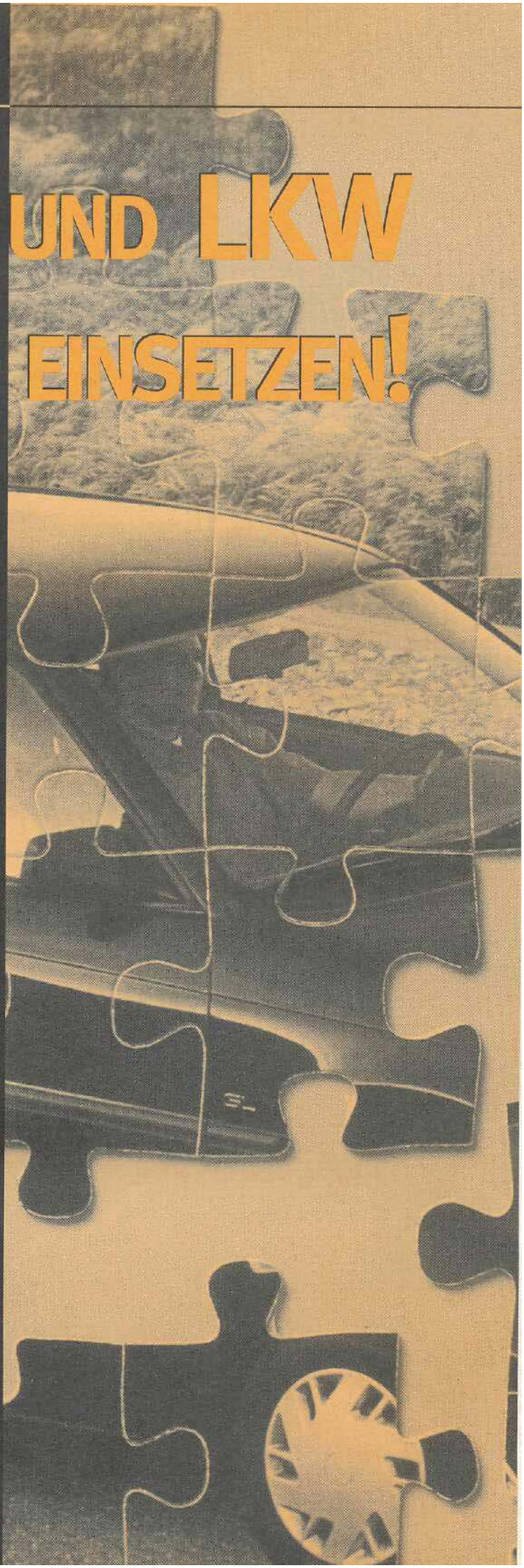
PKW UND LKW RICHTIG EINSETZEN!



INITIATIV 18:

STÄRKER DURCH ZUSAMMENARBEIT

FÖRDERUNG DES KOMBINIERTEN PERSONENVERKEHRS

INITIATIV 19:

DAS AUTO TEILEN UND SO DIE UMWELT UND DIE BRIEFTASCHE SCHONEN

CAR-SHARING AUF DEM VORMARSCH

INITIATIV 20:

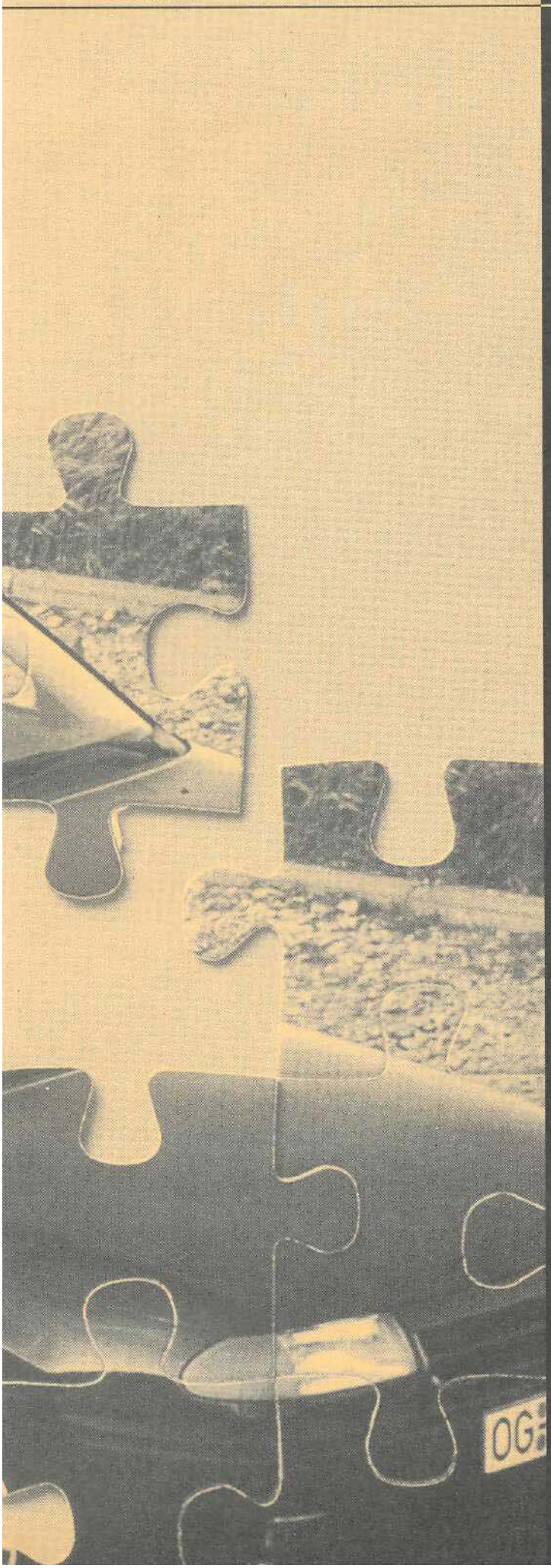
GEMEINSAM FAHREN

FAHRGEMEINSCHAFTSBÖRSE (MITFAHRBÖRSE) IN LUXEMBURG GRÜNDEN

INITIATIV 21:

LKW EFFIZIENTER EINSETZEN

CITY-LOGISTIK UND FRACHTRAUMBÖRSE



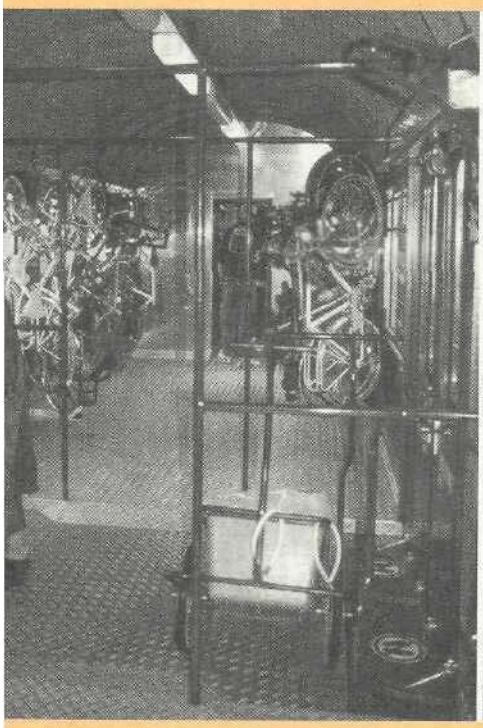
So gut das Angebot der öffentlichen Transportmittel auch sein wird: die wenigsten Menschen werden ganz ohne Wagen auskommen. Es wird nie möglich sein, alle Arbeitsplätze optimal mit den öffentlichen Transportmitteln zu erschließen, in der Freizeit bieten sich nicht immer die richtigen Busverbindungen an u.a.m.

Den Verkehr umweit- und menschenverträglicher zu organisieren, bedeutet deshalb auch zu überlegen, wie das Auto selbst noch besser eingesetzt werden kann.

Vor allem auf zwei Ebenen bieten sich Möglichkeiten an:

- So zeigt z.B. die rezent veröffentlichte Umfrage des Transportministeriums, daß bei einer Vielzahl von Autofahrten nur eine Person im Wagen sitzt. Oder aber, daß zahlreiche Haushalte über mehrere Wagen verfügen. Durch die Förderung des Car-Sharings, der Mitfahrzentralen usw. wäre es möglich, so manche Fahrten gemeinsam zurückzulegen und vielleicht auf einen "Zweit-Wagen" zu verzichten;
- Ebenso ist es sinnvoll, den Wagen besser mit den anderen Transportmitteln abzustimmen. Wer nicht über eine gute Buslinie bis zum nächsten Bahnhof verfügt, würde vielleicht trotzdem auf den Wagen verzichten, wenn es eine gute Abstellmöglichkeit für sein Fahrrad am Bahnhof gibt.

Zudem gibt es bereits heute ausgeklügelte Systeme, um die Zahl der Lastwagenfahrten herabzusetzen: z.B. kann durch eine gute Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Geschäften und Auftraggebern so manche Fahrt mit einem leeren Lastwagen vermieden werden.



Der neue Fahrrad-Zug der Luxemburger **CFL ist äußerst attraktiv.** Es wäre sinnvoll, wenn die CFL diesen Service weiter ausbauen würde.

FÖRDERUNG DES KOMBINIERTEN PERSONENVERKEHRS

Beim kombinierten Personenverkehr werden unterschiedliche Transportmittel - Auto, Bus/Zug und Fahrrad - besser aufeinander abgestimmt, so daß der Umweltverbund weitaus attraktiver wird. Die Idee reicht vom Park & Ride (der gleichzeitigen Verwendung von Auto und Bus) bis hin zum Bike & Ride (der Kombination zwischen Fahrrad und Bus/Bahn), durch z.B. die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, die Mitnahmemöglichkeit des Fahrrads im Bus.

DEN AUTOVERKEHR OPTIMAL MIT DEM UMWELTVERBUND VERBINDEN!

Der einzelne Bürger ist im Durchschnitt bereit, knapp 200 Meter zu Fuß zu gehen, um zur nächsten Bushaltestelle oder zur Arbeit zu kommen (wobei die Bereitschaft geringer ist, wenn der Fußweg über eine stark befahrene Straße führt, schlecht beleuchtet oder sonstwie unangenehm oder gefährlich ist). Nach diesem Prinzip werden in der Regel auch die Bushaltestellen geplant: es wird soweit wie möglich versucht, daß jeder im Umkreis von 200 Metern zu einer Bushaltestellte wohnt/arbeitet/einkaufen geht.

Derjenige, der Lust am Fahrrad fahren hat, ist sogar bereit, über 3 km bis zum Arbeitsplatz, zur nächsten Bushaltestelle oder zum Bahnhof zu fahren. Auf dieser Idee beruht das "Bike & Ride". "Bike & Ride" bedeutet, daß der Einzelne von zu Hause aus mit dem Rad zum Bahnhof/zur nächsten Bushaltestelle fährt und dann das Rad dort abstellen kann oder aber im Zug/Bus mitnimmt. In den Niederlanden nutzen mittlerweile mehr Leute das Fahrrad, um zum Bahnhof zu gelangen, als den Bus! Entsprechend stark wird das "Bike & Ride" dort gefördert.

Auf dieser optimalen Verbindung der verschiedenen Fortbewegungsmittel beruht die Idee des "kombinierten Personenverkehrs". Durch eine bestmögliche Verbindung soll soweit wie möglich versucht werden, den Autoverkehr auf das notwendige Mindestmaß zu reduzieren.

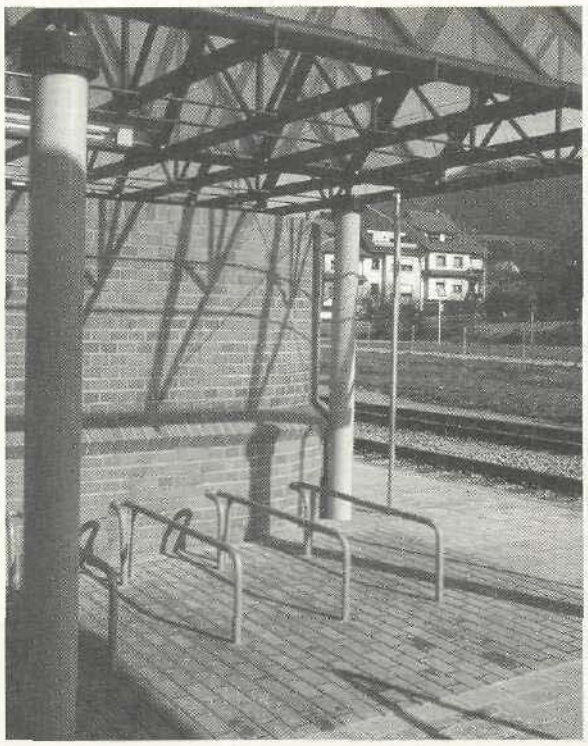
EINE CHANCE FÜR "BIKE & RIDE" UND "PARK & RIDE" IN LUXEMBURG

im folgenden seien einige Vorschläge für das "Bike & Ride" sowie das "Park & Ride", in Luxemburg angeführt. Wichtig ist erneut, an eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu denken, so daß die folgenden Angebote auch in unseren Nachbarländern garantiert sind.

BIKE & RIDE

In Luxemburg gibt es heute nur eine sehr unzureichende Infrastruktur für den Bike & Ride-Verkehr. Lediglich einige wenige Gemeinden haben z.B. an den Bahnhaltestellen Abstellflächen bzw. diebstahlsichere Abschließmöglichkeiten für Fahrräder eingerichtet, auch an Bahnhöfen sind sie noch recht selten zu finden. Zudem darf das Fahrrad fast nie im Bus und recht selten in der Bahn mitgenommen werden.

Entsprechend gering ist der Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr. Er liegt gemäß der Ende 1996 vorgelegten Umfrage des Transportministeriums bei unter 1%! Dabei könnte der Radverkehr auch in Luxemburg - trotz seiner eher "fahrradunfreundlichen" Topographie - weitaus höher sein. Regionen mit ähnlichen ungünstigen Voraussetzungen, wie z.B. in Süddeutschland oder der Schweiz, zeigen auf, daß durch eine gezielte Förderung des "Bike & Ride" das Fahrrad durchaus für zahlreiche Personen attraktiv ist.



Diebstahlsichere, überdachte Fahrrad-Abstellanlagen an Bahnhöfen sollten ein "Muß" sein. An größeren Bahnhöfen können auch Fahrradreparaturwerkstätten äußerst sinvotl sein.

FAHRRÄDER UND BAHNHÖFE OPTIMAL MITEINANDER VERBINDEN

- Die Deutsche Bundesbahn bietet an 249 Bahnhöfen - vor allem in Urlaubsgebieten - zwischen Mai und Oktober Fahrräder zum Verleihen an. An 109 Bahnhöfen gilt dieses Angebot ganzjährig. Insgesamt stehen Tausende von Fahrrädern zum Verleih. Die Tagesgebühren liegen zwischen 6 und 8 DM, wenn sie mit der Bahn anreisen, ansonsten 10 bis 12 DM. Die Fahrräder müssen in der Regel am gleichen Bahnhof wieder abgegeben werden, Ausnahmen werden am Bahnschalter mitgeteilt. Wird das Fahrrad an einem anderen Bahnhof abgeliefert, sind zusätzlich 4,60 (Bahnfahrer) bzw. 9,50 DM (Nichtbahnfahrer) zu zahlen.

  Die Bundesbahn bietet in eigenen Informationsbroschüren auch besondere Radtourenvorschläge an.

- An über 250 Bahnhöfen in der Schweiz - auch in Großstädten - werden Fahrräder vermietet. Es stehen über 4.000 hochwertige Fahrräder zur Verfügung. Basis-Modell (6 Gang), Mountain Bike (18 Gang), Kinderfahrräder und Kinder-Mountainbikes sowie spezielle verstärkte Modelle für den Gotthard werden angeboten. Kindersitze sind gratis. Die Tagesgebühr für eine Familie mit beliebig vielen Kindern beträgt 39 SFR. An allen Bahnhöfen werden Fahrradtouren mit der Bahn angeboten. Die Pauschalpreise beinhalten die Anreise mit der Bahn, die Fahrradmiete und eine Unfallversicherung. Ergänzend ist in der Schweiz ein Reiseführer mit "Vierzig maßgeschneiderten Routen" für Mietvelos der Bahn erschienen.

- In den Niederlanden, in Österreich und der Schweiz ist die Mitnahme von Fahrrädern in fast allen Zügen, außer den Intercities / Eurocities, erlaubt.

- Vor allem für die einheimische Bevölkerung bieten die Braunschweiger Verkehrsbetriebe einen gratis Fahrrad-Bus an.

- Zwischen Wanne-Eickel und Recklingkhausen, in]ülich, Hannover, Radolfzell, Kassel, Wuppertal, Bremen, Pinneburg und Ratzeburg fahren weitere besondere Fahrrad-Busse.

"DEM VELO ENG CHANCE"

1993 hat der Mouvement Ecoiogique, die "Letzebuerger Velosinitiativ" sowie die Stiftung Oeko-Fonds eine Studie über das Fahrrad in Luxemburg erstellen lassen, die unter dem Motto "Dem Velo eng Chance" stand.

In dieser Studie wurde detailliert dargelegt, welche Anstrengungen in Luxemburg gemacht werden können, um dem Fahrrad als Transportmittel im Alltag endlich eine Chance zu geben. An dieser Stelle seien nur stichwortartig einige Vorschläge aus der Broschüre angeführt:

- Fahrradabstellmöglichkeiten in Gebäuden und im Straßenraum, die Schutz vor Diebstahl und Beschädigung sowie leichten Zugang bieten;
- Bike & Ride und Fahrradmitnahme in Zügen und ggf. in Bussen;
- die Einrichtung von Fahrradstraßen;
- die Gestaltung von sogenannten "Veloweichen", d.h. einer eingebauten Insel, die ein fahrdynamisch schnelles Rechtsabbiegen der Kraftfahrzeuge verhindert;
- die Einführung eines Ampelvorlaufs an schwierigen Knoten von Hauptverkehrszügen, wobei der Radfahrer vor dem Kraftfahrzeugverkehr in gleicher Richtung in den Knoten fährt;
- die Gestaltung von bus- und fahrradverträglichen Plateaupflasterungen;
- die Einrichtung "aufgeblasener Fahrradstreifen", einer Vorfahrspur mit Aufstellfläche;
- die Genehmigung des Zugangs des Fahrrads zu verschiedenen Einbahnstraßen in gegensätzlicher Richtung des Verkehrs;
- die Einrichtung baulich abgetrennter Radwege;
- die Freigabe bestimmter Fußgängerzonen für den Radverkehr;
- die Förderung von Tempo-30-Gebieten;
- die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen kombiniert mit Gepäckdepots...

Die Liste könnte noch weiter fortgesetzt werden, sie soll verdeutlichen, daß weitreichende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs notwendig sind: alleine das Bike & Ride zu fördern, würde nicht die erwünschten Resultate bringen, ist aber sonder Zweifel sehr wichtig.

Die Broschüre "Dem Velo eng Chance" enthält ausführlichere Informationen zum Thema und kann durch Überweisen von 60.- LuF auf das CCP 39217-29 des Mouvement Ecoiogique bestellt werden.

Wenig bekannte Busverbindung

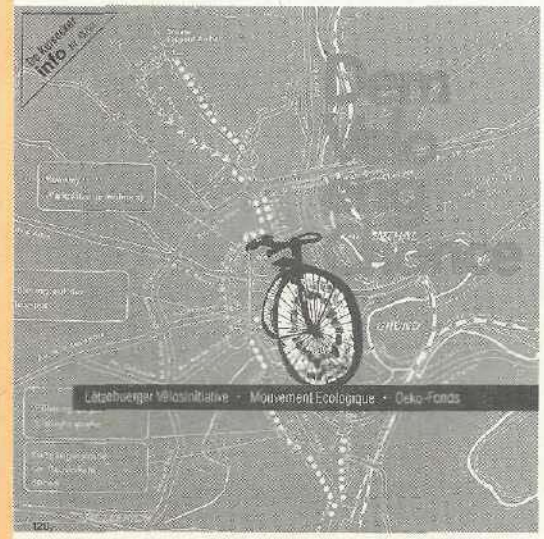
Von Raemerich aus bequem in die Hauptstadt

In Esch-Alzette wurde unweit der Autobahn eine neue Park & Ride - Anlage errichtet. Je näher am Wohnort, um so sinnvoller können derartige Installationen sein. Direkt am Arbeitsplatz gelegen sind sie jedoch mehr denn umstritten. Wird eine neue Anlage mit einem ausgeklügelten Bussystem bedient, so ist dies sonder Zweifel ein wichtiges Instrument zur Verkehrsvermeidung.

Gemeinden, Verkehrsbetriebe und Transportministerium könnten so manche Verbesserung in die Wege leiten. Neben der Einrichtung von Radwegen bieten sich u.a. folgende Initiativen an:

- Einrichtung von abschließbaren Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und größeren Bushaltestellen;
- Systematischer Verleih von Rädern an Bahnhöfen;
- Bessere Möglichkeiten, um das Fahrrad im Bus und Zug zu transportieren (z.B. auch auf einem außenliegenden Gestell oder in einem Anhänger);
- Schaffung von Fahrradstationen mit den drei klassischen Betriebszweigen "Fahrradparken", "Fahrradvermietung" und "Reparatur/Service/Information".

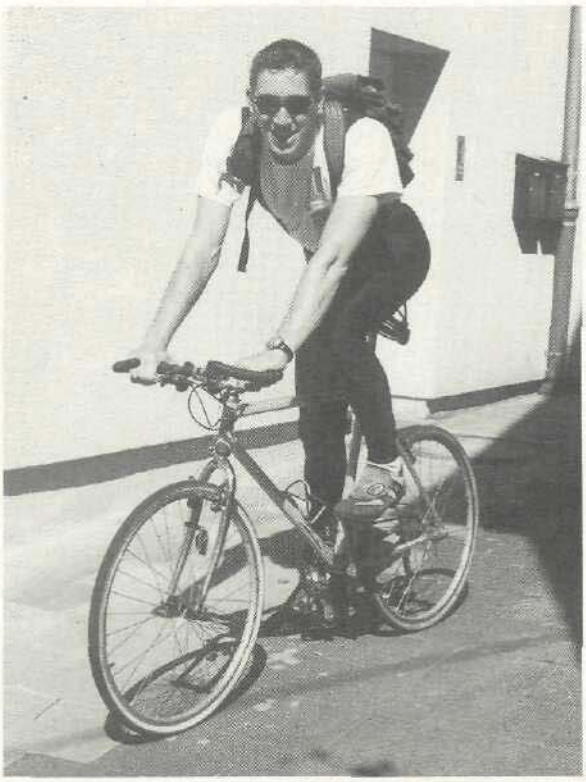
(Anmerkung: Weitere Anregungen wurden bereits in der Studie des Büros Bis, die im Auftrag der "Lëtzebuerger Velosinitiativ", des Mouvement Ecoiogique und der Stiftung Oeko-Fonds angefertigt wurde, erstellt).



PARK & RIDE

Park & Ride-Plätze wurden bisher vor allem an der Peripherie der Stadt Luxemburg angesiedelt. Diese finden in der Regel großen Anklang, sie sind aber in der derzeitigen Form umstritten. So wird bedauert, daß der Verkehr z.B. erst auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg auf den Bus umgeleitet wird. Sinnvoller wäre es, die Autofahrer noch früher zum Umsteigen zu motivieren (z.B. am Anfang der Escher Autobahn - die "Park & Ride"- Anlage in "Raemerich" ist deshalb als positiv zu bewerten). Es müßte deshalb mehr darauf geachtet werden, nicht nur die Stadt Luxemburg zu entlasten und die Parkplätze nahe am Arbeitsort einzurichten, sondern näher am Wohnort. So könnte noch mehr Verkehr vermieden und auch andere Ortschaften entlastet werden.

Vor altem angesichts der zahlreichen Grenzgänger wäre es sinnvoll, allgemein über ein Konzept für die Ansiedlung neuer Park & Ride-Anlagen in Luxemburg nachzudenken (insbesonders auch in Verbindung mit den Zielbussen von Baustein u). Es wäre z.B. sinnvoll über Anlagen an der deutschen, belgischen und französischen Grenze, in der Nähe der Autobahnen, nachzudenken. Ebenso bietet es sich an, Maßnahmen für den aus dem dünn besiedelten Norden in die südlichen Regionen fahrenden Autoverkehr zu treffen.



Velo-Kuriere in Luxemburg-Stadt: schneller, umweltschonender und billiger als streßige Autofahrten im Stau

FAHRRADSTATION IM HAUPTBAHNHOF HAMM

Im April 1997 beginnt die Stadt Hamm in ihrem Hauptbahnhof mit dem Bau einer Fahrradstation, die im Oktober in Betrieb gehen soll. Die Station, die auf 2000 m2 in einer ehemaligen Gepäckabfertigung errichtet wird, soll neben 500 überdachten und bewachten Stellplätzen über eine Servicestation verfügen, an der Mitarbeiter kleinere Reparaturen an Fahrrädern durchführen, Ersatzteile und Radkarten verkaufen sowie Fahrräder verleihen. Außerdem soll die Station einem Fahrradkurierdienst Raum bieten. Die Baukosten für die Radstation betragen ca. eine Million Mark, von denen das Land Nordrhein-Westfalen 80 Prozent aus Mitteln eines Förderprogramms zur Verfügung stellt, das den Bau von 100 Fahrradstationen im Bundesland zum Ziel hat. Pro Tag ist eine Parkgebühr von einer Mark vorgesehen, pro Monat zwölf Mark. Insgesamt rechnet die Stadt mit 15 Arbeitsplätzen, die teilweise aus den Park- und Servicegebühren finanziert werden; er wurden aber auch Mitte! für Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und aus dem Programm "Arbeit statt Sozialhilfe" beantragt.

In Zürich werden im Rahmen der Aktion "Züri-Velo" gratis Fahrräder vermietet.

VORARLBERGER MOTIVIEREN ZUM UMSATTELN AUF'S BIKE: LUST AUF'S RADELN MACHEN

Anfang der 90er Jahre nahmen Dr. Manfred Hellrigl und seine Kollegen vom Umweltinformationsdienst Vorarlberg die tägliche Fahrt ihrer Landsleute zur Arbeit unter die Lupe. Ihr verblüffendes Ergebnis: "Fast 70 Prozent der Arbeitswege sind kürzer als 5 Kilometer, ließen sich also bequem in höchstens 20 Minuten zurücklegen. Da die Wege zur Arbeit fast immer durch stark frequentierte Gebiete führen, wo die durchschnittliche Geschwindigkeit mit dem Auto oft unter 20 km/h liegt, ist der Radfahrer meist nicht viel langsamer als der Autofahrer. Manchmal sogar schneller, wenn man eventuelle Staus und die Parkplatzsuche einrechnet. Ganz abgesehen davon ist Radeln gesund und billig und garantiert lärm- und ozonfrei."

Fahrradträger können auch außerhalb von Bus oder Stadtbahn angebracht werden. Die Verbindung zwischen den beiden Transportmitteln ist auf jeden Fall sinnvoll.

DAS MOTTO: UMSATTELN

Grund genug für die Vorarlberger, 1993 eine europaweit einmalige, vorbildliche Aktion für das Radfahren zu starten. "Der Bau von Radwegen und Abstellplätzen ist zu wenig", so Hellrigl damals. Neben Werbung auf Plakaten und in Anzeigen unter dem Slogan "umsatteln" veranstalten die Vorarlberger Fahrradfeste, Lotterien, Wettbewerbe, autofreie Tage und Malaktionen für Kinder. Über 40 Gemeinden und 35 Unternehmen machten mit, In kurzer Zeit war das Radfahren Thema Nummer eins.

MIT DEM RAD ZUR ARBEIT

Zu Beginn der Aktion informierten sich 35 Vorarlberger Firmen, wie sie das Radfahren fördern könnten. Betriebliche Urnweltgruppen entwickelten zahlreiche Ideen und setzten sie um. Die 105 Angestellten bei GIKO-Verpackungen in Weiler erhielten eine Mobilitätsanalyse mit Vorschlägen für einen anderen Weg zur Arbeit. Direkt vor dem Firmeneingang ließ die Werksleitung einen Fahrradschuppen bauen. Übertragbare Netzkarten für den Verkehrsverbund können die Angestellten kostenlos ausleihen. Der Knüller: das wöchentliche Verkehrslotto. Ist die Person, deren Los gezogen wird, zu Fuß, mit Rad, Bahn oder Bus gekommen, erhält sie 500 Schilling. Wenn sie mit dem Auto da ist, wandert das Geld in den Jackpot, und es gibt in der folgenden Woche mehr.

Die Werksleitung der Wolfrod AG, Produzentin von Strumpfwaren, schaffte zunächst Dienstfahrräder an, richtete eine "Pumpstation" ein und bietet seit 1994 einen Reparaturservice für die Bikes der 900 Angestellten an. Eine Gebrauchtradbörse am schwarzen Brett und ein Fahrradflohmarkt sorgten für die nötigen Fahrzeuge. Zu den Betriebsausflügen ging's in den vergangenen Jahren mit dem Fahrrad.

DAS AUTO BLEIBT IN DER GARAGE

Auch wenn nicht alle Unternehmen den Erfolg ihrer Aktion statistisch überprüfen, die vorliegenden Ergebnisse zeigen, daß sich die Mühe lohnt. Kamen bei Wolford 1993 noch 45 Prozent mit dem Auto oder Motorrad zur Arbeit, so waren es ab 1994 nur noch 20%. Die Zahl der Radfahrerinnen steigerte sich von 18 auf 31 Prozent. Beim Textilhersteller Ölz GmbH in Rankweil verzichten mittlerweile 74 Prozent auf das Auto und fahren mit Rad oder Bus.

POSITIVE NEBENWIRKUNGEN

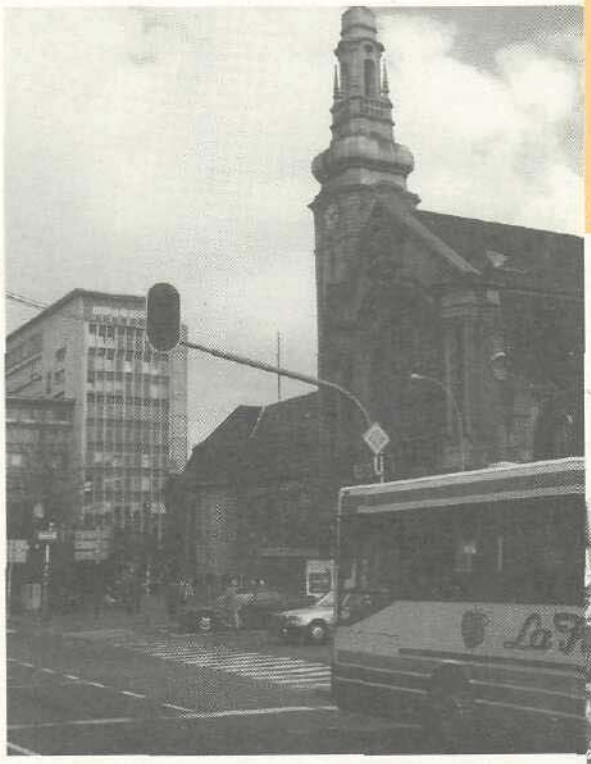
Unternehmen, die betriebliche Umweltkampagnen dieser Art organisieren, berichten regelmäßig, daß sich "das Wir-Gefühl und der Zusammenhalt dadurch steigern."

Aus Globus 97

ZAHLREICHE AKTEURE KÖNNEN UND SOLLTEN HIER IHRE VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN:

- Die Verkehrsbetriebe und die CFL werden aktiv: Die Busbetriebe und die CFL könnten sehr konkrete Maßnahmen zur Förderung des "Park & Ride" treffen, so z.B. die Parkmöglichkeiten für Fahrräder verbessern u.a.m.
- Gemeinden / Staat mischen sich ein: Ebenso können aber auch der Staat und die Gemeinden Fahrradständer einrichten, die Schaffung von Park & Ride Anlagen initiieren, Pilotprojekte in die Wege leiten...
- **Transportministerium als Vorreiter:** Das Transportministerium könnte eine initiierende Rolle übernehmen, u.a. im Zusammenhang mit Pilotprojekten. Vor allem ist es aber notwendig, daß das Transportministerium die Kooperation mit dem Ausland anstrebt, damit z.B. bereits an der Grenze Park & Ride Anlagen errichtet werden, Abstellanlagen für Fahrräder garantiert sind u.a.m.

Es wäre wichtig, wenn am Bahnhof in Luxemburg Stadt ein Fahrradverleih installiert werden würde.



Zug und Fahrrad: gemeinsam sind sie stark.

NOTWENDIGE SCHRITTE FÜR EINE FUSSGÄNGERFREUNDLICHE PLANUNG

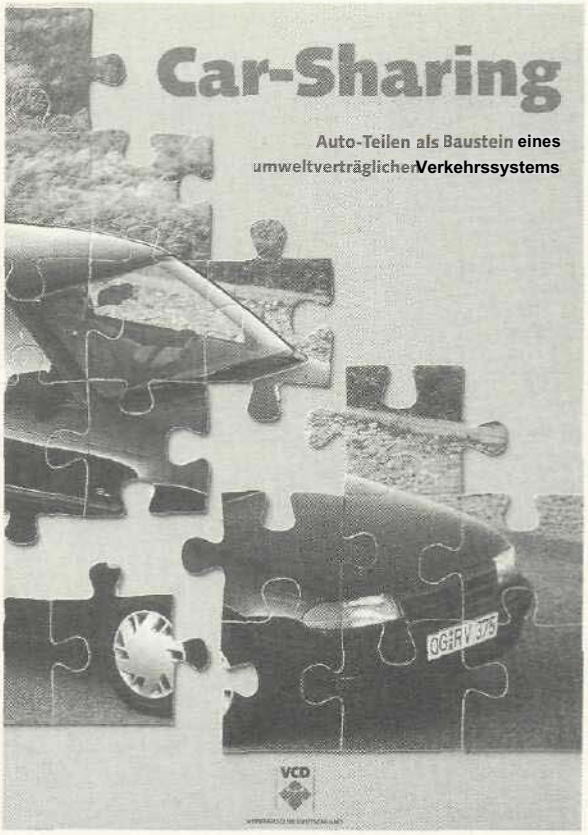
In Trier hat der Bund für Umwelt- und Naturschutz gemeinsam mit anderen Organisationen eine sehr interessante Initiative ergriffen, um den Fußgängerverkehr zu fördern. Ziel ist bei der Verkehrsplanung stärker den Fußgänger zu berücksichtigen: denn nur, wenn zu Fuß gehen sicher ist, wenn Straßen attraktiv gestaltet sind u.a.m. ist der Einzelne bereit, für kurze Strecken auf sein Auto zu verzichten. Zu Fuß gehen ist ein direkter Gewinn für die Lebensqualität und würde das Leben zudem etwas erleichtern: statt ein Kind zur Schule zu fahren, da man glaubt der Schulweg sei zu gefährlich, erlauben sichere Wege, daß Kinder sich wieder alleine auf die Straße wagen und zur Schule gehen.

Die Trierer Broschüre gibt in diesem Zusammenhang interessante Anreize. Der interessierte kann aber auch eine Literaturliste per Grengen Telefon des Mouvement Ecotogique 439030 nachfragen.

DAS AUTO TEILEN UND so DIE UMWELT UND DIE BRIEFTASCHE SCHONEN

Beim "Car-Sharing" nutzen mehrere Personen gemeinsam ein Fahrzeug. Nutznießer ist natürlich der Geldbeutel, aber auch die Umwelt. Attraktiv an der Idee des "Car-Sharings" ist zudem, daß derart dem Einzelnen die Arbeiten für den Unterhalt der Wagen abgenommen werden, er nach Bedarf auf unterschiedliche Wagenmodelle zurückgreifen kann u.a.m. Beim Car-Sharing ist eine gute Organisation besonders wichtig: z.B. muß auf Abruf immer ein Wagen in direkter Nähe verfügbar sein. Die Praxis im Ausland hat gezeigt, daß dies problemlos möglich ist und die Nutzer sehr zufrieden mit dem Car-Sharing-Angebot sind.

Wer weniger als 10.000 km Auto im Jahr fährt, kann ausländischen Erfahrungen zufolge jährlich bis zu 300.000.- Flux sparen, wenn er sich an einer Car-Sharing Initiative beteiligt.



Das Auto-Teilen erlaubt es dem Einzelnen erhebliche Gelder einzusparen. Zudem muß er sich nicht mehr um die Wartung des Autos u.a.m. kümmern.

CAR-SHARING - POSITIV FÜR UMWELT, GELDBEUTEL UND LEBENSQUALITÄT

Beim "Car-Sharing" besitzen mehrere Personen gemeinsam einen Wagen. Durch das "Gemeinschaftsauto" soll die Zahl der Privatwagen und -fahrten reduziert werden.

In der Regel nutzen zehn bis fünfzehn Personen gemeinsam ein Car-Sharing-Auto, so daß für ein einziges Car-Sharing-Auto leicht fünf Autos eingespart und fünf weitere erst gar nicht angeschafft werden. Dies wirkt sich natürlich positiv auf die Umwelt und die Brieftasche aus. Zudem fahren Car-Sharing-Nutzer weniger Auto als der Durchschnittsfahrer, da sie sich öfter und bewußter für die öffentlichen Transportmittel und das Fahrrad entscheiden oder einfach zu Fuß gehen.

So ist beim Car-Sharing das Auto nicht unbedingt das "Hauptverkehrsmittel", es wird lediglich in bestimmten Situationen als Ergänzung zu den anderen Transportmitteln - Fahrrad, Bus und Bahn - genutzt.

1988 wurde in Berlin die erste deutsche Car-Sharing-Organisation gegründet. Die Anfänge des organisierten Autoteilens im deutschsprachigen Raum gehen aber schon auf das)ahr 1948 zurück, als sich in Zürich die erste "Selbst-

fahrergenossenschaft" SEFAGE gründete. In Deutschland gibt es heute in etwa 40 Städten Car-Sharing-Organisationen.

Seit Ende der 8oer Jahre gibt es in vielen europäischen Städten und Regionen "Car-Sharing-Organisationen", die sich 1991 in einem Europäischen Dachverband "European Car Sharing (ECS)" zusammengeschlossen haben. Dieser unterhält seine Geschäftsstelle in Bremen.

Der Stellenwert des Car-Sharings im Umweltverbund wird z.B. dadurch ersichtlich, daß, unter dem Slogan "CO2OPERATION", die Deutsche Bundesbahn und der ECS, unter der Schirmherrschaft des deutschen Bundesverkehrsministers, Aktionstage durchführten.

VON DER THEORIE ZUR PRAXIS - CAR-SHARING IN LUXEMBURG

In Luxemburg gibt es bislang noch kein Car-Sharing-Angebot. Es bietet sich also förmlich an, in diesem Bereich aktiv zu werden, wobei die besondere Situation Luxemburgs berücksichtigt werden muß: die Siedlungsstruktur, die Bevölkerungszahl, die Grenzgänger...

Erleichtert wird die Aufgabe dadurch, daß die Luxemburger Bevölkerung ein überdurchschnittliches Einkommens- und Bildungsniveau hat, was erfahrungsgemäß ein günstiger Nährboden für das Autoteilen ist.

Insofern muß zunächst das Potential für Car-Sharing in Luxemburg festgestellt und ein eigenes Konzept gefunden werden. Hierfür werden inhaltliche und organisatorische Anstöße, Kooperationspartner und finanzielle Mittet gebraucht.

Sollte **es einmal** nicht klappen **und kein Wagen** verfugbar **sein,** dürfen **Car-Sharing-Benutzer - ohne** weitere Mehrkosten - auch mal mit dem Taxi **fahren.**

DAS CAR-SHARING: EIN GEWINN FÜR ALLE! *

GESELLSCHAFTLICHE VORTEILE

Schützt die Umwelt: Car-Sharing verringert den Autoverkehr und damit die Schadstoffemissionen, den Lärm und den Energieverbrauch.

Weniger Autos: Damit werden die Ressourcen geschont, Umweltbelastungen durch die Autoproduktion verringert und der Automüllberg verkleinert.

Mehr Platz: Wo früher "Stehzeuge" abgestellt wurden, kann Freiraum geschaffen werden für Fahrradabsteltplätze, Grünflächen und Gehwege.

Weniger Verkehr: Car-Sharer fahren weniger Auto als zuvor. Straßen und Städte werden entlastet und ruhiger. Weniger Unfälle und Staus können eine Folge von Car-Sharing sein.

Schadstoffarme Autos: Car-Sharing-Organisationen verfügen über Autos, die sparsam im Verbrauch und schadstoffarm sind. Beim Kauf dieser Autos wird der jeweils neueste Stand der Fahrzeugtechnik genommen.

PERSÖNLICHE VORTEILE:

Weniger Kosten: Die Fixkosten der Autos, die meist mehr als die Hälfte der Autokosten ausmachen, werden auf viele Nutzer aufgeteilt, Der einzelne zahlt nur so viel, wie er fährt. Gespart werden oftmals mehrere hundert Mark pro Monat.

Bewußter Autofahren: Car-Sahring schafft durch seine Tarife ein Bewußtsein für die wirklichen Kosten des Autos. Erfahrungen zeigen, daß die Fahrten von Autoteilern um etwa die Hälfte zurückgehen. Das Auto wird nur dann benutzt, wenn es wirklich gebraucht wird.

Weniger Arbeit: Wartungs- und Reparaturarbeiten werden von den Car-Sharing-Organisationen übernommen. Der Einzelne spart damit Zeit.

Mehr Auswahl: Car-Sharing-Organisationen verfügen über verschiedene Autotypen. Mitglieder können z.B. zwischen Kleinwagen und Transportern wählen, je nach Bedarf.

* zitiert vom Alternativen Verkehrsclub Deutschland

BREMEN: VORREITER IN SACHEN CAR-SHARING

In Bremen (530.900 Einwohner) teilen sich heute bereits fast 1.000 Menschen ein Fahrzeugkollektiv von 50 Fahrzeugen, die an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet abgestellt sind. Jeder hat Zugang zu allen Fahrzeugen. Angeschafft werden nur Neuwagen, die hohen Umweltstandards genügen. Das Fahrzeugkollektiv umfaßt Kleinwagen, Kombis, einen Bus, einen Kleintransporter mit Hebebühne für Rollstuhlfahrer, Anhänger usw. An mehreren Standorten befinden sich Service-Säulen mit Kindersitzen, Dachgepäckträgern, Schneeketten usw.

Die Mitglieder können jedes Fahrzeug an allen Standorten buchen; das System ist so angelegt, daß die Buchungssicherheit bei etwa 90% liegt (d.h. in nur etwa 10% der Fälle wo ein Wagen benötigt wird, gibt es Wartezeiten, bis ein Wagen frei ist, wobei in diesen Fällen andere Transportmöglichkeiten, wie z.B. das Taxi, angeboten werden).

Die Mitglieder tanken bargeldlos und rechnen nur die tatsächlich gefahrenen Kilometer ab. Durch monatliche Einziehung vom Konto ist der Bürokratieaufwand für die Mitglieder denkbar gering. Die Fahrzeuge werden vom Wagenmeister der Car-Sharing-Organisation gewartet und gepflegt.

Als zusätzlicher Service können die Car-Sharing-Mitglieder in den Taxis einer der großen Taxizentralen bargeldlos fahren, Bahnfahrkarten telefonisch besteilen (der Fahrradbote bringt sie ins Haus) und etliche andere Zusatzangebote nutzen. Die Abrechnung erfolgt zusammen mit der Einziehung der Kfz-Fahrtkosten.

Car-Sharing lohnt sich finanziell für alle Autofahrer, die weniger als 10.000 Kilometer pro Jahr fahren und für die Fahrt zur Arbeit nicht auf das eigene Auto angewiesen sind. Tatsächlich liegt die Kilometerleistung der meisten Autoteiler deutlich unterhalb des rechnerischen "Break-Even-Points" (in Bremen fahren nur wenige Mitglieder über 5.000 km/Jahr).

Auch wurden inzwischen über einige kleine und mittlere Betriebe Car-Sharing-Mitglieder geworben, wie das Gesundheitsamt mit etwa 60 angemeldeten Fahrberechtigten. Im Gegenzug werden die Fuhrparks der Betriebe abgespeckt oder klein gehalten.

Das Vorteil des Car-Sharing: Ihnen steht nicht nur ein normaler Personenwagen zur Verfügung, sondern auf Bedarf können Sie z.B. auch auf einen Kleintransporter zurückgreifen

Der ECS unterstützt die Neugründung von Car-Sharing-Organisationen durch Know-How-Transfer. Diese Unterstützung wird in der Regel durch Start-Informationen für die Initiatoren eingeleitet. Im weiteren Verlauf begleitet der ECS dann die Konzeptions- und Gründungsphase mit mehreren Workshops vor Ort, die mit den Initiatoren und ihrem "Umfeld" (insbesondere den Gemeinden und Verkehrsbetrieben) durchgeführt werden.

Am schwierigsten ist die Suche nach einem geeigneten Betreiber. Der ECS bemüht sich in der Regel hierfür die Städte oder Regierungen zu gewinnen. Derzeit ist beispielsweise in Edinburgh der Aufbau einer Car-Sharing-Organisation in Planung; Promotor ist die Stadt Edinburgh, der ECS assistiert.

Vom Stand "Null" aus werden etwa 2-3 Jahre gebraucht, bis es zur Gründung einer neuen Car-Sharing-Organisation kommt. Ab dem Zeitpunkt, wo ein ernsthaft gewillter Träger gefunden ist, braucht man noch ungefähr ein halbes bis ein dreiviertel Jahr.

Das Car-Sharing müßte entsprechend prioritär vom Staat in die Wege geleitet werden. Es gilt bewußt nach einem Betreiber Ausschau zu halten (z.B. über eine Ausschreibung), die Grundvoraussetzungen zu untersuchen, bei der Öffentlichkeitsarbeit und der Werbung zu helfen sowie in einer Startphase eine finanzielle Hilfestellung zu geben.

Es gibt im Ausland mittlerweile zahlreiche Initiativen zum "Auto teilen". Es wäre **an der Zeit, auch** in Luxemburg dieser **Idee** zum Durchbruch **zu** verhelfen

VARIANTEN FÜR CAR-SHARING-ANGEBOTE:

Die Car-Sharing-Organisationen haben unterschiedliche Rechtsformen, es gibt GmbHs, Genossenschaften und Vereine. Die Tendenz geht zur Professionalisierung und damit in Richtung klassischer Unternehmen. Eine andere Hauptrichtung bilden die Genossenschaften (vor allein in der Schweiz).

Eine ganz andere Form des Car-Sharings gibt es beim Deutschen Luftfahrtkonzern "Lufthansa": In Frankfurt steht den Bediensteten ein Fahrzeugpark von 600 Fahrzeugen zur jederzeitigen privaten Benutzung zur Verfügung. Der Fahrzeugpool ist in einem eigenen Parkhaus untergebracht. Das System ist hochmodern und benutzerfreundlich ausgestattet und ermöglicht dem Unternehmen, die Zahl der normalen Beschäftigtenparkplätze knapp zu bemessen oder zu reduzieren. Die Hamburger Lufthansa-Werft hat ebenfalls mit dem Aufbau eines Pools begonnen (derzeit ca. 60 Fahrzeuge).

NACHBARSCHAFTSAUTO ALS SINNVOLLE ALTERNATIVE

Dort, wo das "Car-Sharing" nicht flächendeckend angeboten werden kann, bietet das Nachbarschaftsauto eine sinnvolle Alternative, um auf einen eigenen Wagen verzichten zu können, trotzdem mobil zu bleiben und sogar Geld zu sparen.

Dabei handelt es sich im Gegensatz zu den organisierten Modellen des Autoteilens um kleine Gruppen von Privatpersonen, die gemeinsam eines oder mehrere Autos nutzen. Nachbarschaftliche Modelle beruhen meist auf persönlichen Kontakten weniger Personen. Es gibt, grob gesehen, zwei verschiedene Möglichkeiten der Organisation:

- Mitbenutzung: A besitzt ein Auto und stellt es B (C, D,...) zur Verfügung. B (C,D...) beteiligt sich an den Kosten. Es gibt Eigentümer und Nichteigentümer des Autos.
- Gemeinschaftlicher Autobesitz: A verkauft B (C,D...) die Hälfte oder einen Teil des Autos. Sie sind Miteigentümer des Wagens und teilen sich fortan Nutzen und Lasten. Es gibt auch Nachbarschaftsmodelle, bei denen sich etwa 20 Personen drei Wagen teilen.

Die Bedingungen einer gemeinschaftlichen Autobenutzung sollten in einem Vertrag festgehalten werden. Dies betrifft insbesondere die Kilometerkosten, anfallende Reparaturen, Reinigung, Versicherung usw. Der "alternative Verkehrsclub Deutschland" bietet für das Nachbarschaftsauto einen Mustervertrag an, der die gemeinsame Nutzung eines Autos durch mehrere Personen regelt. Dieser Mustervertrag kann beim Mouvement Ecologique (Tel. 439030) bestellt werden.

FAHRGEMEINSCHAFTSBÖRSE (MITFAHRERBÖRSE) IN LUXEMBURG GRÜNDEN

Das Konzept der Mitfahrerbörse ist recht einfach: Es geht darum, daß an zentralen Stellen (z.B. in Betrieben) ermittelt wird, wer welchen Weg zurücklegen muß und ob es nicht möglich wäre, zu mehreren Personen gemeinsam zu fahren. Um derartige Mitfahrerbörsen zu organisieren, können sowohl das Transportministerium als auch Betriebe, Gewerkschaften und Verkehrsbetriebe eine entscheidende Rolle übernehmen.

Laut einer Umfrage des Transportministeriums fährt in so manchem Wagen lediglich eine Person mit. Durch gezielte Maßnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften könnte dieser Prozentsatz erheblich erhöht und das Verkehrsaufkommen wesentlich verringert werden.

ZUSAMMEN BILLIGER UND BEQUEMER FAHREN

Im Durchschnitt fahren in Luxemburg in einem Auto [ediglich 1-2 Personen mit, d.h. es bleiben zahlreiche Plätze frei. Ziel der Mitfahrbörse ist es, daß auch diese freien Sitzplätze genutzt werden.

Es geht also darum, den Autoverkehr - der auch bei den bestmöglichst organisierten Transportmitteln nicht vermieden werden kann - besser zu organisieren. Wenn z.B. die Reisezeiten mit Bus/Bahn unzumutbar lang sind, häufiges Umsteigen notwendig ist, bietet sich die Bildung von Fahrgemeinschaften an.

Nach Einschätzung der Enquete-Kommission "Klima und Mobilität" des deutschen Bundestages würde eine Verbesserung der Sitzplatzauslastung bei Autos dazu beitragen, die C02-Emissionen durch den Verkehr um 25-30% zu reduzieren.

Dabei sollen die Fahrgemeinschaften nicht in Konkurrenz zu den öffentlichen Transportmitteln stehen. Im Gegenteil: Untersuchungen in Deutschland und den USA belegen, daß der öffentliche Transport sogar stärker genutzt wird, wenn die Fahrgemeinschaften als Ergänzung - und nicht als Alternative - zu den öffentlichen Transportmitteln angeboten werden. Deshalb gibt es in den Nachbarländern sogar Beispiele für Verkehrsbetriebe, die sich in der Fahrgemeinschaftsvermittlung engagieren.

Beispiele aus dem nahen Ausland und der USA zeigen, wie die Bildung von Fahrgemeinschaften auch vom Arbeitgeber gefördert werden kann, z.B. durch:

- eine bevorzugte Zuteilung von gut gelegenen Parkplätzen an Fahrgemeinschaften;
- das Erheben von geringeren Parkplatzgebühren;
- das Erstellen von Fahrgemeinschaftsbörsen durch einen Aushang am "Schwarzen Brett", in der Zeitung des Betriebes, eines besonderen Services (mittels PC, unter dem Motto: Suche - biete);
- das Angebot von sogenannten "Mobilitätsgarantien": falls ein Mitarbeiter seine Fahrgemeinschaft "verpaßt", z.B. weil er auf Wunsch des Arbeitgebers länger im Betrieb bleibt, ein Familienmitglied erkrankt ist o.ä.; kann er auf Kosten des Arbeitgebers ein Taxi benutzen;
- eine gezielte Beratung in punkto Steuern, Versicherung, Kosten, Reisezeitvergleich mit Alternativen, Abrechnung, Routenplanung usw.;
- eine Werbung und "Stimmungsmache" für Fahrgemeinschalten.

Für viele der genannten Ansätze gibt es praktische Beispiele, auch außerhalb geförderter Modellprojekte.

EINE MITFAHRZENTRALE FÜR LUXEMBURG

Schätzungsweise bleiben in Luxemburg täglich ca. 350.000 bis 400.000 Sitzplätze auf dem Hinweg zur Arbeit frei. Hier besteht also theoretisch ein großes Potential für eine Mitfahrzentrale.

Trotzdem gibt es bisher in Luxemburg keine Adresse oder Telefonnummer, unter der sich Interessenten von Mitfahrmöglichkeiten melden könnten.

Es ist deshalb unbedingt notwendig, daß in Luxemburg grundsätzlich untersucht wird, ob Interesse an einem derartigen Service besteht. Wenn ein ausreichendes Potential festgestellt wird, sollte eine professionell arbeitende Fahrgemeinschaftszentrale für Luxemburg (Biete-Suche-Börse für alle Reisezwecke, feste Fahrgemeinschaften, sporadische Mitfahrgelegenheiten, Berufsverkehr, Reise- und Freizeitverkehr) eingerichtet werden.

Diese sollte auf lange Sicht unter der Verantwortung des nationalen Verkehrsverbundes arbeiten. Kurzfristig könnten erste Schritte vom Transportministerium und von großen Verkehrsbetrieben initiiert bzw. von der Mobilitätszentrale übernommen werden.

Die Einrichtung einer zentralen Stelle bietet sich an, weil eine erfolgreiche Vermittlung von Fahrgemeinschaften nur auf der Basis "großer Zahlen" (Interessenten) möglich ist, was besonders auf die Vermittlung regelmäßiger Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr zutrifft. Ebenso ist eine besondere Telefonnummer und die Nutzung der modernen Telekommunikation notwendig: Telefon, Fax, Internet, 8TX.

Neben dem Aufbau einer zentralen Fahrgemeinschaftsbörse ist aber vor allem auch eine aktive Werbung notwendig.

Es bietet sich natürlich auch die Möglichkeit an, auf der Ebene von einzelnen Betrieben Mitfahrgelegenheiten zu organisieren. Denn in einem Betrieb begegnen sich täglich Menschen, die, zumindest teilweise, denselben Arbeitsweg haben. Diese Menschen zusammenzubringen, sie für eine Beteiligung an Fahrgemeinschaften zu interessieren und zu motivieren sowie bei der Organisation zu unterstützen, ist eine Aufgabe, die im Prinzip den Arbeitgebern und Gewerkschaften zukommen könnte.

Ein Teil der Arbeiten der Fahrgemeinschaftszentrale sowie der Beratung der Betriebe kann durchaus verrechnet werden, so daß auch Gelder eingenommen werden können. Allerdings wird es wohl nie möglich sein, einen derartigen Service wirklich wirtschaftlich anzubieten. Deshalb braucht die Mitnahmezentrale nicht nur ein Budget für die Anschubfinanzierung, sondern auch eine laufende finanzielle Unterstützung.

Die "etwas andere" Werbung: die Mobilitätszentrale in Hameln-Pyrmont setzt auf Fahrgemeinschaften: es ist bequemer, billiger, umweltschonender, streßfreier, als immer selbst Auto fahren zu müssen.

Auch Betriebe können die Initiative ergreifen und in ihrem Betrieb die Mitfahrgelegenheiten fördern: durch eine Umfrage bei den Arbeitnehmern, eine offensive Werbung, bevorzugte Parkplätze für die Teilnehmer an der Aktion u.a.m.

LKW EFFIZIENTER EINSETZEN

So manche LKW-Fahrt könnte vermieden werden, wenn Betriebe besser zusammenarbeiten und ihre Fahnen koordinieren würden. Genau dieses Ziel verfolgt die City-Logistik.

Mehr Güter über die Bahn zu transportieren stellt eine der großen Herausforderungen für das Transportministerium und die CFL dar.

WENIGER LKW-FAHRTEN DURCH CITY-LOGISTIK

So manche Fahrt eines "leeren" oder nicht voll beladenen Lastwagens könnte vermieden werden, wenn die Fahrten der verschiedenen Unternehmen besser untereinander abgestimmt, die Kooperation besser organisiert wäre.

Vor allem der einzelne Bürger und die Gemeinden würden von einer besseren Auslastung der LKWs profitieren: denn sie werden zum Teil regelrecht von LKWs überrollt und so manches Konzept zur Verkehrsberuhigung scheitert an den zahlreichen LKWs in einer Region. Zudem tragen die LKWs erheblich zur Lärmbeiastung in unseren Ortschaften bei.

Doch nicht nur aus Umweltschutzgründen oder zur Verbesserung der Lebensqualität ist eine bessere Auslastung der LKWs wichtig. Auch die Wirtschaft hat durchaus ein Interesse daran, da eine optimale Auslastung es erlaubt erhebliche Gelder einzusparen und sogar Zeit zu gewinnen.

Eine bessere Organisation der LKW-Fahrten wird mit dem Begriff des "City-Logistik-Konzeptes" bezeichnet. Zahlreiche Maßnahmen bieten sich an:

- Eine engere Kooperation zwischen Speditionen und der Bahn müßte reaktiviert werden und würde sonder Zweifel erlauben mehr LKW-Fahrten auf die Schiene zu verlagern;
- Die gemeinsame Organisation der Fahrten von mehreren Betrieben erlaubt es gleich zwei Ziele sicherzustellen:
  - die Fahrzeuge sind eher in beiden Richtungen ausgelastet (Vermeidung der Leerfahrt auf dem "Rückweg");
  - die eingesetzten Fahrzeuge sind insgesamt besser ausgelastet, dadurch kann auch der Fuhrpark reduziert werden (Sammelfahrten);
- Eine gemeinsame Planung der LKW-Fahrten innerhalb einer Industriezone - mit einer zentralen Logistikplanung - könnte in einigen Fällen eine Entlastung bringen.

Unter dem Leitmotiv "Mobilität erhalten mit weniger Kraftfahrzeugen" sollten die Ansätze der City-Logistik in neuen verkehrspolitischen Konzepten berücksichtigt werden. Es geht um Aufgaben, die nur im Verbund zu lösen sind: In Kooperation der Besteller und Erbringer von Transportleistungen, des Transportgewerbes und der Gemeinden sowie durch die Optimierung des Zusammenspiels der Verkehrsträger und -arten.

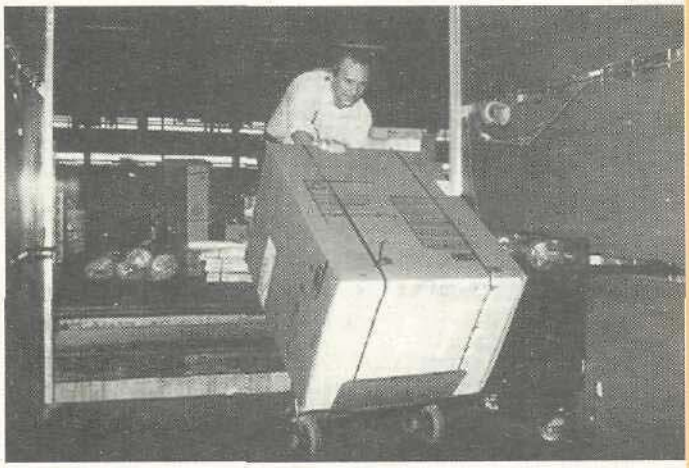
CITY-LOGISTIK FÜR LUXEMBURG

In Luxemburg fehlt es bislang weitgehend an positiven Beispielen der City-Logistik und einer entsprechenden Diskussion. Anstöße in diese Richtung und Initialzündungen sind aber äußerst wichtig.

Für die Ingangsetzung von Projekten der City-Logistik und der Frachtraum-Telematik wird die Bereitstellung eines größeren Sachbudgets vorgeschlagen. Auch wenn auf erfolgreiche Beispiele zu verweisen ist, die sich für die Beteiligten wirtschaftlich positiv auswirken, so sind doch noch viele Hürden zu überwinden, bis sich überbetriebliche Kooperationen herausbilden.

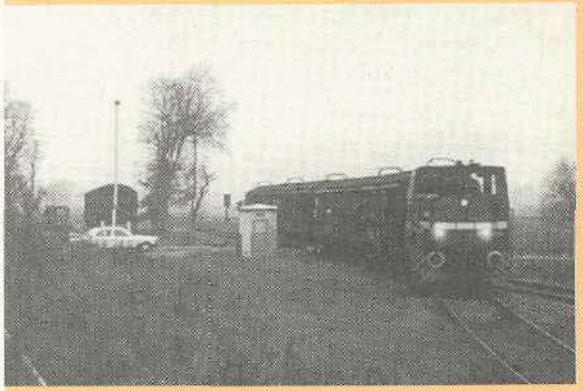
Es wird vorgeschlagen, eine umfassende Ideensammlung zur City-Logistik in Auftrag zu geben und eine zentrale Frachten- und Laderaumbörse auf nationaler Ebene einzurichten und mit internationalen Telematiksystemen zu verknüpfen. Das Transportministerium / die Mobilitätszentrale sollte den interessierten Unternehmen, Verbänden und Gemeinden professionelle Consulting-leistungen anbieten. Dabei wird es erforderlich sein, zunächst einmal eine Bestandsaufnahme durchzuführen und die Einsparpotentiale zu errechnen.

Im 5-)ahreszeitraum sollen Modellprojekte unterschiedlicher Art eingeleitet, ausgewertet und miteinander verglichen werden. Die Beteiligten müssen sich über die Erfahrungen austauschen können (Worshops, Tagungen). Anzustreben ist letztlich die Erarbeitung einer Konzeption für eine aktive Politik der künftigen Förderung von City-Logistik-Projekten. Hierzu gehört auch die Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung von Güterverteilzentren.



DAS "TELEROUTE"-SYSTEM: STARK DURCH KOOPERATION

Daß es auch m Bereich des überregionalen Straßengüterverkehrs effektive Möglichkeiten der Verkehrsreduktion gibt, zeigt das seit etwa 13 Jahren bestehende "teleroute"-System: international beteiligen sich etwa 25.000 Firmen in 12 Ländern im online-Verfahren an einer "Frachten- und Laderaumbörse". Mit Hilfe einer telematisch erreichbaren Datenbank werden Angebote und Nachfragen transparent gemacht. Die konkrete Tourenorganisation erfolgt dann durch die beteiligten Unternehmen selbst. Dadurch werden täglich rd. 10.000 Fahrten eingespart.



Güterverkehr mit der Bahn - hohe Effizienz gekoppelt mit geringer Umweltbelastung.

Lastwagen stellen eine der größten Belastungen in unseren Ortschaften dar. Durch eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen könnte so manche "Leer-Fahrt" vermieden werden.