

„Das Auto steht überall im Weg, auch in Berlin. Man muss es wegräumen“

Berliner Zeitung

Berlin Das Auto ist für Hermann Knoflacher ein Virus, das Menschen und Städte schädigt. „Mit ihm ist vieles anders geworden“, sagt der Verkehrsplaner aus Österreich. „Menschen mit Auto dürfen andere Menschen mit Abgasen vergiften, und sie dürfen deren Leben gefährden. Auch die Städte leiden.“ Doch inzwischen haben viele Planer Konzepte umgesetzt, die auf die Ideen des streitbaren Mobilitätsexperten zurückgehen. Der 79-Jährige empfiehlt auch den Berliner Politikern, mutig Konflikte durchzustehen, damit Straßen menschengerecht werden. Hinterher seien die Bürger froh, sagt er.

Herr Professor Knoflacher, wie lange ist es her, dass Sie ein Auto gesteuert haben?

Ungefähr 14 Tage.

War das Ihr Auto?

Ein privates Auto habe ich seit 1999 nicht mehr. Ich komme gut ohne aus, für fast alle Wege im Alltag nutze ich meine Füße, das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr. In Wien profitiere ich von Verbesserungen, die ich selbst vorgeschlagen habe. Allerdings gehört zu meinem Büro in Klosterneuburg ein Dienstwagen, weil wir auch zu Orten müssen, die mit dem öffentlichen Verkehr nicht gut erreichbar sind. Der Wagen wird aber nicht mehr so intensiv genutzt wie früher.

Ist das nicht trotzdem merkwürdig: Ein Autofeind fährt Auto?

Zu einer Sache wie dem Auto habe ich keine emotionale Beziehung. Es ist ein Gebrauchsgegenstand, ein Gerät, nicht mehr, und kein Lebewesen, zu dem man Beziehungen entwickeln kann. Nicht jeder, der die Diktatur des Autos ablehnt, ist autofeindlich. Das ist ein Vorurteil von Menschen, die sich nicht auf einer rationalen Ebene mit mir auseinandersetzen wollen.

Ein Autofreund sind Sie aber auch nicht.

Das ergibt sich von selbst. Das Auto muss aus der Stadt hinaus, gar keine Frage. Wenn wir dort Verkehrsmittel mit hoher Geschwindigkeit hineinlassen, dann hinterlässt das Wunden. Durch mehr Geschwindigkeit im System spart man keine Zeit, sondern verändert die Strukturen, indem einst kurze Wege länger werden. So zerstört das Auto das Umland und das Innenleben unserer Städte. Oft dient es auch als Kompensationsmittel für mangelnde geistige Mobilität. Die traditionelle Verkehrsplanung ist eine Disziplin, in der weitgehend ohne wissenschaftliche Grundlagen gearbeitet wurde und immer noch wird. Ganze Bereiche der Mobilität wie der Fuß- und Radverkehr kamen nicht vor, und in den Städten wurde vieles, was dem Auto im Weg stand, weggeräumt – zum Beispiel Straßenbahnen. In West-Berlin wurde 1967 die letzte Strecke stillgelegt.

Hermann Knoflacher ist emeritierter Professor der Technischen Universität Wien. Von 1985 an leitete er das dortige Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Bis heute ist er als Berater tätig.

Foto. privat

Wenn versucht wird, den Platz fürs Auto einzuschränken, gibt es Ärger. Warum ist das so?

Das Auto verändert die Persönlichkeit grundlegend. Es liegt tiefer im Hirn des Menschen verankert als Beziehungen zu anderen Menschen. Wenn den Menschen Beziehungen wichtiger wären als ihre Fahrzeuge, würden sie nicht dulden, dass ihre Liebsten Tag für Tag durch den Kraftfahrzeugverkehr gefährdet werden. In Deutschland, Österreich und der Schweiz geben die Haushalte im Schnitt mehr für ihre Autos aus als für ihre Kinder. Ein Schlüsselerlebnis hatte ich während der Energiekrise 1973, als der Kraftstoff knapp wurde. Ein Tankwart erzählte mir von einem wütenden Autofahrer, der nicht tanken durfte. Wenn man ihm sein Auto wegnehmen würde, wäre das schlimmer, als wenn jemand seine Ehefrau umbringen würde, habe der Autofahrer gesagt. Das lässt tief blicken.

Seit Jahrzehnten wird versucht, den Menschen ihre Privatautos abspenstig zu machen, fast ohne Erfolg. 2016 ist in Berlin eine rot-rot-grüne Koalition in Berlin angetreten, Mobilität anders zu gestalten. Trotzdem nimmt die Zahl der Pkw immer weiter zu.

Auch in Berlin gibt es weiterhin Strukturen, die das Autofahren begünstigen oder regelrecht dazu zwingen, Auto zu fahren. Das fängt schon damit an, wenn Sie aus der Tür treten. Das erste, was Sie sehen, sind Autos. Überall werden die Wege für Fußgänger von Autos behindert und eingeschränkt und die Menschen auf Gehsteige verbannt. Berlin braucht Politiker mit Mut und Vertrauen, die wissen, wie eine Stadt zu heilen ist. Benötigt werden Persönlichkeiten, die wirksame Lösungen akzeptieren, verstehen und durchsetzen.

Wie sieht Ihre bisherige Bilanz für die Mobilitätswende in Berlin aus?

Schwach, gemessen an dem späten Beginn. Wobei Berlin aber auch ein schwieriges Pflaster ist. Die Zerstörungen während des Krieges und die Teilung haben in zentralen Bereichen schwere Wunden geschlagen. Es entstanden Hohlräume, die städtebaulich nicht aufgefüllt wurden. Außerdem gab es diverse Experimente in Unkenntnis des Organismus' Stadt. Die Stilllegung der Straßenbahn im Westen der Stadt habe ich schon angesprochen. Autobahnen wurden in die Stadt hineingebaut. Das war auch in Wien geplant, doch Ende der 60er-Jahre begann sich Widerstand zu entwickeln. 1972 erteilte der damalige Bürgermeister Slavik allen Autobahnprojekten eine Absage. Rückblickend ein Glück.

In Berlin wird immer noch das Stadtautobahnnetz erweitert, auch unter Rot-Rot-Grün. Derzeit ist man dabei, die A100 über Neukölln hinaus zum Treptower Park zu verlängern.

Dass im heutigen Berlin noch eine Autobahn gebaut wird, ist Irrsinn. Ein Verbrechen gegen die Zukunft. Die Verlängerung der A100 wird eine Belastung für die Zukunft sein. Der Senat hätte dieses Projekt längst stoppen müssen. Es ist absurd, dass die Politiker nicht in der Lage sind, den Lebensraum Stadt gegen solche Projekte zu verteidigen.

Die A100 ist ein Bundes-, kein Landesprojekt.

In Österreich ist der Autobahnbau ebenfalls Bundesangelegenheit. In Wien wurde der Konflikt aber zugunsten der Stadt und ihrer Zukunft ausgetragen.

In diesem Jahr sind in Berlin bislang mehr als doppelt so viele Menschen von Kraftfahrzeugen getötet worden als im selben Zeitraum des vergangenen Jahres. Wie kommentieren Sie die Unfallbilanz?

Aus der Ferne ist das schwer zu beurteilen. Für sich genommen ist die Zahl der Toten nicht immer aussagekräftig. Nicht selten hängt es vom Zufall ab, ob ein Mensch einen Zusammenstoß mit einem Kraftfahrzeug überlebt oder nicht. Generell gilt, dass die Entwicklung der Zahl der Schwerverletzten aussagekräftiger ist. Auf jeden Fall lässt sich sagen, dass die Situation in Berlin nicht so schlimm wie in anderen Städten ist. Die

Verkehrssicherheit hängt mit der Geschwindigkeit zusammen. Bei einer meiner Studien ging es um die Frage, warum die Zahl der Verletzten in Wien Ende der 1970er-Jahre nach einem positiven Trend wieder zugenommen hat. Es konnte nachgewiesen werden, dass dies mit der Eröffnung von zwei Autobahnabschnitten am Stadtrand zusammenhing. Ein Teil des Autoverkehrs verlagerte sich aus der Stadt, was in Stadtstraßen das Tempo erhöhte – und damit auch die Zahl der Unfälle.

Sollte Berlin stadtweit Tempo 30 einführen?

Das wäre bei den Veränderungen, die nötig sind, ein wichtiges Element. Aus meiner Sicht ist aber ein anderes Thema wichtiger: das Parken in der Stadt. Auch in Berlin müssen wir, wie in allen Städten, die wirksame zukunftsfähige Verkehrspolitik machen wollen, den Parkraum verknappen. Das bedeutet: Parkplätze aufheben, um den freiwerdenden Raum sinnvoller zu nutzen – für Bäume, Sitzgelegenheiten, Fahrradstellplätze, Geschäfte, Gärten. Der verbleibende Parkraum muss verteuert werden. Vier Euro pro Stunde fürs Parken sind in solchen Städten angemessen. Wichtig ist zudem, engmaschig zu kontrollieren, ob die Parkgebühren auch wirklich gezahlt werden. In Wien ist das der Fall. Zugleich kostet eine Jahreskarte für Bahn und Bus bei uns nur einen Euro pro Tag.

In Berlin gibt es Skepsis, ob ein 365-Euro-Jahresticket sinnvoll wäre. Der Nahverkehr sei für den erwarteten Fahrgastzuwachs nicht ausgelegt, heißt es. Würden Sie ein solches Ticket trotzdem für sinnvoll halten?

Kopieren heißt nicht kapiieren. In Wien passt das 365-Euro-Jahresticket in das Gesamtsystem. Als es eingeführt wurde, gab es in den meisten Bezirken schon eine Parkraumbewirtschaftung. In Berlin sollte das Geld, das für Autobahn- und Straßenprojekte eingeplant worden ist, zur Ertüchtigung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden. Dann wird man das Fahrgastaufkommen bewältigen. Außerdem ist Berlin viel fahrradtauglicher als Wien mit den vielen engen Straßen.

In Berlin wird auch diskutiert, ob für Autofahrten in der Innenstadt künftig eine City-Maut fällig werden sollte. Von knapp neun Euro pro Tag ist die Rede. Was sagen Sie zu einer solchen Gebühr?

Die City-Maut wurde entweder für den weiteren Ausbau von Straßen wie in Skandinavien eingeführt oder in relativ kleinen Bereichen von Großstädten wie London – dort mit viel PR und wenig Systemkenntnis. Eine solche Gebühr hat eine negative soziale Komponente und setzt zudem erst an, wenn der Mensch schon im Auto sitzt. Sie ist gut, um ideologisch Autofahrer abzuzocken und wenig wirksam, wenn die Kosten zum Beispiel über Betriebsausgaben kompensiert werden können. City-Maut ist eine Maßnahme mit wenig Wirkung und viel Aufwand. Die Elektronik-Konzerne freuen sich darüber, künftigen Sondermüll auf Kosten öffentlicher Mittel verkaufen zu können.

Ein weiteres Debattenthema in Berlin ist, ob außer dem Straßenbahnnetz auch die U-Bahn mit neuen Strecken erweitert werden sollte. Was raten Sie?

Muss man sich jedes Projekt im Detail anschauen und dann rational entscheiden. Wir müssen zwei Dinge sehen: Zum einen stehen hinter manchen Forderungen Lobbys, die ihre Interessen durchsetzen wollen. Der U-Bahn-Bau ist für die Baukonzerne lukrativer als der Straßenbahnbau. Zum anderen hängt es vom verfügbaren Geld und der verfügbaren Zeit ab, was wann gebaut werden sollte. Derzeit ist angesichts der zunehmenden Erderwärmung die Zeit der wesentliche Faktor. Das heißt: Maßnahmen für die Mobilitätswende müssen schnell gehen. Hier hat die Straßenbahn Vorteile gegenüber der U-Bahn. Nicht nur, dass die Baukosten deutlich niedriger sind, Straßenbahnen lassen sich auch zügiger bauen. Und was wesentlich ist: Man sieht sie in der Stadt.

Doch meist entziehen sie den Autos Platz.

Genau das ist aber die Voraussetzung für den Erfolg einer nachhaltigen städtischen Verkehrspolitik. Politiker und Verwaltung müssen den Mut aufbringen, dem Autoverkehr Fahrstreifen und Stellplätze wegzunehmen. Bei einer wirksamen und damit verantwortbaren Verkehrspolitik führt kein Weg daran vorbei. In unserem bisherigen System hat das Auto bislang inakzeptabel viel Raum. Wenn ich eine rationale Verkehrspolitik will, muss ich rational entscheiden – und in dieses System hineinschneiden. Davon muss auch der Fahrradverkehr profitieren. 1975 hatte Wien keine

Radwege und keinen Radverkehr, heute gibt es mehr als 1400 Kilometer Radwege und einen Radfahranteil, der politisch sensibel ist. Berlin hat heute schon bessere Verhältnisse.

Was kann Berlin von Wien lernen?

Mehr rationale Planung, weniger ideologische Planung. Sich nicht von Lobbys beherrschen lassen. Den oft zitierten Dualismus zwischen den Bezirken und der zentralen Stadtregierung, mit dem in Berlin manche Probleme erklärt werden, gibt es auch bei uns. So hat der zuständige Bezirksvorsteher der Grünen verhindert, dass eine sachlich begründete und für die Innenbezirke wichtige Straßenbahn gebaut wird, weil er stolz auf ein Stück von ihm umgesetzten Fußgängerbereich war, durch das die Straßenbahn geführt werden sollte, wo sie auch früher gefahren ist. Was Berlin auf jeden Fall auszeichnet, ist Platz. Die vielen breiten Straßen bieten gute Möglichkeiten, öffentlichen Raum umzuverteilen – vom Auto zu den Fußgängern und Radfahrern, den Kindern, den Alten, den lokalen Geschäften und Betrieben. Das Auto steht überall im Weg, auch in Berlin. Man muss es wegräumen.

Seit fünf Jahrzehnten setzen Sie sich für eine andere Verkehrspolitik und eine andere Verkehrsplanung ein. Hat es Sie getroffen, dass Sie viel Kritik einstecken mussten?

Am Anfang vielleicht, aber eigentlich auch damals nicht. Ich freue mich immer, wenn ich persönlich angegriffen werde, weil das bedeutet, dass mein Gegenüber keine Sachargumente hat.

Welche persönliche Bilanz ziehen Sie?

Ich bin Optimist geblieben. Wenn ich mich umschaue, auch im Ausland, sage ich: Da ist viel gelungen. Anfangs gibt es meist erbitterten Streit, wenn Platz auf den Straßen neu verteilt werden soll. Sind die Projekte schließlich gut umgesetzt, hört man kaum noch Kritik. Dann sind fast alle zufrieden, und positive Wirkungen zeigen sich.

Können Sie ein Beispiel nennen?

Anlässlich der Olympischen Winterspiele 1976 in Innsbruck habe ich den Generalverkehrsplan mit einer Fußgängerzone vorgesehen. Realisiert wurde sie allerdings zunächst nur in einem Teil der Altstadt, weil es von Seiten des Einzelhandels heftigen Widerstand gab. Ein paar Jahre später bekam ich in Wien unerwartet Besuch von den damaligen Geschäftsleuten. Sie waren gekommen, um mich mit einer Studie zu beauftragen, den autofreien Bereich zu erweitern. Denn in der Zwischenzeit hatte die Altstadt stark an Attraktivität gewonnen, die Umsätze nahmen zu. Ich konnte nachweisen, dass es bei Fußgängern häufig zu Ketteneinkäufen kommt. Häufig wird noch woanders gekauft, und man geht ins Café oder ins Gasthaus, weil man Leute trifft. Dagegen steuern Autofahrer meist nur ein Geschäft an, dann sind sie wieder weg.

In Berlin wird gerade über autofreie Einkaufsstrassen diskutiert.

Ich kann dies auch für Einkaufsmeilen wie die Friedrich- und die Tauentzienstraße empfehlen. Ich frage mich, warum dort immer noch Autos fahren.