MOBILER ZUR ARBEIT

INITIATIV 10
DEN WEG ZUR ARBEIT ATTRAKTIVER GESTALTEN
ZAUBERWORT "MOBILITÄTSMANAGEMENT"

INITIATIV 11
GEZIELTER ZUR ARBEIT
ZIELBUSVERKEHR FÜR INDUSTRIEZONEN UND BETRIEBE

INITIATIV 12
UNBEGRENZTER ZUGANG zu DEN ÖFFENTLICHEN TRANSPORTMITTELN
JOB-TICKET FÜR ARBEITNEHMER

INITIATIV 13
WENIGER VERKEHR DURCH FLEXIBLE ARBEITSZEITEN
VERKEHRSDÄMPFUNG DURCH ARBEITSORGANISATION

INITIATIV 14
KEINE SCHEU VOR ZUSAMMENARBEIT
PUBLIC-PRIVATE-PARTNERSHIP IM UMWELTVERBUND

Staus und Unfälle durch den Berufsverkehr zeichnen unsere Straßen vor allem zu den Hauptverkehrszeiten aus. In den vergangenen Jahren wurden zwar Initiativen ergriffen, um den öffentlichen Transport attraktiver für den Berufsverkehr zu machen, doch sie konnten nicht zu einer ausreichenden Verbesserung führen. Die Gründe hierfür sind vielfältig:

- Es erfolgte eine weitere Konzentration der Aktivitäten auf die Stadt Luxemburg, wobei große Betriebe in den Randgebieten angesiedelt bzw. aus dem Kernbereich ausgelagert wurden, z.B. auf dem Kirchberg oder auf der "Cloche d'Or". Diese Gebiete sind eher schlecht mit den öffentlichen Transportmitteln erschlossen. Der Bau der regionalen Trambahn wird einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Situation leisten, ohne jedoch alle Probleme lösen zu können.
- Auch in zahlreichen anderen Gemeinden mit Industrie- und Gewerbezonen ist es häufig recht umständlich, den öfters vom Wohnort entlegenen Arbeitsplatz mit den öffentlichen Transportmitteln zu erreichen.
- Gleichzeitig findet eine Bündelung des Berufsverkehrs zu Stoßzeiten statt, so daß die öffentlichen Transportmittel dem Andrang nicht gewachsen und wenig attraktiv sind.
- Von Bedeutung ist aber auch die Hemmschwelle, die nach wie vor bei den Arbeitnehmern besteht, wenn es darum geht, die öffentlichen Transportmittel zu nutzen. Fragen, wie "Welche Busstrecke müßte ich zurücklegen?", "Wie lang sind die Reisezeiten?" bzw. wiederholtes Umsteigen erschweren deren Nutzung.

Es gilt deshalb zusätzlich neue Wege im Berufsverkehr zu begehen, nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes. Weitere Argumente sprechen dafür:

- die meisten Autofahrer beschweren sich über die Belastungen durch den Autoverkehr und bedauern den damit verbundenen "Streß";
- unsere Städte leiden mehr und mehr unter dem Verkehr, die Lebensqualität ist häufig nicht zufriedenstellend. Bei Umfragen geben zahlreiche Bürger an, sich in ihrem Wohlbefinden durch den Verkehr gestört zu fühlen;
- die Unfälle häufen sich, mit den damit verbundenen menschlichen Schicksalen und auch den wirtschaftlich negativen Effekten;
- viel Raum wird in den Siedlungen und der Landschaft durch immer neue Straßen bzw. Parkplätze vergeudet.

Auch die öffentlichen und privaten Arbeitgeber haben eine Verpflichtung und ein Interesse: sie gehören zu den großen Verkehrserzeugern und stehen deshalb in der Verantwortung, im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine umweit- und sozialverträgliche Gestaltung dieses Verkehrs zu sorgen. Es wäre nicht logisch, diese Verantwortung weiterhin überwiegend der Allgemeinheit zu überlassen.

Darüber hinaus haben die Arbeitgeber besonders gute Möglichkeiten, um das Verkehrsaufkommen in den Griff zu bekommen: sie wissen, aus welchen Regionen die Arbeitnehmer stammen, kennen die Regelung der Betriebszeiten, können ihren Arbeitgebern direkte Anreize zur Verwendung öffentlicher Transportmittel geben, verstehen es aufgrund ihres "Vor-Ort-Wissens", so manches Problem besser einzuschätzen und anzugehen.

Nicht zuletzt haben sie selbst ein direktes Eigeninteresse an einer besseren Organisation des Verkehrs. So zahlt es sich für einen Betrieb durchaus finanziell aus, wenn er weniger Parkplätze einrichten muß oder aber Mitarbeiter beschäftigt, die nicht bereits von Staus genervt und mit Verspätung zur Arbeit kommen.

Streßfrei zur Arbeit ist machbar - in den folgenden Vorschlägen, die unter dem Begriff "Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung" zusammengefaßt werden können, werden eine ganze Reihe von neuen Akzenten vorgestellt, die sich bereits im Ausland bewährt haben.

ZAUBERWORT "MOBILITÄTSMANAGEMENT"

Unter "Mobilitätsmanagement" versteht man die Maßnahmen, die von einem Betrieb, einer Verwaltung oder dem Staat getroffen werden, damit der Arbeitnehmer für seine Fahrt zur Arbeit weniger stark auf sein Privatauto angewiesen ist und u.a. stärker auf den Umweltverbund zurückgreifen kann. Die möglichen Initiativen reichen von der Einrichtung spezieller Buslinien zum Betrieb, über die Verteilung von sogenannten "Job-Tickets", bis hin zur Hilfestellung bei der Bildung von Fahrgemeinschaften.

Das Beispiel einer Industriezone in Luxemburg: die Arbeitnehmer pendeln aus den verschiedensten Ortschaften des nahen Auslands ein. Regelrechte "Zielbusse" können das Problem lösen: sie holen die Arbeitnehmer sehr nahe an ihrem Wohnort auf Sammelparkings ab. So ist das Busfahren durchaus eine Alternative für diese Arbeitnehmer, ein Gewinn für die Lebensqualität, eine Kostenerparnis für den Einzelnen und eine interessante Maßnahme für den Arbeitgeber.

Immer mehr Betriebe siedeln sich außerhalb der Stadtzentren an: für deren Arbeitnehmer müssen ganz spezifische Angebote des Umweltverbundes sichergestellt werden, wobei der Komfort, eine kurze Reisezeit usw. gewährleistet werden muß.

MOBILITÄTSMANAGEMENT - EIN NEUES AUFGABENGEBIET FÜR BETRIEBE UND VERWALTUNGEN

Die Betriebe können zahlreiche Maßnahmen treffen, um den Arbeitnehmern die Fahrt zur Arbeit ohne eigenes Auto zu erleichtern. Die Vorteile derartiger Schritte zahlen sich in der Regel für beide Seiten aus.

Es bietet sich hierbei die Möglichkeit, einzelne isolierte Maßnahmen zu ergreifen, wie sie auch in den initiativen 11-14 dargestellt werden. Am sinnvollsten aber ist es, wenn größere Betriebe oder Verwaltungen grundsätzlich untersuchen, wie sie den Arbeitsweg besser organisieren können und eine Vielfalt von Maßnahmen ergreifen. Hierzu sind folgende Schritte zu empfehlen:

- In einer ersten Phase wird eine Erhebung bei den Arbeitnehmern durchgeführt, aus welchen Gebieten/Ortschaften sie stammen und zu welchen Zeiten sie arbeiten. Nur wenn dies gewußt ist, können die Maßnahmen auch wirklich auf die spezifische Situation der Arbeitnehmer eines Betriebes / einer Industriezone abgestimmt werden.
- Wenn bekannt ist, aus welchen Gebieten die meisten Arbeitnehmer einpendeln, werden in einer zweiten Phase konkrete Maßnahmen festgelegt, um diesen Arbeitsweg attraktiver zu gestalten. Die Vielfalt der möglichen Initiativen reicht von der Einrichtung neuer Buslinien, über die Förderung von Fahrgemeinschaften, die Einführung einer Park & Ride-Anlage bis hin zum Angebot eines "Job-Tickets". Welche Initiative im Konkreten durchgeführt wird, hängt jeweils von der spezifischen Situation eines jeden Betriebes bzw. der Industriezone ab.

Ein derartiger Verkehrsplan sollte gemeinsam mit der Personaldelegation erarbeitet und diskutiert werden. Im optimalen Fall können die Maßnahmen sogar im Rahmen von Kollektivvertragsverhandlungen festgehalten werden.

An zahlreichen Stellen dieser Broschüre, und vor allem in den Initiativen 11-14, werden detaillierte mögliche Maßnahmen von Betriebsverkehrsplänen genauer vorgestellt: Job-Ticket, Zielbusverkehr, veränderte Arbeitsorganisation, Projekte im Bereich der Public-Private-Partnership, Fahrgemeinschaftsförderung, Informationen zum Umweltverbund, Förderung des kombinierten Verkehrs (BikeS Ride, P+R), Service, Car-Sharing....

ENTSPANNTER UND BILLIGER ZUR ARBEIT: VERKEHRSPLÄNE FÜR LUXEMBURGER BETRIEBE!

Verschiedene Stellen können einen Verkehrsplan für einen Betrieb oder eine gesamte Industriezone in die Wege leiten:

PILOTPROJEKTE AUF INITIATIVE VON STAAT UND GEMEINDEN

Der Staat könnte auf zwei Ebenen Pilotprojekte durchführen:

- Er unterstützt finanziell und organisatorisch bei einem bestimmten Betrieb oder einer Industriezone die Ausarbeitung eines derartigen Konzeptes und hilft bei der Umsetzung der Maßnahmen. So kann modellhaft die beste Vorgehensweise untersucht sowie immer wieder auftauchende Probleme aus dem Wege geräumt und zusätzlich die Übertragbarkeit auf andere Industrien festgehalten werden.
- Durchaus sinnvoll wäre es auch, wenn der Staat für seine eigenen Verwaltungen ein Konzept ausarbeiten und eine Vorreiterrolle übernehmen würde. In den Niederlanden z.B. setzte das Transportministerium für seinen eigenen Betrieb wichtige Akzente.

Parkplätze sind knapp, teuer und bereichern nicht gerade ein Ortsbild. Betriebe könnten durchaus Geld sparen, wenn sie - statt neue Parkplätze einzurichten - in die öffentlichen Transportmittel investieren würden.

DAS BEISPIEL DER LUFTHANSA

Auch wenn die Lufthansa Hamburg mit 7.500 Mitarbeitern für Luxemburger Verhältnisse sehr groß ist, lohnt es sich, ihre Vorgehensweise genauer darzustellen, denn die Lufthansa verfügt über eines der umfassendsten Verkehrskonzepte, das in großen Teilen übertragbar ist:

Das Carpool-System: Den Mitarbeitern steht jederzeit, ohne Formalitäten, ein preiswerter Mietwagen zur Verfügung. Die Wagen können über einen Computer gemietet werden, die Schlüssel und Papiere werden automatisch aus einem Tresor bereit gestellt, ebenso erfolgt die Ablesung des Kilometerstandes und des Tankes automatisch. 10 Mitarbeiter teilen sich, statistisch gesehen, im Carpool einen Wagen. Das System findet großen Anklang, wie die gute Auslastung der Flotte von durchschnittlich 65% zeigt. Etwa 15.000 eingeschriebene Mitglieder nutzen heute die insgesamt über 650 Carpool-Autos (deutsche Lufthansa-Standorte ingesamt). Zudem schließen sich immer mehr Teilnehmer des Carpools zu Fahrgemeinschaften zusammen.

Job-Ticket: Seit)anuar können die Mitarbeiter der Lufthansa-Werft die preisgünstige Monatskarte des Hamburger Verkehrsverbundes für Betriebe - die ProfiCard - erhalten. Lufthansa verbilligt das Job-Ticket noch einmal mit einem tarifvertraglich abgesicherten Zuschuß von monatlich 20 DM pro Mitarbeiter. Schon in den ersten Tagen stiegen mit dem Job-Ticket 130 Mitarbeiter vom eigenen PKW auf öffentliche Verkehrsmittel um.

Fahrplan informationssystem: An jedem Bildschirmarbeitsplatz können die aktuellen Fahrplanverbindungen abgerufen werden.

Förderung des Radverkehrs: Radfahrer können ihre Räder in 30 Abstellanlagen nahe am Arbeitsplatz parken. Geplant ist, die Arbeitnehmer zusätzlich bei der Festlegung der optimalen Fahrradrouten zu beraten.

Fahrgemeinschaften: Die Bildung von Fahrgemeinschaften wird u.a. durch eine Fahrgemeinschaftsbörse gefördert.

Elektromobile: Schließlich wurden für Elektro- und Solarmobil besondere, mit Steckdosen ausgerüstete, Parkplätze geschaffen, wobei der Strom an der hauseigenen Solartankstelle erzeugt wird.

Öffentlichkeitsarbeit: Geschäftsleitung und Betriebsrat betreiben ein modernes innerbetriebliches Marketing zum Verkehrskonzept.

DEN WEG ZUR ARBEIT

DAS BEISPIEL SCHWÄBISCH HALL

Im Rahmen einer Erweiterung auf 3.500 Mitarbeiter erfolgte bei der Bausparkasse nicht der traditionelle Ausbau der Parkplätze, sondern der öffentliche Transport wurde massiv gefördert. Dies mit durchschlagendem Erfolg.

Im Vorfeld wurde eine Befragung zu den Erfahrungen und Wünschen der Belegschaft sowie eine dreimonatige Testphase durchgeführt, in der jeder Mitarbeiter die bestehenden Busverbindungen kostenlos ausprobieren konnte. Als Fahrausweis galt der Betriebsausweis. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse ging man in die Offensive: Den Busbetreibern wurde, als Gegenleistung zu einer Verbesserung des Angebotes, eine 15prozentige Einnahmesteigerung garantiert und sofort im voraus bezahlt. Die Mitarbeiter werden zur Nutzung der öffentlichen Transportmittel motiviert, indem ihnen die Benutzung sämtlicher Buslinien im Landkreis 24 Stunden täglich an sieben Tagen pro Woche kostenlos gewährt wird. Als Fahrausweis gilt nun der Betriebsausweis mit Lichtbild. Hierfür bezahlt die Bausparkasse den Verkehrsbetrieben eine pauschale Vergütung, die sich nach der tatsächlichen Nutzung der Busse durch die Mitarbeiter der Bausparkasse richtet. Diese wird zweimal pro Monat durch Stichprobenzählungen ermittelt, die die Busfahrer durch Betätigen einer Zähltaste vornehmen.

In Zusammenarbeit mit den Busunternehmen wurde das Bussystem inzwischen derart verbessert, daß die Busse heute in der Schwäbisch Hall morgens und abends im 10-Minuten-Takt fahren, was für eine Stadt mit 30.000 Einwohnern sehr beeindruckend ist.

Der Erfolg ist deutlich: Von 3.500 Mitarbeitern kamen 1990 insgesamt 620 mit dem Bus zur Arbeit, heute sind es 1.600. Da der alltägliche Streß im Berufsverkehr und bei der Parkplatzsuche wegfällt, schonen die Mitarbeiterinnen nicht nur ihre Nerven, sondern sparen auch Benzinkosten und Kosten zum Unterhalt des Autos. Zudem werden durch die Verlagerung auf öffentliche Transportmittel das Risiko eines Unfalls der Belegschaft auf Arbeitswegen sowie die stau-, pannen- und unfallbedingten betrieblichen Ausfallzeiten deutlich verringert. Die Busbetreiber ihrerseits können das Streckennetz kontinuierlich ausbauen und besondere Schnellinien, neue Streckenführungen und dichtere Takte anbieten.

Nichts hindert auch die Gemeinden daran, mit den Betrieben in ihrer Industriezone Kontakt aufzunehmen, sich an der Ausarbeitung eines Verkehrsplanes zu beteiligen und den Betrieb entsprechend organisatorisch zu unterstützen (z.B. durch das gemeindeeigene Planungsbüro). Wie bereits bei Initiative 3 angeführt, sollte der Anreiz für die Betriebe erhöht werden, indem solche mit einem eigenen Verkehrspian teilweise von der Pflicht entbunden werden, Parkplätze anlegen zu müssen: so kann ein Betrieb wesentliche Gelder einsparen und die Anstrengungen kommen zusätzlich der Allgemeinheit zugute.

Große Industrien oder Industriezonen übernehmen eine Vorreiterrolle. Betriebe können aber auch direkt ihre Verantwortung übernehmen. Dabei kann die Arbeit vom Personal des Betriebes durchgeführt werden oder aber von einem professionellen Planungsbüro. Auf jeden Fall aber sollte auf externes Know-How zurückgegriffen werden.

Gewerkschaften werden aktiv. Warum nicht auch seitens der Gewerkschaften, sei es im Rahmen von neuen Kollektivverträgen oder in spezifischen Gesprächen mit dem Arbeitgeber, einen derartigen Betriebsverkehrsplan verlangen? Nicht zuletzt können auch die Arbeitnehmer Geld einsparen bzw. bequemer und sicherer zur Arbeit kommen. Der Betriebsrat kann zudem selbst eine Umfrage bei der Belegschaft durchführen.

Verkehrsbetriebe engagieren sich. Doch auch Busunternehmen, die CFL können ein Interesse an einem Projekt haben, da sie ihre Linien daraufhin besser organisieren, Gelder einsparen oder sogar mit neuen finanziellen Ressourcen rechnen können. Möglich wäre es, daß Busunternehmen direkt auf die Betriebe zugehen. Den Busunternehmen kommt dann die Aufgabe zu, ihre Angebote zu überprüfen und gezielte Verbesserungen der Fahrtrouten und -zeiten vorzuschlagen.

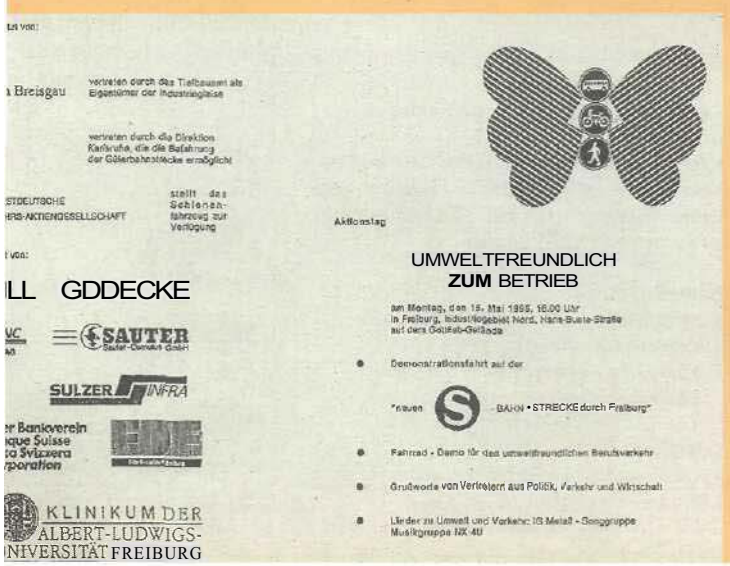
Wichtig: Gemeinsamkeit macht stark. Es wäre sinnvoll, wenn die neuen Verkehrskonzepte von mehreren Partnern gemeinsam ausgearbeitet würden, z.B. von den verschiedenen Betrieben einer Industriezone, den staatlichen Verwaltungen in einem Viertel.

Erneut sei darauf verwiesen, daß die zahlreichen Grenzgänger in diesen Untersuchungen unbedingt berücksichtigt werden müssen.

Schwäbisch-Hall hat auf modellhafte Weise in der Vergangenheit den Umweltverbund ausgebaut, wobei zahlreiche Initiativen auf Luxemburg übertragbar sind. Heute fahren dort über die Hälfte der Arbeitnehmer mit dem Umweltverbund zur Arbeit.

MOBILER ZUR ARBEIT - PRAKTISCHE BEISPIELE;

- Ein Elektronik-Konzern in Erlangen bietet seinen Mitarbeitern, die die öffentlichen Transportmittel benutzen, einen zusätzlichen Urlaubstag pro Jahr an.
- Nach dem Vorbild einiger Schweizer Privatunternehmen entschädigt die Evangelische Landeskirche in Württemberg ihren radelnden Pfarrer: ein in die Reisekostenordnung aufgenommener Abschnitt stellt sicher, daß Pfarrer, die bei Dienstreisen das Rad benutzen, eine Aufwandsentschädigung erhalten.
- Die Werksangehörigen eines großen Baseler Chemie-Konzern erhalten ein nagelneues Fahrrad von der Firma, wenn sie auf ihren Auto-Abstellplatz verzichten. Ein Anreiz zum Umsteigen von vier auf zwei Räder, der von 332 Mitarbeitern angenommen wurde.
- Auch der öffentliche Dienst hat eine wichtige Vorbildfunktion. Hierzu gehört, daß Staat und Verwaltung nicht nur vom Bürger ein Umdenken in der Verkehrspolitik erwarten, sondern auch selbst aktiv werden. Es gibt ermutigende Beispiele. Eine bekannte Einrichtung in Berlin (150 Beschäftigte) bietet ihren Mitarbeitern seit einigen Jahren einen Zuschuß von 58% der Monatsfahrkarten. Der Landkreis Waldshut-Tiengen bietet seinen Arbeitnehmern seit 1990 einen Zuschuß im Gegenwert einer Monatsfahrkarte an. Das Landratsamt Lörrach bietet den Mitarbeitern, die auf dem Arbeitsweg die Öffentlichen Transportmittel benutzen, einen Zuschuß von 40-45% zur Monatsfahrkarte an. Dieser wird aus Gebühren finanziert, die als Parkplatzgebühr bei den Beschäftigten des Landratsamtes erhoben werden. Fahrradbenutzer erhalten daraus ebenfalls eine Entschädigung.
- In 12 US-amerikanischen Bundesstaaten wird großen Betrieben (ab 100 Beschäftigte), im Rahmen der Luftreinhaltegesetzgebung, die Erstellung von Betriebsverkehrsplänen gesetzlich vorgeschrieben.
- Ein Modehaus in Trier mit etwa 90 Beschäftigten finanziert allen Mitarbeitern, die sich entschließen, künftig mit dem Bus zur Arbeit zu fahren, den vollen Preis des Abos der öffentlichen Transportmittel.



VORBILD NIEDERLÄNDISCHES TRANSPORTMINISTERIUM

Die niederländische Regierung hat sich zum Ziel gesetzt, die erwartete Zunahme des Autogebrauchs um 50% zu reduzieren. Um deutlich zu machen, daß das Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft tatsächlich an die Machbarkeit ihrer Ziele glaubt, hat es für sich selbst einen Verkehrsplan umgesetzt. Ein Aktionsplan mit insgesamt 23 Maßnahmen wurde erstellt, außerdem wurden eine Anlaufstelle eingerichtet, ein Verkehrskoordinator und ein Projektteam benannt. In einem "Verhaltensänderungsplan" werden die vorgeschlagenen Aktionen gebündelt:

Phase 1 - Loslösen: Autofahrer sollen "wachgerüttelt" werden, um ihr Gewohnheitsverhalten zu ändern, u.a. durch eine telefonische Umfrage zum heutigen Verkehrsverhalten, ein Info-Blatt zur Kommunikation mit den Beschäftigten, die Einrichtung von Servicepunkten, die Durchführung einer Aktionswoche.

Phase 2 - Neugierig machen: Mitarbeiter, die zu einer Verhaltensänderung bereit sind, sollen auf mögliche Alternativen neugierig gemacht werden, z.B. durch das Verteilen von informationsbroschüren über Alternativen zum Auto, die Eröffnung von Fahrradabstellanlagen sowie eines Servicepunktes, die Inbetriebnahme der Fahrgemeinschaftsparkplätze, das Überreichen einer looosten Großabonnement-Karte vom Ministerium für die Eisenbahn bzw. des ersten Betriebsleihfahrrades für einen Monat.

Phase 3 - Experimentieren: Mitarbeitern, die eine Alternative ins Auge gefaßt haben, sollen Möglichkeiten angeboten werden, damit eine gewisse Zeit zu experimentieren, z.B. durch eine kostenlose Wochenkarte für den öffentlichen Transport zum "Schnuppern", die Schaffung einer Fahrgemeinschaft während eines Monats ohne Verpflichtungen, die probeweise Benutzung eines Leihfahrrades für einen Monat.

Phase 4 - Stabilisieren / Formalisieren: Neue Gewohnheiten sollen gefestigt werden, z.B. durch finanzielle Anreize oder Belohnungen für umweltfreundliches Verhalten, die Einrichtung von Fahrradabstellaniagen (mit Umkleide- und Duschgelegenheit) und Carpool-Parkplätzen, die Verbesserung des allgemeinen Angebotes des öffentlichen Transportes usw.

Umweltfreundlich zum Betrieb: Gewerkschaften und Betriebe ergreifen gemeinsam eine Initiative, **wie z.B.** bei der Organisation **eines** Aktionstages.

ZIELBUSVERKEHR FÜR INDUSTRIEZONEN UND BETRIEBE

Beim Konzept der Zielbusse wird eine gesamte Industriezone von besonderen Buslinien angefahren, die ihre Route und Takt den spezifischen Bedürfnissen der dortigen Arbeitnehmer anpassen. Um die Zielbusse optimal einsetzen zu können, wird eine Erhebung bei den Arbeitnehmern durchgeführt, aus welchen Regionen des Landes oder der Nachbarländer sie einpendeln, so daß eine optimale Streckenführung mit angepaßten Fahrzeiten angefertigt werden kann.

In der Industriezone "Cloche d'Or" arbeiten Hunderte von Personen. Hier würde es sich anbieten, das Konzept von Zielbussen zu entwickeln. So könnten auch die zahlreichen Grenzgänger bequemer und umweltschonender zur Arbeit kommen.

Es gibt in Luxemburg noch vereinzelt Werkbusse für größere Betriebe. Diese sehr sinnvolle Initiative könnte noch ausgeweitet und verbessert werden, vor allem wenn Betriebe einer Industriezone zusammenarbeiten.

ZIELBUSSE - EINE SINNVOLLE WEITERENTWICKLUNG DER IDEE DES "WERKVERKEHRS"

Vor Jahrzehnten gab es in Luxemburg noch zahlreiche Werkverkehre, d.h. Busse, die gezielt zu einem bestimmten Betrieb fuhren. Diese findet man heute nur noch selten. Werkverkehr kann aber durchaus auch heute noch effektiv gestaltet werden, nur daß die alte Idee den Entwicklungen der letzten Jahre angepaßt werden muß.

Es gilt, den "Werkverkehr" zu einem einzelnen Betrieb durch sogenannte "Zielbusse" für eine gesamte Industrie- oder Gewerbezone oder aber durch "Sammeltouren" für mehrere nahe beeinander liegende Industrien oder Zonen zu ersetzen.

Die Kunst besteht in der optimalen Gestaltung der Zielbusse: die Reisezeit soll durch möglichst direkte Wege relativ gering sein, gleichzeitig müssen aber möglichst viele Fahrgäste mitfahren können, die Planung der "Sammeltouren" sowie die Größe der Fahrzeuge (Betriebsersparnis durch gute Auslastung) muß den Bedürfnissen der Arbeitnehmer optimal angepaßt werden...

Denn die Zielbusse sind nur dann attraktiv, wenn die Reisezeiten im Vergleich zum privaten Auto akzeptabel sind und die Bequemlichkeit von Haltestellen nahe am Wohnort und der Arbeitsstelle hinzukommt. Anzustreben ist eine Qualität der Zielbusse, die sich mit Begriffen wie "bequem reisen", "entspannt ankommen" und "Berufsverkehr ohne Parkplatzsorgen" beschreiben läßt.

Hinzu kommt der Aspekt einer hohen Verkehrssicherheit, der Pünktlichkeit, der Umweltfreundlichkeit sowie der Kosteneinsparung (für den Arbeitnehmer, die Volkswirtschaft durch weniger Umweltschäden, aber auch für den Betrieb, wenn ein unwirtschaftliches Werkbussystem ersetzt oder Parkplätze eingespart werden).

Insbesonders weniger Ausfälle durch Unfälle oder Schlechtwetter sowie die Aussicht auf weniger Streß und entsprechend bessere Leistungen, werden von den Arbeitgebern geschätzt.

Da sich die Anforderungen der Betriebe verändern können, ist ein flexibles Touren- und Fahrplanmanagement, und zwar unter Nutzung der modernen Verkehrstelematik und eines EDV-gestützten Planungsinstrumentariums, notwendig. .

ZIELBUSSE - VON DER THEORIE ZUR PRAXIS

In Luxemburg können die herkömmlichen Buslinien die Industriezonen nicht mehr zufriedenstellend bedienen. Dies nicht zuletzt, da die Industriezonen an Randgebieten angesiedelt sind und der öffentliche Transport hauptsächlich auf Orts- oder Stadtzentren ausgerichtet ist. Auch kann derzeit häufiges Umsteigen nicht vermieden werden. Deshalb wäre die Einrichtung von Zielbussen für Luxemburg durchaus sinnvoll. Folgende Vorgehensweise bietet sich an:

- An erster Stelle steht immer eine Erhebung, in der festgestellt wird, aus welchen Gebieten die meisten Arbeitnehmer einpendeln. Ist dies gewußt, kann die optimale Gestaltung der Zielbusse geplant werden (Abfahrtsstellen, Route, Zeitplanung...).
- Am sinnvollsten wäre es, wenn aufgrund dieser Analysen optimale Fahrtrouten gemeinsam mit den Vertretern der öffentlichen Transportmittel festgelegt würden. Die verbesserten Angebote sollten zum Teil vom Betrieb und zum Teil von den Arbeitnehmern finanziert werden. Zudem sollten die Linien auch für andere Fahrgäste offen sein.
- Des weiteren gilt es zu prüfen, inwieweit die Förderung von sogenannten "betrieblichen Van-pools" für Luxemburger Betriebe in Frage kommen kann. Dabei handelt es sich um betriebseigene Kleinbusse, die in Selbstfahrergemeinschaft von den Arbeitsnehmern betrieben werden. Derartige Modelle gab es vor Jahren in Deutschland, so etwa die "Vulkan"-Blitze genannten Kleinbusse bei der Bremer Vulkan-Werft (genaueres hierzu siehe Kasten).
- Im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr bietet sich eine Kombination mit "Park & Ride-Systemen" an. An strategisch günstigen Parkplätzen, so nahe wie möglich beim Wohnort der Einpendler, könnten derartige Park & Ride-Systeme angelegt werden, die dann mit Zielbussen bedient werden.

GELD SPAREN DURCH KLEINBUSSE

Das derzeit bekannteste Beispiel ist die "3 M Company" in St Paul, Minnesota (USA): Die 3 M-Company startete ihr "*commute-a-van-programm*" im Jahre 1973. Dabei wurden den Arbeitnehmern 12-sitzige Kleinbusse zur Verfügung gestellt, wenn diese bereit waren, mindestens 8 weitere Mitarbeiter zur Arbeit zu fahren und die laufende Koordination "ihres" Van-pools zu übernehmen. Zum Ausgleich fährt der Fahrer kostenfrei und darf das Fahrzeug für 5 cents pro Kilometer auch privat benutzen. Als Anreiz für eine hohe Auslastung erhält der Fahrer das Fahrgeld des 10. bis 12. Fahrgastes.

Eine durchschnittliche tägliche Fahrt von 2 x 40 km kostete zu damaligen Preisen 24 Dollar im Monat. Das ist etwa die Hälfte der Benzinkosten, die beim Zurücklegen der gleichen Strecke mit einem Auto, anfallen würden. Allein aus dem Fahrgeld kann 3-M die Kapital- und Betriebskosten der Fahrzeuge finanzieren. Wurde 1973 mit sechs 12-sitzigen Kleinbussen gestartet, so wuchs der Wagenbestand bis zum Sommer 1975 bereits auf 75 Fahrzeuge an. Mittlerweile kommen 40% der Beschäftigten mit Van-pools zur Arbeit.

Van-pools dürfen aber natürlich nicht als Konkurrenz zu einem "normalen" Buslinienbetrieb entwickelt werden, sondern sind nur als Ergänzung sinnvoll.

Aktionstag der Arbeitsgemeinschaft „Umweltfreundlich zum Betrieb"

Metaller proben Zukunftsvision

Kolleginnen und Kollegen aus 14 Freiburger Betrieben – darunter neun Metallbetriebe – haben geprobt, wie sie ihren Arbeits-

ARBEITSWEG

Belegschaft erstellt ein Umwelt-Verkehrskonzept

Auf Initiative des Betriebsrats und der IG Metall wurde von der Belegschaft des Freiburger Unternehmens Intermetall ein Umwell-Verkehr skonzept erarbeitet, das beim Arbeitsweg das Umsteigen au! öffentlicha Verkehrsmittel erleichtern soll. Ein vom Unternehmen finanziertes Prämiensystem soll hierfür Anreize geben.

Betriebsrat und gewerkschaftliche Vertrauensleute des Freiburger Unternehmens Intermetall hatten 1990 die Initiative ergriffen, ein Verkehrskon-

UMWELT & VERKEHR

Das ist unser ganzer Stolz

Betriebe und Gewerkschaften werden gemeinsam aktiv.

ZIELBUSSE - VON DEN ERFAHRUNGEN AUS DEM AUSLAND PROFITIEREN

Interessante Beispiele für die systematische Planung von Zielbussen sind aus den Niederlanden, der Schweiz und Deutschland bekannt.

DAS BEISPIEL DER DASA IN HAMBURG

Für Luxemburg ist vor allem das Beispiel DASA von Interesse, weil hier eine Verbesserung des Werkverkehrs mit 20 Linien in einem weiten ländlichen Raum (100 x 280 km) im südlichen Umland der Großstadt Hamburg vorgenommen wurde. Viele Mitarbeiter der DASA wohnen außerhalb Hamburgs und der Stadtteil, in dem sich das DASA Werk befindet, wird durch den Autoverkehr der DASA-Mitarbeiter stark belastet. Weil seitens der Werkleitung Kosten eingespart werden sollten, wurde Ende der 80er Jahre eine Arbeitsgruppe zum Thema Werkverkehr eingesetzt. In langwierigen Verhandlungen zwischen Patronat und Gewerkschaften wurde eine Prioritätenliste erstellt, die die Hauptziele des Verkehrskonzeptes umreißt:

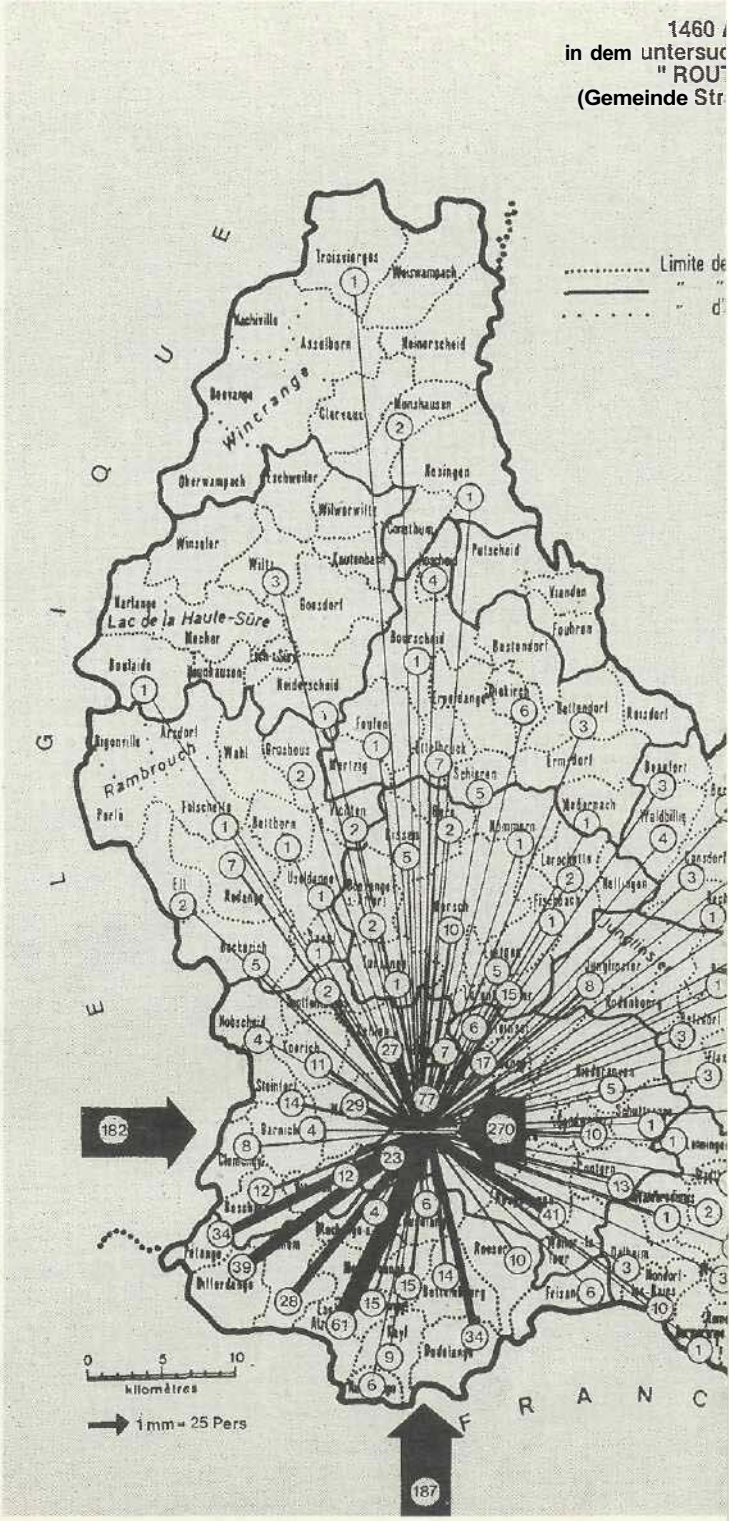
- Optimierung der Werksbusrouten,
- Verbesserungen der Service-Leistungen / Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Transportmittel und des Werkbusverkehrs,
- Abstimmung zwischen den Verkehrssystemen (Schnittstellen), vor allem Busse, Bahnen, Elbschifffahrt, Zubringerbus,
- ausgewogene Fahrpreis- und Fahrkostengestaltung,
- Verbesserung der Parkptatzsituation (innerhalb und außerhalb des Werkes).

Als erstes Ergebnis des integrierten Verkehrskonzeptes wurde bei der DASA am 1.9.1992 das Großkunden-Abonnement für alle Bus- und Zuglinien (ProfiCard) eingeführt. Darüber hinaus wurde eine neue Anbindung an das Werk geschaffen. Schließlich wurden mehrere Werkbuslinien durch den Verkehrsbetrieb übernommen und als Eilbusse in das Angebot der öffentlichen Transportmittel integriert. Diese Busse können mit der neuen Abo-Karte benutzt werden. Mit dieser - seitens des Verkehrsbetriebes - stark reduzierten Karte, die vom Werk noch einmal mit einem Zuschuß in Höhe von 20 DM pro Kopf verbilligt wird, können zudem zusätzlich zum Karteninhaber am Wochenende weitere drei Erwachsene und drei Kinder die Verkehrsmittel des gesamten Netzes nutzen.

Die Öffnung des Werkbusverkehrs für den öffentlichen Verkehr zeigt den Weg aus der Unwirtschaftlichkeit von Werkbussystemen und kann für viele Arbeitgeber und Verkehrsbetriebe bzw. -verbünde ein Beispiel geben.

Auch bei diesem Projekt sollten eine ganze Reihe von Akteuren aktiv werden.

- **Industriellen- oder** Handwerkerföderation **sowie große Industrien übernehmen ihre Verantwortung:** In erster Linie sind bei diesem Projekt sicherlich die Betriebe gefordert. Sie könnten problemlos eine Erhebung im Betrieb durchführen und daraufhin Zielbusse organisieren, eventuell in einer Pilotphase mit der Unterstüt-



zung des Transportministeriums. Es würde sich wohl auch für so manchen Betrieb finanziell lohnen.

- **Pilotprojekt durch den Staat oder die Gemeinden:** Der Staat könnte zudem ein Piiotprojekt in die Wege leiten und aufgrund der heutigen Erfahrungen eine Testregion aussuchen, in der modellhaft vorgegangen wird. Nichts hindert zudem die Gemeinden daran, in ihren Industriezonen mit den Betrieben Kontakt aufzunehmen und ein Konzept ausarbeiten zu lassen.

- **Gewerkschaften mischen mit:** Auch die Gewerkschaften könnten, z.B. im Rahmen der Verhandlung von neuen Kollektivverträgen, ein derartiges Mobilitätsmanagement verlangen.

- **Bus unternehmen erhalten eine neue Kundschaft:** Für Busunternehmen könnten sich in diesem Bereich neue Chancen auftun: es ist durchaus vorstellbar, daß sie selbst bei dem Betrieb, der Industriellenföderation oder der Handwerkerkammer vorstellig werden und gegebenenfalls neue Angebote vorschlagen.

eitsplätze
m Straßenabschnitt
D'ARLON"
;en und Bertrange)

mmune
nton
ennes communes fusionnées

Am Beispiel der Einpendler zur "Route d'Arlon" wird ersichtlich, daß die klassischen Buslinien diesen Bedürfnissen nicht mehr gerecht werden können. Hier sind regelrechte Zielbusse nach einem ausgeklügelten System notwendig.

AUTOMOBILKONZERN IN WOLFSBURG

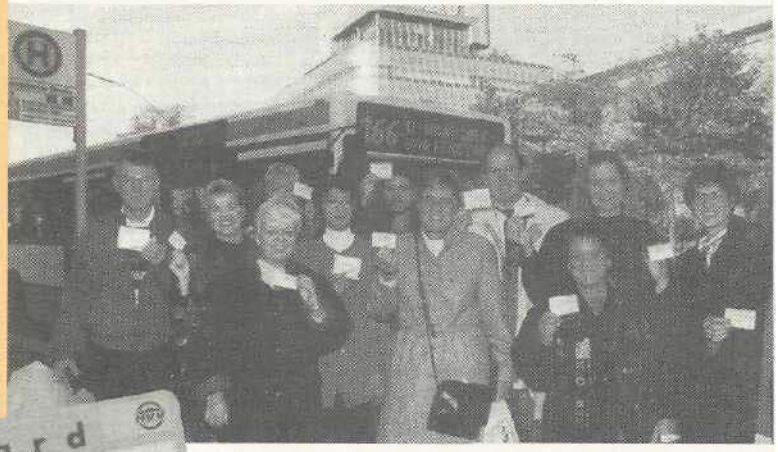
Bereits seit 1979 können die Beschäftigten eines Wolfsburger Automobil-Konzerns ohne lange Parkplatzsuche bequem und schnell zum Arbeitsplatz kommen. Berufsverkehrslinien fahren direkt ins Werk: die Abfahrtzeiten der Busse sind gestaffelt, ausgerichtet an den Arbeitszeiten des Werkes. Für die Busfahrten werden Jahreskarten benötigt, die auch gleichzeitig zur Benutzung aller anderen Buslinien an Werktagen berechtigen. Eingeführt wurde das Angebot mit einer "Kennenlernaktion": 3 Monate konnten die Werkslinien zum sogenannten Schnupperpreis erprobt werden.

Ein besseres Angebotes des Umweltverbundes für Arbeitnehmer setzt sich aus einem Puzzle verschiedener Maßnahmen zusammen.

(aus: "Umweltfreundlichen Verkehr organisieren")

JOB-TICKET FÜR ARBEITNEHMER

Im Rahmen eines Job-Tickets stellen die Betriebe oder Verwaltungen ihren Angestellten einen Fahrschein für Bus und Bahn zur Verfügung: entweder übernimmt der Betrieb die gesamten Kosten der Fahrscheine oder aber die Arbeitnehmer beteiligen sich prozentual an den Kosten. Die Verkehrsbetriebe ihrerseits gewähren den Betrieben einen Rabatt beim Kauf der Fahrscheine. Das Job-Ticket soll das Umsteigen auf die öffentlichen Transportmittel erleichtern und fördern. Es kann der Anstoß dafür sein, daß aufgrund der größeren Nachfrage und der besseren Finanzmittel durch den Verkauf dieser Job-Tickets, neue Buslinien eingeführt und sogar vom Betrieb weniger Parkplätze errichtet werden müssen. Ein Plus also in jeder Hinsicht: bessere öffentliche Transportmöglichkeiten für die Angestellten, größere Rentabilität für Verkehrsbetriebe, geringere Kosten für Betriebe, bequemere Arbeitswege für den Arbeitnehmer.



Werbung für das Job-Ticket - auch ein Gewinn für den Betrieb, durch weniger Arbeitsausfälle, entspanntere Arbeitnehmer und ein Imagevorteil.

DAS JOB-TICKET - EIN WICHTIGER IMPULS FÜR DAS UMSTEIGEN AUF ÖFFENTLICHE TRANSPORTMITTEL

Bei einem Job-Ticket wird den Arbeitnehmern in einem Betrieb gegen ein geringes Entgelt eine Fahrkarte für die öffentlichen Transportmittel zur Verfügung gestellt. Das Job-Ticket - auch Firmen-Ticket oder Großkunden-Abonnement genannt - hat zum Ziel, die Berufspendler für die öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen. Die Vorteile des Job-Tickets liegen auf der Hand:

- die Arbeitnehmer werden durch den ständig vorhandenen Fahrschein sowie den günstigen Preis stärker an die öffentlichen Transportmittel herangeführt, die Hemmschwelle sie einmal auszuprobieren, wird herabgesetzt;
- der Preis ist recht günstig, vor allem wenn sich viele Beschäftigte eines Unternehmens daran beteiligen;
- in besonderen Fällen können neue Buslinien eingesetzt oder aber die heutigen Angebote überdacht und den wirklichen Bedürfnissen angepaßt werden;
- mittelfristig wird der Weg zur Arbeit für Arbeitnehmer "angenehmer";
- die Betriebe und Industrien können durch einen recht geringen finanziellen Einsatz erhebliche Gelder einsparen (vor allem wenn sie aufgrund der Maßnahme weniger Parkplätze einrichten müssen) und haben "zufriedenere" Arbeitnehmer, weniger Arbeitsausfälle durch Staus, Unfälle usw.;

- die Verkehrsbetriebe erzielen zusätzliche Einnahmen durch den Mehrverkauf von Fahrscheinen. Diese Gelder können eingesetzt werden, um die Linien noch attraktiver zu gestalten;
- die Kooperation zwischen Bus, Bahn und Arbeitgebern wird verbessert;
- ein stärkerer Dialog zwischen luxemburgischen Verkehrsbetrieben und denjenigen aus den Grenzregionen wird aufgebaut;
- in Kombination mit "Zusatznutzen" (z.B. Rabatte der Benutzer der Job-Tickets bei kulturellen Veranstaltungen und Sportzentren, verbesserter Zugang zu Gepäckdepots, Rabatte beim Einzelhandel und der Gastronomie) werden Job-Tickets besonders attraktiv und heben das Image der Verkehrsbetriebe erheblich.

Das Job-Ticket: ein Mittel um den öffentlichen Transportmitteln **im** Berufsverkehr zum Durchbruch zu verhelfen.

Es ist deshalb leicht verständlich, daß das Job-Ticket in bestimmten Regionen in der Schweiz und in Deutschland, die gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind, durch seine große Verbreitung schon fast zum Regelfall wurde.

JOB-TICKETS IN LUXEMBURG

Bei so manchen Betrieben und Verwaltungen im Zentrum der Stadt und im Süden liegt die Opportunität eines Job-Tickets auf der Hand: die öffentlichen Transportmittel sind zum Teil zufriedenstellend ausgebaut und es wäre relativ leicht, aufgrund der Mehreinnahmen durch das Job-Ticket, bestehende Linien zu ändern oder zu ergänzen.

Würde es sich nicht auch anbieten für bestimmte Zonen, wie z.B. den Kirchberg,)ob-Tickets seitens der verschiedenen hier ansässigen Betriebe anzubieten?

GROSSE AKZEPTANZ VON JOB-TICKETS

VW IN WOLFSBURG

Bereits seit 1979 können die Beschäftigten von VW Wolfsburg mit speziell eingerichteten BerufsVerkehrslinien von den Randbezirken der Stadt direkt ins Werk fahren. Die Abfahrtzeiten der Busse sind auf die Arbeitszeiten abgestellt. Die Benutzung setzt den Erwerb einer speziellen Werks-jahreskarte voraus, die gleichzeitig aber auch zur Benutzung aller anderen öffentlichen Buslinien in der Stadt berechtigt.

MIELE IN GÜTERSLOH

Seit September 1993 bietet die Firma Miele ihren Mitarbeitern ein mit besonderen Leistungen ausgestattetes und trotzdem enorm preisgünstiges Job-Ticket an: Weil das Unternehmen den halben Preis übernimmt, kostet es den Arbeitnehmer für das ganze Stadtgebiet von Gütersloh pro Monat nur noch 23,85 DM bzw. 33,30 DM für ein erweitertes Gebiet (Gütersloh und Verl). Das Ticket berechtigt zur Benutzung weiterer Buslinien und ist auf andere Personen übertragbar! An Sonn- und Feiertagen (ganztägig) sowie nach 19.00 Uhr können ein zusätzlicher Erwachsener sowie bis zu drei Kinder unter 15 Jahren mitgenommen werden. Parallel zur Einführung der Tickets wurden die Buslinien verbessert und auf die Schichtzeiten eingestellt. Voraussetzung für den Erwerb des Job-Tickets ist der Verzicht auf einen reservierten Parkplatz, außerdem werden bisher gewährte Fahrgeldzuschüsse nicht mehr gezahlt. Die Firma Miele hat damit hinsichtlich der Einführung eines "übertragbaren job-Tikkets" in Deutschland eine Vorreiterrolle übernommen. Der Anlaß für die Einführung des Job-Tickets war die Diskussion über den Mangel an Parkplätzen beim Werk. Das Konzept wurde schließlich anstelle des Baus neuer Parkplätze gewählt Die Initiative ging dabei ausschließlich von der Firma Miele (Personalabteilung und Betriebsrat) aus.

DEUTSCHE BANK FRANKFURT

Die Deutsche Bank hat mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund eine Vereinbarung über die Nutzung von Job-Tickets getroffen. Die Tickets werden auf die persönlichen Namen der Mitarbeiter ausgestellt, wobei alle Mitarbeiter dieses Ticket erhalten. Dafür erhält die Bank die Fahrkarten für ihre Mitarbeiter ca. 27% unter dem Normalpreis. Die Mitarbeiter zahlen einen Eigenanteil von 20%, der mit der Gehaltsabrechnung einbehalten wird. Die Karte kann an allen Tagen, auch an Wochenenden und Feiertagen, genutzt werden.

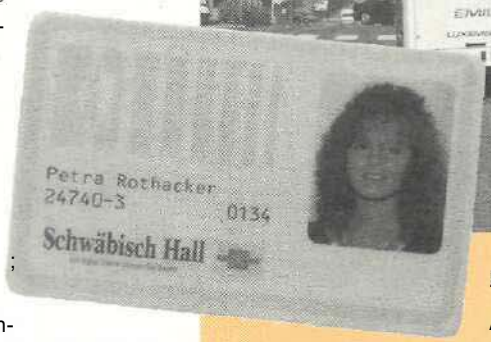
Luxemburg verfügt außerdem bereits über ein Oeko-Paß-System, so daß die Erstellung eines Job-Tickets wesentlich erleichtert wird. Das Job-Ticket ergänzt das Oeko-Paß-System, da es einen direkteren Anreiz für die Arbeitnehmer darstellt, zu noch günstigeren Tarifen führt und zu Verbesserungen der Linien beiträgt.

Das Prinzip für das Job-Ticket müßte lauten: je einfacher, desto erfolgreicher. Für Unternehmen und Verkehrsbetriebe soll im Zusammenhang mit der Einführung, der laufenden Verwaltung und der Abrechnung kein übermäßiger bürokratischer Aufwand entstehen. Zudem müßte sichergestellt sein, daß das Job-Ticket auch für die Grenzgänger von Nutzen ist. Folgende Aspekte können berücksichtigt werden:

- **Jahres-Abonnement:** Das Job-Ticket sollte generell als Jahres-Abonnement ausgegeben werden und jeweils 24 Stunden an 7 Tagen pro Woche zu verwenden sein.
- **Übertragbarkeit:** Es sollte auf andere Personen übertragbar sein und am Wochenende die Mitnahme einer weiteren erwachsenen Person sowie von 2 bis 4 Kindern ermöglichen.
- **"Schnuppertickets":** Zur Einführung können kostenlose "Schnuppertickets" für neue Kunden angeboten werden. Dies mit dem Ziel, den potentiellen Kunden erst einmal an den öffentlichen Transport heranzuführen und die Hemmschwelle so niedrig wie möglich zu halten (ohne Verpflichtungen einzugehen). Hinsichtlich überzeugender Marketingstrategien geben die Fallstudien Zürich, Freiburg und Bremen wertvolle Hinweise.
- **Rabattierter Tarif:** In Deutschland müssen sich in der Regel 50% der Belegschaft eines Betriebes am Projekt beteiligen, damit das Job-Ticket überhaupt eingeführt wird. je mehr Personen sich beteiligen, um so günstigere Tarife für die Fahrscheine erhält der Betrieb (die höchste Rabattstufe ist in der Regel dann erreicht, wenn sich 90% der Arbeitnehmer am Konzept beteiligen). Diese Schwelle sollte in Luxemburg niedriger sein. Eine Mindestbeteiligung von einem Drittel der Belegschaft wäre sinnvoller und bei 70% Teilnehmerquote sollte bereits die höchste Rabattstufe erreicht sein.

  Ob die Betriebe den Arbeitnehmern die Tickets - abgesehen von den Rabatten - noch günstiger zur Verfügung stellen bzw. eventuell sogar integral finanzieren, kann ein Thema im Rahmen von Tarifverhandlungen werden. In Deutschland war dies oftmals der Fall, so daß auch in konjunkturschwachen Zeiten eine Durchsetzung des Job-Tickets möglich wurde.
- **Grenzüberschreitendes Job-Ticket:** Angesichts der großen Zahl von Berufseinpendlern aus den Grenzregionen sollte das Job-Ticket - im Zusammenhang mit dem Angebot von Zielbussen - grenzüberschreitend organisiert werden. Das heißt, daß die Grenzgänger aus den Nachbarregionen ein Ticket erhalten sollten, das für die gesamte Strecke (also auch in Belgien, Frankreich oder Deutschland) gültig ist.

- **Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften:** In jedem Fall ist eine intensive Einbeziehung der Gewerkschaften bzw. der Betriebsdelegationen erforderlich. Möglicherweise können diese sogar eine maßgebliche Rolle bei der Durchsetzung des Job-Tickets übernehmen.
- **Überarbeitung der Bautenregtemente:** Ebenso wichtig ist die Klärung rechtlicher Fragen im Zusammenhang mit dem Bautenreglement. Häufig wird Betrieben vorgeschrieben, prozentual zu den Arbeitsstellen Parkplätze zur Verfügung stellen zu müssen. Wenn Betriebe sich langfristig verpflichten Job-Tickets zu finanzieren, kann auf entsprechende Vorschriften teilweise verzichtet werden.
- **Parkplatzbewirtschaftung:** Die Ausgaben der Betriebe für das Job-Ticket können teilweise durch die Einnahmen von Parkplatzgebühren auf dem Betriebsgelände wieder eingenommen werden. Hierbei sollten Ungerechtigkeiten aber vermieden und berücksichtigt werden, ob der Einzelne überhaupt die Möglichkeit hat, auf die öffentlichen Transportmittel umzusteigen. Gute Beispiele hierfür finden sich in der Schweiz und in Deutschland. Eine weitere Finanzierungsmöglichkeit ergibt sich mitunter im Zusammenhang mit der Optimierung oder der Veränderung des bestehenden Werkverkehrs.



Job-Tickets erlauben dem Arbeitnehmer erheblich Gelder einzusparen und streßfreier zur Arbeit zu kommen. Deshalb ist ihr Erfolg im Ausland auch in der Regel besonders groß.

DIE VERANTWORTUNG FÜR DIE GESTALTUNG DERARTIGER JOB-TICKETS KANN VON VERSCHIEDENEN INSTANZEN WAHRGENOMMEN WERDEN:

- **Transportministerium als Initiator:** Dem Transportministerium obliegt es, das System eines generellen landesweiten - und sogar grenzüberschreitenden - Job-Tickets ausarbeiten zu lassen.
- **Betriebe, Unternehmen, Handels- und Handwerkerkammer übernehmen ihre Verantwortung:** Prioritär würde die Initiative den Betrieben, Unternehmen, Handels- und Handwerkerkammern obliegen, die ihren Arbeitnehmern ein Job-Ticket anbieten sollten. Der heutige Oeko-Paß wäre bereits ein guter Einstieg.
- **Gewerkschaften werden aktiv:** Sinnvoll wäre es aber auch, wenn Gewerkschaften bzw. Betriebsdelegationen, z.B. im Rahmen der Kollektivvertragsverhandlungen, auf die Einführung eines Job-Tickets drängen würden.
- **Busunternehmen und CFL werben neue Kunden an: Es** wäre sinnvoll, wenn die Busunternehmen selbst bzw. die CFL aktiv werden würden.

VERKEHRSDÄMPFUNG DURCH ARBEITSORGANISATION

Es ist hinlänglich bekannt: Vor allem in den Stoßzeiten entstehen große Probleme im Verkehr, Staus prägen das Bild, die öffentlichen Transportmittel sind überlastet usw. Eine andere Organisation der Arbeitszeit könnte teilweise ermöglichen - ohne dabei die Rechte der Arbeitnehmer in irgendeiner Form in Frage zu stellen -, daß der Verkehr zu diesen Spitzenzeiten verringert werden kann. Dies z.B. indem Arbeitszeiten etwas verlagert und den Wünschen der Arbeitnehmer angepaßt werden.

Das Modell der Arbeitszeitkonten erlaubt dem Einzelnen eine bessere Arbeitsplanung und kann zudem dazu beitragen, den Verkehr in den Spitzenzeiten zu verringern.

ANDERE ARBEITSORGANISATION - EIN BEITRAG GEGEN DAS VERKEHRSCHAOS IN SPITZENZEITEN?

Eine andere Arbeitsorganisation könnte zu einer Verringerung der Verkehrsbeiastung zu Spitzenzeiten führen. Bei einer eventuellen Umgestaltung der Arbeitszeiten ist aber auf jeden Fall eine sehr enge Kooperation zwischen den Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbänden und den Gewerkschaften notwendig. Jedwede Änderung der Arbeitsorganisation muß sozialverträglich gestaltet sein und setzt das Einverständnis des Arbeitnehmers voraus. Eine gesetzliche Regelung der sogenannten Heimarbeit bzw. anderer Arbeitsteilungen ist im übrigen dringend notwendig, um die Rechte der Arbeitnehmer zu wahren.

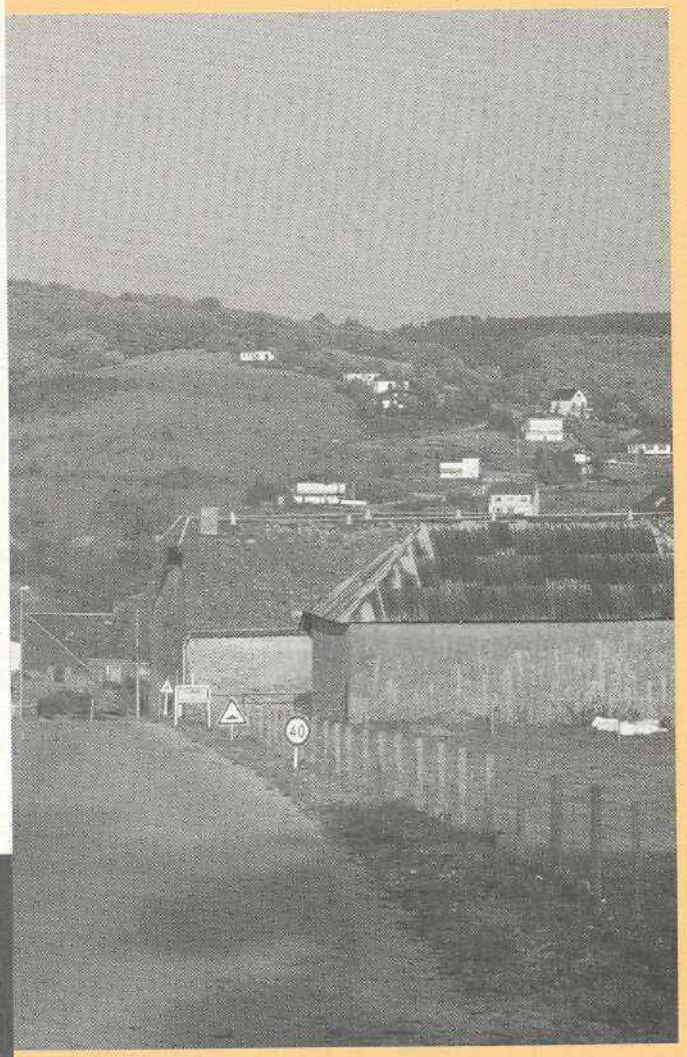
Es bieten sich eine Reihe von Möglichkeiten einer anderen Arbeitszeitgestaltung an:

- die Gestaltung anderer Arbeitszeiten, z.B. 4 x 10 Stunden anstelle von 5 x 8 Stunden, die Arbeitnehmer können dabei etwa 20% ihrer wöchentlichen Arbeitswegezeit sparen;

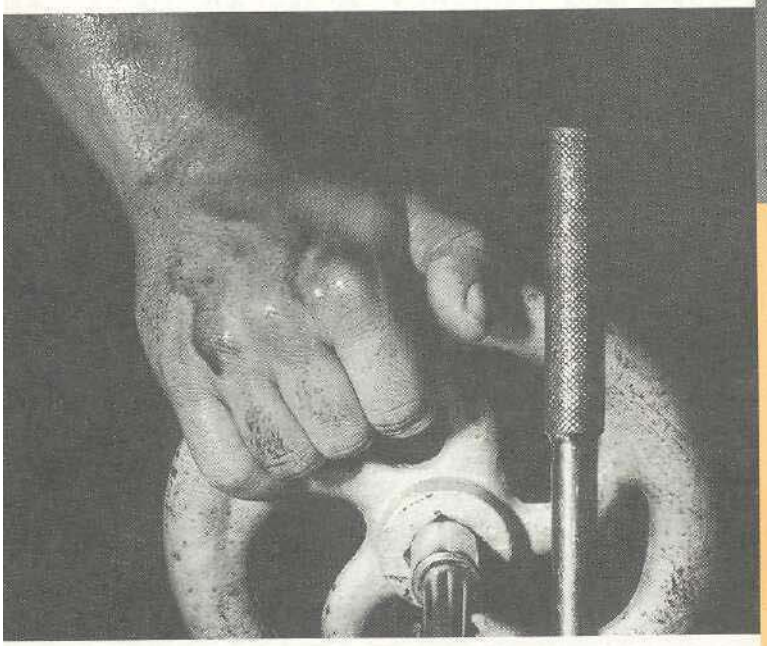
- die Berücksichtigung der Wohnortverteilung bei der Einteilung von Schichten und Arbeitszeiten, so daß Fahrgemeinschaften ermöglicht werden;
- die Einführung des Modells der Arbeitszeitkonten, wobei der Arbeitnehmer lediglich zu bestimmten Zeiten am Arbeitsort sein muß, ansonsten seine Arbeitszeit frei einteilen kann;
- die Einrichtung von dezentralen Arbeitsstellen;
- die eventuelle Einrichtung von Zentren für Tele-Arbeit in verkehrsgünstiger Lage, vorzugsweise am Bahnhof oder in Stadtrand- oder in wohnungsnaher Lage; hierbei können sich auch mehrere Arbeitgeber zusammenschließen.

Die Anmerkungen für die Arbeitsorganisation gelten im übrigen auch für die Schulen. So manches Problem mit dem Schülertransport könnte gemindert werden, wenn die Schulzeiten etwas abgeändert würden (weniger Belastung zu Spitzenzeiten).

Ziel derartiger Maßnahmen ist es, Verkehr zu vermeiden, Straßen zu entlasten und für andere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer usw.) zu verbessern, auf keinen Fall dürfte neuer Raum für anderen Autoverkehr geschaffen werden.



Dezentrale Arbeitsstellen - absolut sinnvoll und notwendig, damit Arbeitsplätze vor Ort erhalten bleiben.



Die Arbeitszeit muß nicht auf 5 x 8 Stunden verteilt sein. Warum dem Einzelnen hier nicht mehr Rechte eingestehen?

PUBLIC-PRIVATE-PARTNERSHIP IM UMWELTVERBUND

Beim Konzept des "Public-Private-Partner-Ship" besteht - wie es der Name bereits sagt - eine direkte Kooperation zwischen öffentlichen Instanzen und privaten Stellen, um den Umweltverbund, auch aufgrund marktwirtschaftlicher Instrumente, attraktiver zu gestalten. In enger Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetrieben, Arbeitgebern und Arbeitnehmern werden Buslinien optimiert, günstige Fahrzeiten festgelegt, attraktive Tarife ausgearbeitet, Bushaltestellen verbessert, Fahrradabstellanlagen installiert, die Lastwagen optimal ausgenutzt u.a.m. Ziel ist es, daß jeder einen Nutzen aus dieser Kooperation ziehen kann.

Mittlerweile im Ausland eine Selbstverständlichkeit: Buslinien, die von großen Betrieben gesponsort werden.

WARUM PUBLIC-PRIVATE-PARTNER-SHIP?

Das Prinzip des "Public-Private-Partner-ship" (PPP) ist sehr vielfältig und kann zahlreiche unterschiedliche Kooperationen beinhalten:

- Privatwirtschaftliche Unternehmen sponsern Linien der öffentlichen Transportmittel (Bus oder Bahn), weil sie damit entweder ein vorhandenes Angebot erhalten oder aber verbessern können;
- Unternehmen finanzieren für alle Mitarbeiter in vollem Umfang das Job-Ticket und garantieren den Verkehrsbetrieben eine Steigerung ihrer Einnahmen; im Gegenzug verbessern die Verkehrsbetriebe das Angebot und sorgen für eine bessere Anbindung des Betriebes an die öffentlichen Transportmittel;
- Parkuhren, Fahrradabstellanlagen, Gepäckboxen usw. werden von den Herstellern oder deren Vertriebsfirmen auf eigene Rechnung installiert und auch betrieben, im Gegenzug können diese Firmen für einen begrenzten Zeitraum oder unbegrenzt die Einnahmen aus der Vermietung dieser Anlagen für sich verbuchen;
- Große Unternehmen suchen die Kooperation mit Gemeinden und Verkehrsbetrieben bei der Planung des Ausbaus ihres Betriebes oder einer Neuansiedlung, wobei der Aspekt "Verkehr" berücksichtigt wird;
- Unternehmen errichten neue Teile des Betriebes an vorhandenen Schienenstrecken; im Gegenzug beteiligt sich die Öffentlichkeit bei der Finanzierung der Gleisanschlüsse und die Betreiber des Schienenverkehrs richten ihre Angebote speziell auf die Anforderungen der neuen Kunden aus, z.B. durch Anschaffung von speziellem Fahrzeugmaterial, einer Modernisierung der Infrastruktur, Garantien für Nachtbedienung usw.
- Private Unternehmen stellen den Busbetreibern eigene Firmenparkplätze für die Benutzung als Park & Ride-Platz am Wochenende zur Verfügung;
- Unternehmen, aus derselben oder auch aus unterschiedlichen Branchen, arbeiten zusammen - in Kooperation mit Speditionen - und bauen ein City-Logistik-Konzept für den Lastwagenverkehr auf (Wohin fahren die Lastwagen? Welche Fahrten könnten zusammengelegt werden?), so daß eventuell durch gemeinsame Planungen weniger Lastwagen fahren und unwirtschaftliche Leer- und Parallelfahrten vermieden werden.
- Zielbusse, die spezifisch auf eine Industriezone ausgerichtet sind, werden auch für andere Fahrgäste zugänglich gemacht;

- Unternehmen und Gemeinden legen gemeinsam fest, wie die Planung und Gestion der Parkplätze beim Firmengelände stattfindet;
- Gemeinden entlassen Privatunternehmen aus der Pflicht Parkplätze anzulegen; im Gegenzug verpflichtet sich der Arbeitgeber zur Durchführung verkehrsdämpfender Maßnahmen für seine Arbeitnehmer;
- Unternehmen stellen den Car-Sharing-Organisation kostenlos gut zugängliche Firmenparkpiätze für die Einrichtung von Fahrzeug-Stationen zur Verfügung; im Gegenzug erhält das Unternehmen Vorzugsbedingungen vom Car-Sharing-Betreiber;
- Unternehmen stellen ihren Mitarbeitern Dienstfahrräder, die auch für den Arbeitsweg genutzt und am Bahnhof abgestellt werden dürfen, zur Verfügung; die Gemeinde oder die Eisenbahngesellschaft erstellt im Gegenzug sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen am Bahnhof, damit das System "Bike & Ride" funktioniert.

Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen. Das Spektrum reicht von der Zusammenarbeit bei der Planung und bei Modellprojekten über intelligente Finanzierungsmodelle bis zum echten Sponsoring. Die Übergänge zwischen den verschiedenen Ansätzen sind fließend. Public-Private-Partnership führt immer dann zu besonders interessanten Ergebnissen, wenn auf allen Seiten der "Eigennutzgedanke" ausdrücklich zugelassen ist und tatsächlich eigener Nutzen von der Sache erwartet werden kann.

PUBLIC-PRIVATE-PARTNERSHIP IN LUXEMBURG

Es wäre wichtig, in Luxemburg grundsätzlich zu überlegen, wie eine bessere Kooperation zwischen Unternehmen, Gemeinden und Verkehrsbetrieben durchgeführt werden könnte, z.B. bei der Einrichtung von Zielbusverkehren, der Serviceverbesserung für den Umweltverbund, der Verkehrsorganisation von Betrieben oder der gerneinsamen Planung von Lastwagenfahrten.

Das Transportministerium sollte Gelder zur Verfügung stellen, um zu untersuchen, wie das "Public-Private-Partnership" in Luxemburg gezielt gefördert werden könnte. Die Initiierung konkreter Projekte bedarf vermutlich der Hilfestellung des Staates. Dabei würden verschiedene Modelle - wie oben beschrieben - aber ohne Zweifel Sinn machen.

Die Gelder sind im wesentlichen erforderlich, damit Projekte durchgeführt werden, die heute noch kaum bekannt sind. Für die potentiellen Partner aus dem privatwirtschaftlichen Bereich ist vor allem das Signal wichtig, daß "Möglichkeiten" bestehen. Hiervon hängt die Glaubwürdigkeit der Initiative ab.

Im Ausland werden z.T. Bushaltestellen an Werbefirmen "vermietet". So wird ein besserer Unterhalt sichergestellt, ohne finanzielle Mehrbelastung der Gemeinden. Notwendig ist es dann aber, daß die Gemeinde ein Mitspracherecht hat, was die Auswahl der Werbung anbelangt (z.B. Verbot von sexistischer Werbung oder Werbung für Tabakwaren).

Logo der AG »Umweltfreundlich zum Betrieb«. (Wilfried Haupt)

Wenn Betriebe mit Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten, können beide daraus einen Nutzen ziehen.