



















der Menschen, sondern gegen die Siedlungen, gegen die lokale Wirtschaft, gegen die Kinder und gegen die Zukunft. Immer schneller wurde das System, auch immer „dümmer“, die Wege immer länger, der Mobilitätsaufwand immer größer, die Abhängigkeit von fossiler Energie immer deutlicher.

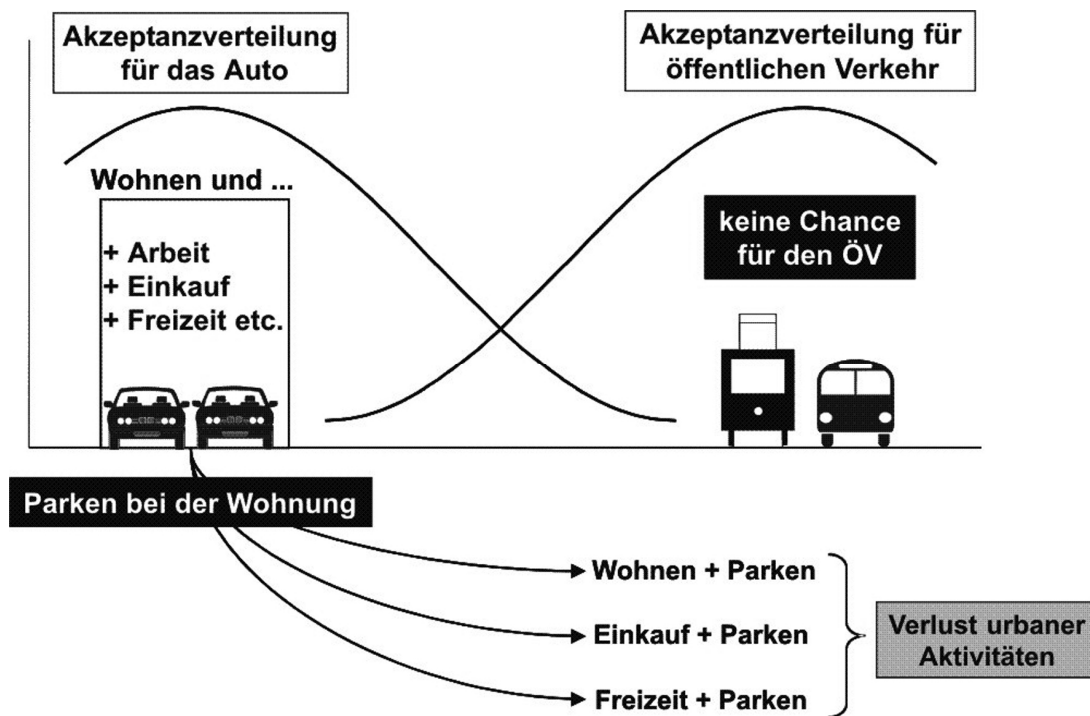
## 6 Langsamer, immer näher, immer klüger

Nur wenn man sich aus den schnellen Systemen wirksamer entkoppelt, wird man gezwungen, wieder klüger, langsamer zu werden, und damit rückt die Ferne in die Nähe. Rückt die Ferne in die Nähe, wird die Ferne interessant und vielfältig, weil sie anders sein wird als heute, wo die Ferne zur Nähe wurde und genauso ausschaut wie diese: verstellt mit Autos, wohin man auch fährt.

Die Lösung aus dem Dilemma und damit der Weg zurück zur Menschlichkeit ist schwieriger, muss die Menschheit doch den Weg vom Vierbeiner zum Zweibeiner noch einmal beschreiten, denn der Autofahrer ist ein Vierbeiner, der für seine Fortbewegung alle seine vier Extremitäten benötigt – im Unterschied zum Menschen, dessen Hände frei sind und der mit diesen in Verein mit den Augen und dem Hirn sowie seinen Ohren die Welt gestalten kann. Der Autofahrer kann sie nur nutzen, was man bei den Einkäufen in den Supermärkten beobachten kann, die im Wesentlichen nichts anderes sind als ergiebige Jagdgründe mit von den Konzernen geschickt aufgestellten Einkaufsfallen. In die Fallen tappen ja bekanntlich immer nur die Dummen. Und diese scheinen in der Zwischenzeit die absolute Mehrheit zu sein, wie es die Umsatzzahlen der verschiedenen internationalen Konzerne ja eindrucksvoll beweisen. Die Falle, in die die motorisierte Gesellschaft geraten ist, ist der Parkplatz bei den menschlichen Aktivitäten.

Will man diesen scheinbar unaufhaltsamen Zug zu immer schneller, immer weiter, immer dümmer entgehen, dessen Grundströmung auf der Ebene der physischen Ausstattung des Menschen, also der Physik, liegt, muss man die physischen Strukturen verändern, da der Mensch ja bekanntlich nicht aus seiner Haut heraus kann. Hier gibt uns die Politik klare Vorgaben: Sie verlangt Vorrang für den öffentlichen Verkehr, wir wollen nur Chancengleichheit für den öffentlichen Verkehr haben. Damit der reale Mensch Chancengleichheit strukturell als Mindestforderung wahrnehmen kann, muss der Weg vom und zum geparkten Auto mindestens genauso lang sein wie der Weg von und zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Das heißt, die Autos müssen aus der Fläche verschwinden, entsprechend weit entfernt von allen menschlichen Aktivitäten untergebracht werden und es darf in einer Stadt nicht mehr Möglichkeiten für Parkgelegenheiten oder Parkhäuser geben als etwa die Hälfte der Anzahl der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Erst wenn die Entfernung zum und vom Parkplatz mindestens ebenso lang ist wie zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, hat der reale Mensch eine Chance der Verkehrsmittelwahl (vgl. Abb. 2).

Abb. 2: Entfernungen zu Parkplätzen und zum ÖV



Rund 70% der heutigen Fahrbahnen werden damit überflüssig und können für verschiedene Aktivitäten bis hin zur Bebauung genutzt werden. Es kann wieder Stadt für Menschen entstehen. Der Anteil des Autoverkehrs sinkt dadurch nicht auf null, sondern wird im Gleichgewicht mit der menschlichen Verhaltensweise je nach der Art der Umorganisation um 25, 50 aber auch um über 90% reduziert werden können. Was viele heute als normal empfinden, nämlich Auto zu fahren, wird dann wieder als Ausnahme betrachtet werden, nämlich die Nutzung einer Bewegungsprothese in einem Umfeld, das menschengerecht ist. Körperbehinderte und Spezialfahrten, Handwerker und Lieferanten dürfen weiterhin technische Verkehrsmittel mit externer Energie als Dienst an der Gesellschaft und der Menschheit verwenden. Parken darf man nicht mehr in der Nähe.

Systeme dieser Art – wenn man sie praktisch umsetzt – werden daher immer intelligenter, bis zu einem gewissen Grad immer langsamer (auch der Fußgeher hat nicht die Geschwindigkeit null) und passen sich damit geschmeidig dem Lebewesen Mensch an. Kommunikation und Sozialsystem (menschliche Koevolution) ist nur auf dieser Achse möglich.

### Autor

Hermann **Knoflacher** (\*1940), Villach, Studium Bauingenieurwesen, Vermessungswesen, Mathematik an der TU Wien, Planungsarbeiten seit 1963, Ingenieurbüro seit 1971. Zahlreiche Forschungsarbeiten und internationale Projekte, Leitung von Forschungsgruppen und Projekten in der OECD, PIARC etc., zahlreiche Gesamtverkehrskonzepte in Österreich und im Ausland geplant und realisiert, über 500 wissenschaftl. Publikationen. 1968 Gründung des Institutes für Verkehrswesen im Kuratorium für Verkehrssicherheit. 1975 Professor für Verkehrsplanung an der TU Wien, 1985–2008 Vorstand des Institutes für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien. 2009 emeritiert, liest an Universitäten in Japan, Europa, Indien, Thailand. Weitere Informationen auf [www.ivv.tuwien.ac.at](http://www.ivv.tuwien.ac.at)