



Verkehrsexperte Hermann Knoflacher:

„Die Autos sind permanent im Weg.“

Von Gerold Weilingner

STARKE ZAHLEN. IN SEINER NEUESTEN STUDIE BELEGT VERKEHRSEXPERTE HERMANN KNOFLACHER, WARUM DER ÖFFENTLICHE VERKEHR IN DER STADT ABSOLUTE PRIORITÄT GENIESSEN MÜSSTE.

**D**ie Wiener legen 73 Prozent ihrer Alltagswege mit Öffis, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Ein stolzer Wert, bedenkt man, dass der Anteil der Autos innerhalb der letzten zehn Jahre von 36 auf 27 Prozent gesunken ist. Trotzdem wird dem Auto im öffentlichen Raum noch immer viel zu große Bedeutung eingeräumt, was auch die Ergebnisse einer neuen Studie von Univ.-Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher beweisen. *Wien MOBIL* bat den Verkehrsexperten zum Interview.

*Wien MOBIL:* Herr Professor Knoflacher, nach den Ergebnissen Ihrer neuesten Studie fordern Sie einmal mehr Vorrang und mehr Platz für den öffentlichen Verkehr ...

**Hermann Knoflacher:** Ja und zwar diesmal auf Zahlen basierend. Ich habe im Zuge meiner Untersuchungen in Wien zwei Kreuzungen (Universitätsstraße/Landesgerichtsstraße sowie Opernring/Operngasse, Anm. d. Red.) durchgerechnet und da zeigt sich deutlich, dass der öffentliche Verkehr gegenüber den Autofahrern stark benachteiligt ist. Wir leben heute also in Straßenräumen, die nicht optimal organisiert sind. Der Grund dafür liegt darin, dass die öffentlichen Verkehrsmittel im Laufe des 20. Jahrhunderts systematisch in den Hintergrund gedrängt wurden. Das hat sogar so weit geführt, dass die Einheit für die Planung von öffentlichen Flächen die PKW-Einheit ist. Man folgte einfach dem Rausch der Vollmotorisierung – darunter leidet heute jede Stadt und auch die Gesellschaft.

*Was bedeutet das im Detail?*

Bei meinen Untersuchungen hat sich ergeben, dass bis zu einer Geschwindigkeit von 5 km/h der Fußgänger den öffentlichen Raum am besten nützt, im Bereich von etwa 10 bis 12 km/h ist der Radverkehr im Vorteil und dann folgt bereits der öffentliche Verkehr, wobei die Straßen-

bahnen und die Busse ungefähr gleichauf liegen. Jetzt wird Ihnen aufgefallen sein, dass ich das Auto gar nicht erwähne.

*Warum ist das so?*

Selbst wenn man ein Auto mit fünf Personen besetzt, hat es nicht die geringste Chance. Das heißt, wenn man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sorgsam umgeht, dann bräuchte es in der Stadt gar keine Autos.

*Mit welcher Methode kann man den öffentlichen Raum berechnen?*

Die Stadtfläche bietet jedem Menschen pro Tag pro Quadratmeter 24 Stunden an – deshalb heißt er ja öffentlicher Raum. Nun kann man anhand der Eigenschaften der Verkehrsteilnehmer sehr genau berechnen, welche Verkehrsteilnehmer unter welchen Bedingungen absolute Priorität haben müssen, weil sie den Raum am besten nutzen können. Dabei werden unter anderem Mengen, Fassungsvermögen, Geschwindigkeit und Folgezeiten berücksichtigt.

*Welche Lösungen bieten sich an?*

Das ist leicht zu beantworten: die öffentlichen Verkehrsmittel bevorzugen. Und zwar deshalb, weil sich die Öffis nicht überall bewegen können. Der öffentliche Verkehr ist auf seine Linien beschränkt, ist aber als Ergänzung für den Fußgänger und den Radfahrer unverzichtbar. Deshalb muss man ihm absolute Priorität geben. Würde man hier rational und nicht sachlich an die Planung von Verkehrssystemen herangehen, dann müsste man öffentliche Räume gestalten, die von Fußgängern, Radfahrern und vom öffentlichen Verkehr gleichermaßen benützt werden.

*Ist in dieser Richtung in den letzten Jahren nicht schon viel passiert?*

Wenn man die Signalanlagen an Kreuzungen nach dem System überprüft, ▶

