchs „Virus Auto“ von 2009, beschreibt Verkehrsexperte Hermann Knoflacher die Fehlentwicklungen unserer vom „Virus Auto“ befallenen Gesellschaft. Er zeigt aufschlussreich auf, wie die autogerechte Planung zur Zerstörung sozialer, urbaner und ländlicher Strukturen geführt hat – und warum der Mensch sein Verhalten trotz enormer Schäden und Belastungen nicht ändert. Der Autor zeigt aber auch auf, wie sich aus der Misere herauskommen ließe.