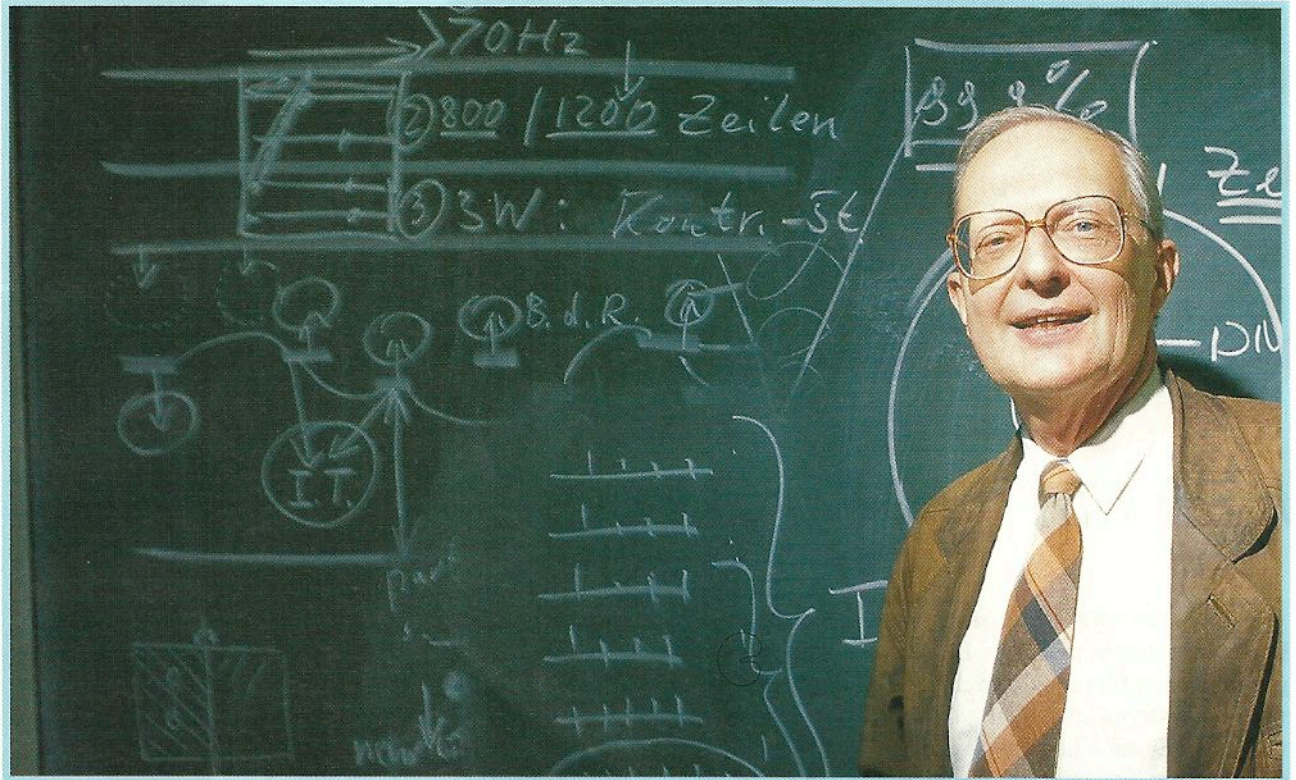


# Unser Ziel heißt UUMUU



**NISSAN LIVE sprach mit dem Bremer Verkehrsexperten Klaus Haefner über die Zukunft des Autos und über neue Wege zu weniger Verkehr.**

**Frage:** Herr Professor Haefner, in Ihrem Buch „Der schlanke Verkehr“ warnen Sie vor einem baldigen Verkehrskollaps. Stehen wir irgendwann alle im Stau?

**Antwort:** Das Verkehrsnetz läßt nur eine bestimmte Fahrzeugdichte zu. Sonst gerinnt flüssiger Verkehr schnell zum Stau. Bei uns steigt das Verkehrsaufkommen jährlich um zwei Prozent. In einigen Regionen haben wir die zulässige Fahrzeugdichte bereits deutlich überschritten. In den USA, wo sich bereits eine Staukultur entwickelt hat, gehören Kaffeemaschinen zur Basisversion mancher Fahrzeugtypen.

*Müssen auch wir uns an längere Reisezeiten gewöhnen?*

Wer im Stau steht, muß natürlich warten. Aber grundsätzlich erfolgt eine andere Reaktion. Die „verlorene“ Zeit wird nicht einfach aufaddiert. Jeder Deutsche reist durchschnittlich 80 Minuten am Tag – egal ob er über die Autobahn rast oder im Stau steht. Über längere Zeiträume gesehen, bleibt die Reisezeit also gleich. Aber der Aktionsradius sinkt. Wir büßen unsere Mobilität ein.

*Was läßt sich dagegen tun?*

Das Verkehrssystem muß besser ausgelastet werden. Bisher strebt man den Weg an, den Verkehr über Leitsysteme zu lenken. Dadurch soll das gesamte Wegenetz besser ausgelastet werden. Letztlich schafft dies jedoch nicht weni-

ger, sondern mehr Verkehr, weil man auf Umwegen fährt. Damit steigen die Kilometerleistung der Fahrzeuge, die Unfallzahlen und die ökologische und städtische Belastung.

*In Ihrem Konzept sprechen Sie davon, den Verkehr zu reduzieren, ohne die Mobilität des einzelnen einzuschränken zu wollen. Wie soll das funktionieren?*

Unsere Zielvorstellung heißt kurz: UUMUU. Das M steht für Mobilität, die vier Us für Umweltschutzhöhen, Unfallverminderung, Urbanitätsverbesserung und Umsatzerhalt der Wirtschaft. All diese Ziele werden in unserem Verkehrskonzept gleichermaßen berücksichtigt. Das erreichen wir, indem wir den Verkehr nicht umleiten, sondern für eine höhere Auslastung der Fahrzeuge sorgen wollen. Die Fahrzeugkilometer sollen sinken, die Personenkilometer jedoch erhalten bleiben. Zur Zeit ist im Pkw-Verkehr nur jeder vierte Platz besetzt, im öffentlichen Verkehr gar nur jeder fünfte. Hier muß man ansetzen und eine intensivere Nutzung der Fahrzeuge verfolgen.

*Viele haben keine Lust, andere mitzunehmen.*

Deshalb muß man auch finanzielle Anreize schaffen. Wer andere mitnimmt, muß Sonderrechte im Verkehr und Vergünstigungen erhalten. Außerdem: Im Stau zu stehen macht auch keinen Spaß. Wir sind an dem Punkt angelangt, wo wir regeln müssen, was bislang ungeregelt bleiben konnte. Das ist ein ganz natürlicher Prozeß. Früher haben wir unseren Müll achtlos fortgeworfen. Inzwischen haben wir uns sogar daran gewöhnt, den Abfall zu sortieren.

*Wie soll denn der Verkehr zukünftig „sortiert“ werden?*

Auf regionaler Ebene wird der sogenannte Verkehrs-System-Manager eingeführt, eine Organisation, die damit Geld verdient, daß weniger Verkehr erzeugt wird. Um dieses Ziel zu erreichen, wird in einer Region die Kilome-

terleistung aller Fahrzeuge auf eine bestimmte Höchstzahl begrenzt. Der VS-Manager bietet verschiedene alternative Transportmittel an. Angefangen vom Sammeltaxi bis zur Einrichtung von Mitnahmehaltestellen.

*Sollen wir zu einem Volk von Gruppenreisenden und Trampfern werden?*

Man muß ja nicht unbedingt dieses Wort wählen, obwohl vier Fünftel der Weltbevölkerung sich auf diese Weise fortbewegen. Der Regelfall sieht so aus: Wenn Sie in die nächste Stadt wollen, melden Sie das beim VS-Manager an, und der prüft, welche verschiedenen Mitfahrmöglichkeiten Ihnen angeboten werden können. Wenn niemand zu dieser Zeit in die nächste Stadt will, dann fahren Sie halt mit dem eigenen Auto.

*Das klingt gut, aber auch sehr nach Bürokratie und Überwachung*

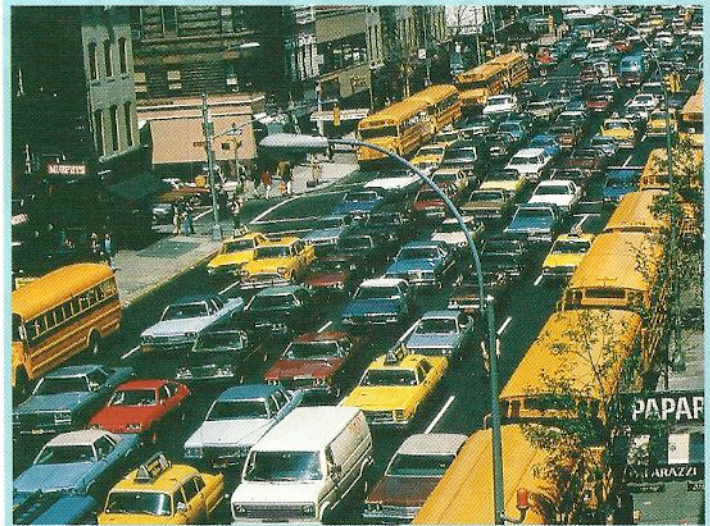
Jeder kann fahren, wohin er will. Nur bislang gibt es keine echte Möglichkeit zu erfahren, ob vielleicht jemand anderes dasselbe Ziel hat wie man selbst, und man deshalb gemeinsam fahren könnte. Wer sich überwacht fühlt oder sich aus anderen Gründen nicht beteiligen mag, braucht dies ja nicht zu tun.

*Wie viele Menschen müssen denn mitmachen, damit der Verkehr spürbar entlastet wird?*

Nach unseren Untersuchungen rechnen wir damit, daß sich 50 Prozent der Bevölkerung verweigern werden, 30 Prozent unentschlossen sind und 20 Prozent bereit wären, sich zu beteiligen. Das reicht aus, damit der Verkehrsmanager arbeiten kann und das Verkehrsaufkommen insgesamt um sieben Prozent sinkt.

*Wenn alles so vernünftig ist, warum gibt es den Verkehrsmanager nicht längst?*

Weil wir erst jetzt an die Grenzen des Verkehrs stoßen. Das ist doch immer so: Als die ersten Autos fuhren, mußte noch jemand mit der Flagge vorweglaufen, um die Gefahr anzuzeigen. Als man um die Jahrhundertwende in




einer Studie abschätzen wollte, wie viele Autos es in Deutschland geben wird, lautete die Antwort 60 000. Warum? Weil es damals nicht mehr Chauffeure gab und die „Höllmaschine“ Auto nur von Spezialisten gesteuert werden durfte.

*Gibt es schon Städte und Gemeinden, die sich für das Konzept interessieren?*

Das Interesse, unser Modell zu betrachten, ist groß. Aber der Leidensdruck, um die Kilometerleistung der Autos zu deckeln, ist noch gering. Konkrete Verhandlungen führen wir in Baden-Württemberg und mit der Region Cottbus. Der Bund dagegen verweigert sich.

*Und die Autoindustrie?*

Ist viel offener dafür als man vielleicht denkt. Die großen Hersteller haben erkannt, daß Verkehr mehr ist als die Produktion von Autos. 

**Dr. Klaus Haefner, 59, ist ordentlicher Professor für angewandte Informatik und Verkehr an der Uni Bremen.**

*Das Gespräch führte Thomas Kostinski.*

**In Reih und Glied zum Stau vereint:**  
*Unheimliche Ordnung in der Rush-hour von New York*