

Das spontane Mitnahmesystem "Carlos"

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957189>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das spontane Mitnahmesystem «Carlos»

In Burgdorf bei Bern soll noch dieses Jahr ein neuartiger Versuch im Bereich des Öffentlichen Verkehrs durchgeführt werden. Statt mit Bussen werden die Passagiere mit Privatwagen befördert. Das System erlaubt, neue Verbindungen anzubieten und den Öffentlichen Verkehr rund um die Uhr sicherzustellen.

Dass der klassische Öffentliche Verkehr oft überfordert ist mit unserer dispersen Siedlungsstruktur, ist nichts Neues. Obwohl das Wohnen im Grünen gepflegt wird und die Arbeitswege wachsen, prägen halbleere Busse, schlechte Angebote und viel zu teure Gesamtlösungen das Bild. Bisher ist es nicht gelungen, dem Privatverkehr eine ernstzunehmende Alternative zur Seite zu stellen, was die Erschliessung der Fläche anbelangt. Der Bus, das Postauto, die Regionalbahn verkommen immer mehr zu einem sozialen Notnetz ohne tragende Mobilitätsfunktion. Der Verkehr spielt sich auf der Strasse ab.

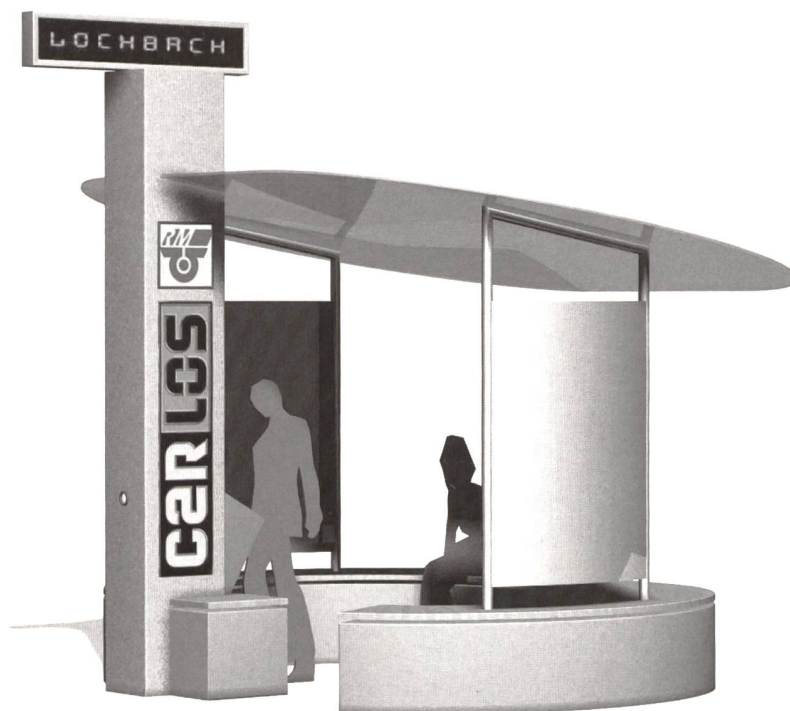
CARLOS ist ein neuer Ansatz, um das bestehende ÖV-Netz zu stärken und zu ergänzen.

Anders als klassische ÖV-Formen baut es auf die Nutzung des privaten Personenwagenverkehrs, es ist somit ein Mitnahmesystem, ähnlich dem bekannten und inzwischen fast ausgestorbenen «Autostop», baut aber auf anderen Grundlagen auf.

Naheliegender Ansatz

Der Privatverkehr ist nach wie vor das Transportmittel mit dem «dichtesten Fahrplan», hinaus bis in dünn besiedelte Gebiete. Warum kann dieses Potential nicht genutzt werden? Warum müssen halbleere Busse auf Strassen verkehren, die schon von Personenwagen ausreichend frequentiert werden? Bisher fehlte der privaten Mitnahme der soziale Boden. «Autostop» galt als unfein, gefährlich und mühsam. Dass Menschen einander im Auto mitnehmen können, war aber nie bestritten.

CARLOS hat daher als primäre Aufgabe, eine Basis zu schaffen, die es den Beteiligten ermöglicht, zueinander ins Auto zu steigen und Fahrten zu teilen. Wesentlichste Elemente dieser Basis sind ein Sicherheitssystem in Form einer Überwachung, eine Fahrtvermittlung mittels einer Anzeige und ein Gutscheinsystem mit Versicherungsschutz.



Wie wird CARLOS benutzt?

- Als mitfahrwillige Personen suchen Sie die nächste CARLOS-Haltestelle auf.
- Sie wählen Ihr Fahrziel am Automaten und zahlen einen Benutzungsbeitrag von Fr. 2.–. Ihr Fahrziel erscheint in der Anzeige über der Strasse.
- Als Quittung erhalten Sie einen Gutschein, der auch als Versicherungsschutz dient.
- Jeder Lenker, jede Lenkerin ist berechtigt anzuhalten und Personen mitzunehmen.
- Als Dankeschön übergeben Sie den Gutschein der Fahrerin/dem Fahrer. Dieser gilt z.B. für einen Liter Benzin.

Dabei kommen folgende Charakteristiken des Systems zum Tragen:

- CARLOS ist eine Plattform mit klarem Erscheinungsbild und definiertem Angebot.
- Die Zusteigpunkte sind mit Dach, Beleuchtung und Informationen ausgestattet. Wo vorhanden, werden bestehende Buseinrichtungen mitbenutzt.
- Die Fahrvermittlung findet nicht am Strassenrand, sondern via eine Anzeige über der Strasse statt. Für Fahrzeugführer bleibt genug Zeit, sich zu entscheiden.
- Ein Sicherheitssystem mit Video-Überwachung verhindert Missbrauch.
- Frauen können auf Wunsch nur von Frauen mitgenommen werden (Symbol in Anzeige).
- CARLOS ist ein konzessioniertes ÖV-System und wird vom regionalen Transportunternehmen betrieben. Die lokale Verankerung und Einbindung ins ÖV-System ist so sichergestellt.

► CARLOS GmbH
Postfach
3401 Burgdorf
Tel 034 – 423 60 10
Fax 034 – 423 60 11
mail@car-los.ch

**Transports publics:
«Carlos» une solution
mixte pour améliorer
l'offre**

La ville de Berthoud, près de Berne, lance une expérience inédite dans le domaine des transports publics: au lieu de limiter le transport des passagers aux bus, on intègre les véhicules privés au réseau. Ce système permet d'offrir de nouvelles lignes et d'assurer le service 24 heures sur 24.

- CARLOS funktioniert rund um die Uhr, 7 Tage in der Woche.
- Man kann sich auf CARLOS verlassen, denn jede CARLOS-Haltestelle ist mit einer Sprechverbindung ausgestattet. Es kann ein Taxi oder die Leitstelle angerufen werden.

CARLOS ist ein ÖV-Angebot

CARLOS gilt innerhalb der Verkehrssystematik als «spontanes Mitnahmesystem». Es besticht durch seine Einfachheit der Benutzung. Im Gegensatz zu Fahrgemeinschaften (Car-Pooling) ist keine Verabredung oder Anmeldung nötig. Der Hauptvorteil des eigenen Fahrzeuges bleibt so erhalten: Man muss nicht zur Zeit am Treffpunkt sein, kann fahren, wann man will und muss nur jemanden mitnehmen, wenn es passt.

CARLOS verschweisst auf diese Weise die Teilsysteme des privaten und öffentlichen Verkehrs zu einem neuen Ansatz. Es propagiert eine neue Sicht der persönlichen Mobilität und der sozialen Verantwortung.

Der Schritt vom herkömmlichen Autostop zu CARLOS ist entscheidend. Versuche in Deutschland und Belgien haben gezeigt, dass das Mitfahren an sich möglich ist, aber einer klaren Plattform bedarf. Erst das gegenseitige Vertrauen lässt es zu, dass Menschen zueinander ins Auto steigen.

Ausweissysteme haben sich dabei nicht bewährt. Es fehlt dem Fahrzeugführer an Motivation, sich einen Ausweis anzuschaffen. Zudem liefern sie keinen wirklichen Schutz vor Missbrauch, schränken aber das Fahrzeugangebot stark ein. CARLOS baut auf eine offene Lösung und nutzt dabei das volle Potential der verkehrenden Fahrzeuge. Als Präventionsmassnahme wird ein Videosystem eingesetzt, welches Fahrzeug, Nummer und Personen erfasst.

Pilotbetrieb

CARLOS ist deutlich günstiger als eine Busverbindung. Der Betrieb ist praktisch kostendekkend, die Investitionen belaufen sich auf ca. Fr. 40'000.– pro Haltepunkt. Verglichen mit einem konventionellen Busbetrieb sind das auf Dauer markante Unterschiede. Umgerechnet auf die Betriebsjahre resultiert ein Kostenverhältnis von ca. 1:5 verglichen mit einem Busbetrieb im Stundentakt.

Wie weit CARLOS die gleiche Dienstleistung erbringen kann wie ein konventioneller Busbetrieb, wie gross also seine Akzeptanz ist, muss mittels einem Pilotversuch gezeigt werden. Anhand einem kleinen Liniennetz von 12 Haltepunkten sollen ab Sommer dieses Jahres in der Region Burgdorf verschiedene Einsatzformen von CARLOS getestet werden. Denn CARLOS bietet sich für verschiedene Einsätze an:

- in Nacht- und Randstunden, wo kein Bus verkehrt
- an Wochenenden oder in Taktlücken
- als Zubringer zu einem ÖV-Knoten
- als neue Querverbindung zwischen zwei Knoten
- als Vorstufe für einen späteren Busbetrieb

Der Pilotbetrieb wird zu einem grossen Teil von der öffentlichen Hand unterstützt (Bund, Kanton Bern), findet aber bereits auch Interesse bei den privaten Betreibern. Die Regionalverkehr Mittelland AG will als lokales Busunternehmen diese Form der Ergänzung und Erweiterung ihres Angebotes testen und mittragen.

Im Moment werden weitere Mittel für die Durchführung des Versuches gesucht. Dazu wurden auch die Ämter für Öffentlichen Verkehr der einzelnen Kantone angefragt. Wenden Sie sich in Ihrem Kanton an den ÖV-Verantwortlichen, um dieses Anliegen zu unterstützen.

Die Begleitforschung zum Pilot wird umgesetzt durch:

- Prof. Dr. Heinz Gutscher, Sozialpsychologisches Institut der Universität Zürich
- Dr. Ueli Haefeli, Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie der Universität Bern
- Dr. Beat Greuter
- Prof. Dr. Carmen Hass-Klau, Bergische Universität Wuppertal (Beobachterin)

Wie weiter?

CARLOS ist kein neues, konkurrenzierendes Mobilitätsangebot, sondern ein Werkzeug für Kantone, Gemeinden und ÖV-Betreiber, um Ihr Angebot zu stärken und zu optimieren. CARLOS soll daher immer lokal durch die örtliche Busunternehmung umgesetzt werden. Erst die Synergie mit den bestehenden ÖV-Angeboten erlaubt es, eine gesamtheitliche Verbesserung zu erlangen: Stärkung der Kernlinien mittel konventionellen Angeboten, Ausdehnung in die Fläche mittel CARLOS. Ziel ist es, mit CARLOS eine umweltfreundliche, günstige und sozialverträgliche Mobilität zu ermöglichen und eine Mitfahrkultur zu etablieren.

Informationen

CARLOS basiert auf einer Idee des Innovationsbüros «büro für utopien» in Burgdorf und wird heute durch die CARLOS GmbH entwickelt und umgesetzt. Informationen zum System und zum geplanten Pilotbetrieb finden sich auf der Homepage: www.car-los.ch. ■