

Hermann Knoflacher

LANDSCHAFT  
OHNE AUTOBAHNEN

Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung

BÖHLAU VERLAG WIEN · KÖLN · WEIMAR

# Inhalt

<b>EINFÜHRUNG</b> .....	11
<b>VORWORT</b> .....	13
<b>A) EINLEITUNG</b> .....	15
1. Die Rolle des Wegesystems bei der Umwandlung von der Natur- in die Kulturlandschaft .....	15
2. Von der Handarbeit zum Maschineneinsatz .....	21
3. Das Ziel ist nicht mehr die Verkehrslösung, sondern das damit verbundene Kapital .....	26
4. Geistige Lücke gegenüber den technischen Möglichkeiten .....	29
<b>B) IDEOLOGIEN, DIE DAS VERKEHRSWESEN NOCH HEUTE BEHERRSCHEN</b> .....	31
5. Das Denken bestimmt das Handeln oder die Macht der Verkehrsprognosen .....	31
6. Das Märchen vom Mobilitätswachstum durch Autobesitz .....	34
7. Externes Verkehrsaufkommen – ein Maßstab für den Krankheits- und Verfallszustand der Siedlungen .....	37
8. Lebenserhaltende Mikromobilität – lebensbedrohliche Makromobilität .....	41
9. Geschwindigkeit und Zeitgewinn .....	42
10. Folgen der Geschwindigkeit .....	47
11. Was früher Industrielärm war, ist heute Verkehrslärm .....	49
12. Auswirkungen auf die Struktur .....	55
12.1. Von der Vielfalt zum Zentralismus .....	55
12.2. Verlust der Maßstäbe für Qualität und Vielfalt .....	55
12.3. Flächenhafte Vernichtung der Dorfstruktur und -kultur .....	55
13. Zerstörung des Lebensraumes durch Vergasung .....	61
14. Unangepaßte Geschwindigkeit – ein Zeichen von Kulturlosigkeit .....	65
15. Schnell oder beweglich .....	66
16. In Buxtehude leben immer noch die Igel, die Eisenbahnmanager haben die Fabel aber noch immer nicht verstanden .....	69
17. Zwang zur Oberflächlichkeit – Qualitätsverlust durch Schnelligkeit .....	77
18. Ruin des Fremdenverkehrs durch schnelle Verkehrssysteme .....	80

19. Täuschung der Kommunalpolitiker .....	83
20. Methoden zur bewußten oder unbewußten Täuschung von Bürgern, Richtern und Politikern .....	84
21. Einäugigkeit im Verkehrswesen bei Fachleuten und Politikern .....	88
22. Logik der Raumordnung .....	90
23. Wozu sind die Straßen da? .....	93
24. Falsche Maßeinheit – falsche Lösungen .....	96
25. Falsche Grundlagen führen zum Fehlverhalten durch Mißbrauch des Automobils .....	98
26. Falsche Sensibilität der Bevölkerung führt zu falschen Werten im Rechtssystem .....	100
27. Maschinenrecht statt Menschenrecht .....	100
28. Der Amazonas ist auch in Mitteleuropa .....	102
29. Azyklische Prozesse zwischen Massentierhaltung, Siedlungsplanung und Wirtschaftsentwicklung .....	104
30. Verwechslung von Ursache und Wirkung – Angebot schafft Nachfrage .....	105
31. Das Installationsgewerbe vor der Erfindung des Wasserhahnes .....	108
32. Nachfrageorientierter Verkehrswegebau – der Ausbau des Lawinenstrichs .....	109
33. Verkehrssicherheit von Autobahnen: Der Vergleich von Äpfeln mit Birnen ist noch schmeichelhaft .....	112
34. Der Nutzen schneller Verkehrssysteme wird aus einer Größe berechnet, die es nicht gibt! .....	115
35. Ohne Autobahnen gibt es keine Transitverkehrsprobleme, schlimmstenfalls nur Transportprobleme (mit großer Wahrscheinlichkeit aber auch diese nicht) .....	122
36. Die Rolle von wirtschaftsideologisch geprägten Großstrukturen .....	123

**C) IDEOLOGIEN DER WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFTEN .....** 127

37. Die Verkehrsökonomie – eine Disziplin, die zum Teil im Irrealen angesiedelt ist? .....	127
38. Economy of Scale, die Transportkosten und das Öko-System .....	128
38.1. Einleitung .....	128
38.2. Economy of Scale .....	129
38.3. Berücksichtigung des Verkehrssystems für die Güterverteilung .....	130
38.4. Berücksichtigung der Zulieferkosten .....	133
38.5. Beachtung ökologischer Kriterien .....	134

38.6. Berücksichtigung der Transportkosten bei der Verteilung an die Verbraucher	135
38.7. Diskussion der Ergebnisse	136
38.8. Das Recycling wurde bisher noch vergessen	139
38.9. Der Unterschied der Preise, die man in einem realen Markt zahlen müßte, zu den Preisen unseres ökonomischen Systems ist die Gütermenge, die überflüssig transportiert wird	140
38.10. Wie kommen wir zu einem ökonomisch verträglichen Güterverkehr?	142
38.11. Zusammenfassung	143
39. Was in der Familie gilt, gilt dies auch für die Weltwirtschaft?	145
40. Zeit ist Geld – allerdings nur im Transportgewerbe	146
41. Hilfshypothesen zur Erhaltung absurder Wirtschaftsmodelle	149
42. Verlust der Handelskultur	149
43. Wenn der Mensch zum „Verbraucher“, zur Nummer wird – die Umkehrung der Funktionen	150

#### **D) DIE ROLLE DER TECHNIKER** ..... 151

44. Die Bedarfsplanung für Autostraßen – eine (fast) unglaubliche, aber wahre Geschichte	151
45. Analogien aus dem konstruktiven Ingenieurwesen sind ein fundamentaler Fehler herkömmlicher Verkehrsplanung	152
46. Lerntheorie	153
46.1. Anwendung auf das Verkehrssystem	153
47. Folgen der Fehler der Berechnungsmethode	154
48. Wachstum der Verkehrsanlagen erzeugt exponentielles Wachstum der Verkehrsprobleme	155
49. Gibt es einen Ausweg aus der Sackgasse?	159
50. Durch Schuldzuweisungen geht es nicht	159
51. Geht es verkehrstechnisch nur über den Level of Service F?	159
52. Endlich ein sinnvoller Anwendungsfall für elektronische Steuerungshilfen	161
53. An der Logik des Normalen erkennt man die Unlogik im Verkehrswesen	161
54. Eine Glaubensgemeinschaft der Irrealität – zumindest im Verkehrswesen	162
55. Schwere Fehler in den Ausgangsdaten – Ideologie statt Sachkundigkeit	165
56. Was bedeutet nun dieser Fehler?	166

57. Fehler in den Berechnungsfaktoren – Mängel in den Grundlagen: das Markenzeichen herkömmlicher „Straßenplanung“ .....	167
---	-----

**E) LÖSUNGSWEGE ZUR BEWÄLTIGUNG  
DES VERKEHRSPROBLEMS .....** 168

58. Mobilität aus verschiedener Sicht .....	168
58.1. Mobilität aus engster Sicht .....	168
58.2. Die autobezogene Sicht in der Fläche .....	168
58.3. Sicht auf die Mobilität unter den Gegebenheiten, die sie erzeugen .....	169
58.4. Mobilität aus naturwissenschaftlicher Sicht .....	169
58.5. Mobilitätsmanagement = Änderung der Außenreize .....	171
59. Richtige Maßeinheiten und Transformationsfunktionen .....	172
60. Schildbürgerstreich .....	174
61. Man muß die Wirkungsmechanismen kennen – und einsetzen. Die Regelung kann nur über den Level of Service F erfolgen! .....	176
62. Die Empirie beweist die Richtigkeit der Kritik .....	177
63. Sind Straßen- und Verkehrsplaner unfähig zu lernen? .....	179
64. Reaktion der lernfähigen Straßenbauingenieure .....	180
65. Klare Begriffe – klarere Lösungen: die Sprache deckt manchen Unsinn im Verkehrswesen zu .....	182
66. Klare Funktionsbezeichnungen in der Verwaltung .....	190
67. Eine Freiheit, die es nicht gibt .....	190
68. Prüfung der Ingenieur- und Planertätigkeit an allgemeingültigen ökologischen Prinzipien .....	193
69. Verringerung des Zwanges zum Autofahren .....	195
70. Informationssysteme – verantwortlicher Gebrauch statt Mißbrauch .....	197
71. Informationssysteme als Weg zur Freiheit statt als Zwang zum Autofahren .....	202
72. Statt Täuschen und Taktieren – sinnvoller Einsatz neuer Technologien .....	203
73. Richtiger Umgang mit Bedürfnissen .....	205
74. Die Unterschätzung der Motorisierung verharmlost die Probleme – reale, systembezogene Maßnahmen schaffen andere Entwicklungen .....	206
75. Der rationale Zugang zum Verkehrswesen kann die Spannungen abbauen .....	208
76. Viel Geld für eine zukunftsorientierte Wirtschaft wird frei .....	209

77. Umdenken für die Planer: Die „Gottheit der Geschwindigkeit“ gibt es in einem wissenschaftlich fundierten Verkehrswesen nicht mehr .....	210
78. Die Anpassung der Geschwindigkeit an die Gegebenheiten .....	211
79. Mehr „Hirnschmalz“ für weniger Beton .....	213
80. Freiheit durch Langsamkeit oder Hirn statt Hetze .....	215
81. Mehr Innovation und weniger Geschwindigkeit .....	216
82. Abbau falscher Verkehrssysteme durch Einführung der Kostenwahrheit .....	217
83. Fehler in der Forschung – die Grundlage der Informationen .....	225
84. Palmström – oder das Dilemma der Verkehrspolitik .....	226
<b>Literatur</b> .....	235

Im folgenden Text wird – auch in mehrbegrifflichen Wörtern – statt des Begriffs „Fußgänger“ der richtigere Terminus „Fußgeher“ verwendet. Erhalten bleibt der Begriff nur in wörtlichen Zitaten, in wörtlich übernommenen Abbildungstextunterschriften und bei der gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO 1960, letzte gültige Fassung) so benannten „Fußgängerzone“.