

CAR-SHARING

Ein Auto für alle?



Werbefroschüre von Cambio Bremen. Man beachte das Cabrio ganz links in der L-Klasse.

In Städten mit fortschrittlichen Verkehrskonzepten kommt auch das in Luxemburg wenig bekannte Car-Sharing zum Einsatz. Mittels Spitzentechnologie können dabei Umweltschutz und hohe Mobilität in Einklang gebracht werden.

Autofahren ist unökologisch und ineffizient - das merkt man spätestens, wenn man im Stau steht. Aber manchmal braucht man doch einen PKW: Spätschicht auf der Arbeit, Großeinkauf am Samstag, Familienausflug ins Grüne ... So entstand die Idee des Car-Sharings: Statt dass jeder sein eigenes Auto besitzt, teilt sich eine Gruppe von Personen die Nutzungsrechte für ein oder mehrere Autos. Die ersten Initiativen dieser Art entstanden Ende der 80er in der Schweiz und in Deutschland.

Aus dieser Zeit stammt auch das Image des Car-Sharings: eine Freizeitbeschäftigung für umweltbewusste IdealistInnen. Jede Fahrt mit dem geteilten Auto musste erst umständlich reserviert werden, danach wurden Zeit, Kilometerstand und gegebenenfalls das Nachtanken säuberlich in eine Handliste eingetragen. Einmal im Monat wurde abgerechnet.

Smart & cool

Dass Car-Sharing ganz anders sein kann, wurde auf einem Seminar am vergangenen Montag deutlich, zu dem der Mouvement Ecologique und die Stadt Luxemburg eingeladen hatten. "Weg vom Gebastel, hin zur Dienstleistung", formulierte es Reiner Langendorf vom schweizerischen Car-Sharing-Unter-

nehmen Mobility, einer der Referenten. Und Roger Theunissen von der niederländischen "Stiftung für Car-Sharing" betonte, von der Einfachheit her müsse das System konkurrieren können mit dem eigenen Wagen. Anders als bei der traditionellen Autovermietung werden beim Car-Sharing die Wagen kurzzeitig aber häufig genutzt, und das zu allen Tageszeiten und ohne lange Voranmeldung. Machbar und bezahlbar ist das nur bei niedrigen Kosten pro einzelne Transaktion und hoher Automatisierung, so die Lektion aus zehn Jahren Erfahrung.

Der deutsche Car-Sharing-Anbieter Cambio macht es vor: Sobald jemand bucht - per Internet oder telefonisch - wird die Reservierung an den Bordcomputer des gewünschten Wagens übertragen. Diese Person kann den Wagen nun abholen: Sie - und nur sie - kann ihn mit ihrer Smart-Card öffnen und starten. Der Bordcomputer registriert dann vollautomatisch die gefahrenen Kilometer sowie die Nutzungsdauer zwecks Verrechnung.

Lohnen tut sich der Umstieg auf Car-Sharing für AutobesitzerInnen, die weniger als 10.000 bis 12.000 Kilometer im Jahr fahren. Bei Cambio Bremen zum Beispiel fallen neben der Kautiön von 600 Euro monatlich sechs Euro an. Hinzu kommen die Nutzungskosten: Bei einem Kleinwagen sind das 0,21 Euro pro Kilometer sowie 1,90 Euro pro Stunde. Damit ist aber nicht nur das Benzin bezahlt, sondern auch die Fixkosten wie Verschleiß, Wertverlust, Steuern und Versicherung.

Weg vom Fundi, hin zum Cleverle

Daraus ergibt sich ein zweiter Vorteil: Der Verwaltungsaufwand für den eigenen Wagen entfällt. Nie wieder Autowaschen, so Roger Theunissen, das allein sei Grund genug, sich für Car-Sharing zu entscheiden. Untersuchungen zeigten, dass dies vor allem Menschen mit hoher Bildung und gutem Einkommen tun. "Die ersten, die Autos hatten, sind jetzt die ersten, die aus dem Autowahn aussteigen", kommentierte Roger Theunissen. Erfolgsfaktoren für das Car-

Sharing seien der Preis, die Servicequalität, das spezielle Park-Angebot sowie das Image: grün und innovativ - "... aber nicht zu grün", fügte er hinzu.

Das fand auch Michael Glotz-Richter, Stadtplaner bei der Stadt Bremen: "Für Car-Sharing werben wir nicht mit dem Argument der Verzichts-Ethik sondern mit Wahlfreiheit und Bequemlichkeit." Diese neue Vermarktungsstrategie zeigt sich darin, dass Bremen einen Opel Astra Cabriolet im Sharing-Angebot hat. Obwohl Car-Sharing-Unternehmen in der Regel auf schadstoffarme Wagen achten, wird das Umweltargument in den Werbefroschüren nur noch als Bonus erwähnt. Laure Simon vom Mouvement Ecologique dagegen meinte gegenüber der woxx: "Es ist ein wichtiges Plus, die ökologischen Aspekte anzusprechen. Das ist der Grund, warum wir uns mit engagiert haben."

Gleichgültig war den Referenten die Umwelt aber keineswegs. Michael Glotz-Richter erinnerte kurz an das EU-Projekt ZEUS - "Zero and low emission vehicles in urban society" -, an dem auch die Stadt Luxemburg beteiligt ist. "Ein Problem ist allerdings, dass zu viele Autos in die Städte fahren und dort Straßen- und Parkraum beanspruchen. Das lässt sich nicht durch alternative Antriebe lösen", so der Stadtplaner weiter. Außerdem wolle man ja, dass Leute in den Stadtzentren wohnen. Man müsse also die Benutzung des Autos minimieren, ohne sie aber ganz ausschließen zu können.

Weniger, kleiner, sauberer

Dabei sei das Car-Sharing ein Teil der Lösung. Denn: Wer ein Auto besitzt, benutzt es auch - direkt fallen ja nur die Benzin-kosten an. Car-SharerInnen dagegen, die für jeden Kilometer extra bezahlen, überlegen es sich zweimal und greifen oft auf die kleineren Klassen zurück. In vielen Haushalten ersetzt das Car-Sharing auch nur den Zweitwagen. Alles in allem, das zeigen Untersuchungen, fahren Car-SharerInnen weniger, kleiner und emissionsärmer.

Das PendlerInnen-Problem dagegen, das wurde in den Antworten auf mehrere Fragen aus dem Publikum deutlich, lässt sich nicht mit Car-Sharing lösen. So betonten die Referenten die Komplementarität mit dem Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV). "Für Car-Sharing-Mitglieder wird der ÖPNV zum Hauptverkehrsmittel", so Michael Glotz-Richter. Deshalb seien ÖPNV-Betriebe häufig Partner oder gar Betreiber von Car-Sharing-Firmen.

Unklar ist, ob dieses Seminar ein Startsignal war oder nur eine Alibifunktion hatte. Von der Stadt Luxemburg waren trotz mehrmaligem Nachfragen bis Redaktionsschluss keine Aussagen über Zukunftsperspektiven zu bekommen. Das Gleiche gilt für das Transportministerium, von dem nach unseren Informationen nicht einmal einE VertreterIn anwesend war. Im Sumpf der Luxemburger Verkehrspolitik, das zeigt das Trauerspiel um BTB, können die besten Ideen versinken.

Raymond Klein

Es ist hingerichtet, Herr Premier

Just zu dem Zeitpunkt, an dem Jean-Claude Juncker in China die "Luxemburger"-Visitenkarte für eine zukünftige wirtschaftliche Zusammenarbeit mit der aufstrebenden Wirtschaftsmacht hinterlässt, veröffentlicht amnesty international einen Bericht über Hinrichtungen. Danach hat sich weltweit deren Zahl der gegenüber dem Jahr 2000 verdoppelt. In 31 Ländern sind 2001 mehr als 3.048 Menschen bei offiziellen Hinrichtungen getötet worden. China führt diese traurige Hitliste an. Allein im Zeitraum zwischen April und Juli 2001 sind nach Angaben von amnesty im Rahmen einer scharfen Kampagne gegen das Verbrechen mindestens 1.781 Menschen getötet worden, die zudem zuvor oft gefoltert worden seien, um Geständnisse zu erpressen. Erst kürzlich hatte amnesty auch darauf hingewiesen, dass China unter dem Deckmantel des Kampfs gegen den Terrorismus nach dem 11.9. massiv gegen die Uiguren in der Provinz Xinjiang (Ostturkestan) vorgegangen ist, Tausende Menschen festgenommen und auch an einigen Personen das Todesurteil vollstreckt hat.

China seinerseits moniert, dass es bei der Bekämpfung des Terrors keinen doppelten Maßstab geben dürfe. Erst im März hatte man die USA kritisiert, die mit ihrem vom Außenministerium veröffentlichten Menschenrechtsbericht 2001 wieder einmal "die Rolle als Weltrichter für Menschenrechte" eingenommen und viele Staaten, einschließlich China, der Menschenrechtsverletzungen bezichtigt hätten, aber sich selbst dabei aussparen würden: "Tatsächlich trifft es zu, dass es in den USA schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen gibt", konterte das chinesische Informationsministerium in einem "Human Rights Record of the United States in 2001".

POSL: une autre Université!

"Beaucoup de questions restent ouvertes", écrit le POSL dans sa prise de position sur l'Université de Luxembourg. L'essentiel de ses divergences avec le gouvernement provient de sa vision plus ambitieuse de ce que doit être cette université. Estimant que le Luxembourg a trop peu d'étudiants, les socialistes demandent "une université démocratique qui donne à chaque résident de Luxembourg une chance de faire des études supérieures", idée chère à leur député Ben Fayot. Or le projet gouvernemental met l'accent sur les formations de 3e cycle et la création d'un pôle d'excellence. "Ce n'est pas seulement la qualité, mais aussi la quantité qui nous intéresse", écrit le POSL - et demande une université offrant un certain nombre de formations complètes, incluant donc des 2nd cycles. Face à l'argument que cela minerait la traditionnelle mobilité des étudiant-e-s luxembourgeois-es, les socialistes se prononcent clairement: Oui pour encourager la mobilité choisie, non à la mobilité forcée. Enfin, concernant la question du site, le POSL plaide pour le regroupement sur un campus unique. Il invoque la promotion de l'interdisciplinarité, de la vie de campus, et la mise en valeur optimale des infrastructures, notamment d'une hypothétique grande bibliothèque universitaire.

Wildschweine: Füttern verboten?

Warum es so viele Wildschweine gebe, obwohl jedes Jahr mehr abgeschossen würden, wollte der Déi-Lénk-Abgeordnete Aloyse Bisdorff in einer parlamentarischen Anfrage in Zusammenhang mit der Schweinepest wissen. Außerdem: Was eine sinnvolle Wilddichte sei, und ob sie ohne strenge Regelung der Wildfütterung zu erreichen sei. In seiner Antwort verweist der Umweltminister auf die als Folge der Orkane von vor zehn Jahren entstandenen Dickungen. Diese Biotope seien für die Schweine besonders günstig, und Bestandsverringerungen könnten nur durch aufwändige Treibjagden erreicht werden.

Die Wilddichte variere innerhalb des Landes stark. Als Maß für eine angepasste Dichte müssten die Wildschäden gelten, so der Umweltminister weiter. Die anormale Vermehrung der Wildschweine sei auf das übermäßige Nahrungsangebot zurückzuführen: Wiesen und Maiskulturen einerseits, Wildfütterung durch die Jäger andererseits. Die Problematik der Wildfütterung solle auf einer der nächsten Sitzungen des "Conseil supérieur de la chasse" angesprochen werden. Das dürfte zu spannenden Diskussionen führen: Im Raum steht dabei die von vielen Seiten erhobene Forderung eines Wildfütterungsverbots.

