Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 2 (1989)

Heft: 3

Artikel: Den temposüchtigen Organismus operieren! : Interview mit dem Verkehrsexperten Hermann Knoflacher

Autor: Knoflacher, Hermann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-118984

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Den temposüchtigen Organismus operieren!

«Immer schneller, immer schneller» heisst die Devise in der Verkehrspolitik. Der Wiener Verkehrsexperte Hermann Knoflacher diagnostiziert den Zwang zu mehr Tempo als Sucht, die in die Irre führt – gerade auch im Hinblick auf die Verkehrspolitik der EG.

Hochparterre: Eine Ihrer Thesen, Herr Knoflacher, lautet, dass die höheren Geschwindigkeiten im Verkehr gar keinen Zeitgewinn gebracht hätten.

Hermann Knoflacher: Das ist keine These, das ist belegbare Empirie.

Es scheint, dass der Mensch pro Tag eine bestimmte, konstante Zeitspanne für Mobilität aufwendet. Wenn wir nun nur schneller fahren, bewirkt das einfach eine Erweiterung der Fahrdistanzen. Das heisst: Wir fahren nicht mehr von A bis B, sondern eben nach C weiter.

Für kleine Länder wie die Schweiz oder Österreich ist diese Entwicklung besonders problematisch, weil die Reiseziele für Freizeit, Urlaub, aber auch fürs Einkaufen immer häufiger im Ausland liegen.

HP: Trotzdem heisst das Motto aber immer noch: Mehr Tempo.

H.K.: Das stimmt nicht mehr überall. In den Städten zum Beispiel ist die Entwicklung durchaus gegenläufig, weil man dort erkannt hat, dass hohe Geschwindigkeiten weder zur Verbesserung der Lebensqualität beigetragen noch der Wirtschaft etwas gebracht haben. Man versucht vermehrt wieder, die Zeit – und damit auch die Menschen und das Geld – in den Siedlungen zu halten.

In den übergeordneten Strukturen wird jedoch nach wie vor kleinsten Zeitgewinnen nachgehetzt.

HP: Und in diesen übergeordneten Strukturen wie der EG kommt auch der Druck für neue Grossprojekte. Sehen Sie hier Ansatzpunkte für eine Gegenstrategie?

H.K.: Die Voraussetzung einer solchen «Strategie für mehr Qualität» wäre, dass wir uns nicht länger von scheinbar Faktischem täuschen lassen, das gar nicht faktisch ist. Die Menschheit hat sich ja auch lange davon täuschen lassen, dass die Sonne im Osten auf- und im Westen untergeht, obwohl es ja die Erde ist, die rotiert. Ähnlich verhält es sich, wenn wir glauben, der Mensch beherrsche technische Systeme – und dabei müssen wir feststellen, dass sie ihn beherrschen.

So verlieren wir auch die Kontrolle über die Geschwindigkeit, sobald sie jenen Bereich übersteigt, den wir evolutionär im Griff haben.

Hier sind eben auch Werte im Spiel: Schnelligkeit ist in unserer Gesellschaft ein positiver Wert: Wer schnell war, war ein guter Jäger, konnte gut Gefahren entrinnen, war als Meldeläufer wichtig. Das alles sitzt tief in uns.

HP: Wenn Sie den Begriff «gemütliche Gesellschaft» brauchen, meinen Sie dann eine Gesellschaft, die sich im Fuss- oder Fahrradtempo fortbewegt?

H.K.: Ich habe diesen Begriff genommen, ihn der heutigen Gesellschaft gegenübergestellt – und einfach ein bisschen logisch gedacht: Eine Gesellschaft, die so viel Zeit spart, müsste eigentlich massenhaft Zeit haben für andere Dinge. Und Leute, die Zeit haben, gelten als gemütliche Leute. So müssten wir doch eigentlich auf dem Weg zur gemütlichen Gesellschaft sein. Wer diesen an sich logischen Zusammenhang herstellt, wird höchstens belächelt: Zu offensichtlich haben wir alle miterlebt, dass genau das Gegenteil geschehen ist. Die Geschwindigkeit ist zwar gestiegen – Zeit ist aber keine übriggeblieben.

HP: Bei konkreten Projekten wie einer Alpentransversale sind nicht solche Überlegungen gefragt, sondern früher oder später stellt sich die Ja-Nein-Frage.

H.K.: Das ist so, weil die Diskussion auf einem zu tiefen Niveau stattfindet. Wir machen «Machbarkeitsstudien» – ohne uns zu fragen, ob etwas überhaupt gemacht werden muss. Es geht um Projekte, nicht um Grundsätze, weil die Projekte leicht fassbar und von denen, die sie betreiben, besser beherrschbar sind. Zum Beispiel Alpentransit: Eine beträchtliche Menge Verkehr wäre vermeidbar, wenn die Transporte nicht durch politische Massnahmen wirtschaftlich interessant gemacht würden, obwohl sie unnötig, ja schädlich sind.

HP: Kommen Experten mit einer so grundsätzlich kritischen Meinung überhaupt zum Zug?

H.K.: Es ist schwierig, konstruktiv etwas zu tun. Gefragt ist nur, wer die offizielle Meinung stützt, wer davon abweicht, wird gar nicht beigezogen. So werden andere Lösungen ausgeschlossen – es sei denn, die Nein-Reaktion der Bevölkerung erzwinge sie. So haben die Zürcher zweimal ein unterirdisches Bahnsystem in der Innenstadt abgelehnt, das Autobahn-Y besteht noch nicht, und trotzdem verfügt Zürich über einen vorbildlichen öffentlichen Verkehr.

HP: Dann sehen Sie also nicht nur schwarz?

H.K.: Nein, durchaus nicht. Wenn alles stimmen würde, was zugunsten der herrschenden Verkehrspolitik gesagt wird, müssten die zahlreichen Fussgängerzonen in den Städten längst Armenhäuser sein.

Als alter, wenn auch unbequemer Praktiker weiss ich, dass die Operation eines süchtigen Organismus eine unangenehme Sache ist. Wenn er aber von seiner Sucht – in unserem Fall der Geschwindigkeitssucht – gesundet, erleben die Betroffenen das als eine sehr glückliche Entwicklung. *PS*

Der Wiener Verkehrsexperte Hermann Knoflacher: «Wir machen ‹Machbarkeitsstudien›, ohne uns zu fragen, ob überhaupt etwas gemacht werden muss.»

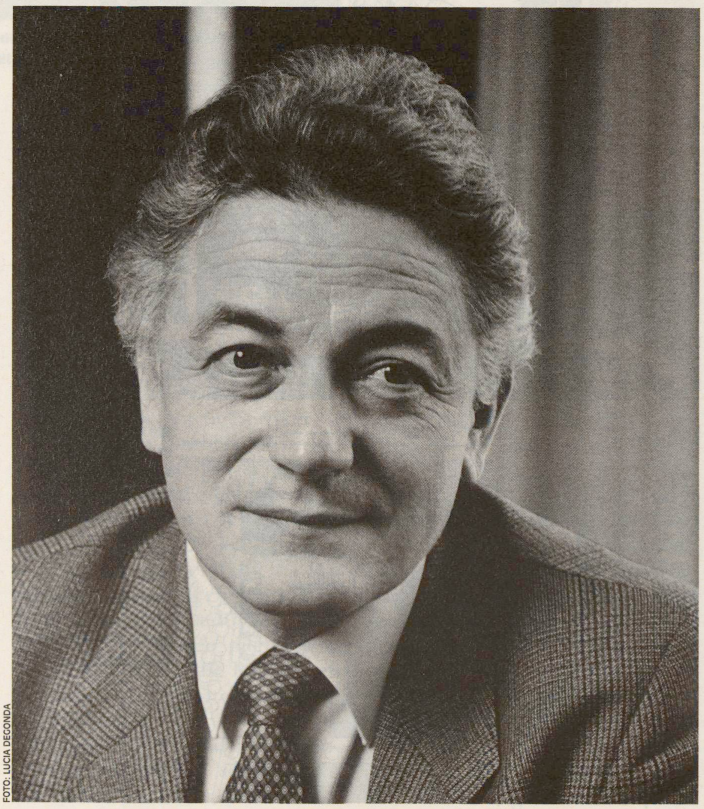

FOTO: LUCIA DEGONDA

Unser Gesprächspartner

Professor Dipl. Ing. Dr. Hermann Knoflacher

leitet in Wien das Institut für Strassenbau und Verkehrswesen an der Technischen Universität. Er hat zudem Gesamtverkehrskonzepte für verschiedene österreichische Städte (u.a. Innsbruck, Wels, Klosterneuburg) gemacht und mehrere Publikationen veröffentlicht.