

CARLOS

KONTEXT

CARLOS ist ein System für einen „öffentlichen Individualverkehr“ mit dem Ziel der Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs in einer ländlichen Region. Der Pilotversuch mit elf Haltepunkten in der Region Burgdorf BE dauerte von 2002 bis 2005. Die Begleitforschung wurde vom Bundesamt für Berufsbildung und Technologie finanziert.

METHODE

Folgende Methoden wurden für die Evaluation der sozialpsychologischen, verkehrstechnischen und ökologischen Kriterien eingesetzt: Statistische Auswertungen elektronischer Haltepunktedaten, Nutzungs- und Dokumentanalysen, Fokusgruppen, schriftliche und elektronische Befragung tatsächlicher sowie potenzieller Nutzerinnen und Nutzer.

RESULTATE

CARLOS hat sich im dreijährigen Pilotbetrieb technisch und betrieblich bewährt. Es ergänzte das regionale öffentliche Verkehrsmittelangebot aus der Sicht der mehrheitlich jungen Benutzenden. Der aus einem höheren Autobesetzungsgrad resultierende energetische Nutzen ist messbar, jedoch gering. Volkswirtschaftlich rentabel wäre CARLOS unter den Rahmenbedingungen der Testregion Burgdorf ab rund 90 Benutzenden pro Tag. In der dreijährigen Pilotphase erreichte CARLOS jedoch nur eine mittlere Benutzerzahl von 5.3 Personen pro Tag. In Taktlücken des öffentlichen Verkehrs oder in der Nacht wurde CARLOS überdurchschnittlich häufig benutzt.

CARLOS wurde zu Beginn der Pilotphase allgemein positiv begegnet. Die Marketinganstrengungen waren aber zu gering, als dass die Skepsis bezüglich spezifischer Kriterien wie der Unberechenbarkeit der Wartezeiten oder der Ausgestaltung des Haltepunkt-Netzes (z. T. keine Möglichkeit von Retourfahrten) überwunden werden konnte. Wegen der geringen Nutzung konnten auch nur wenige Personen positive Erfahrungen sammeln, und es konnten nur wenige Benutzende beobachtet werden. Daraus schlossen potenzielle Nutzer, dass CARLOS nicht lohnenswert sei. Ein weiterer Grund für die schwache Nutzung lag darin, dass feste Mobilitätsgewohnheiten nicht ohne Notwendigkeit innerhalb kurzer Zeit geändert werden.



Die Analysen zeigten somit, dass CARLOS in anderem räumlichen Kontext mit anderer Bedarfslage (z. B. Zusammenlegung von Schulen, Streckenstilllegung öffentlicher Verkehrsmittel, massive Benzinpreiserhöhungen usw.) Potenzial haben kann. CARLOS könnte in ein bestehendes öffentliches Verkehrsnetz integriert werden, um dieses so flexibler zu machen. So könnte die bestehende Haltestellen-Infrastruktur genutzt und Hin-, Rück- und Weiterfahrtmöglichkeiten garantiert werden.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Projektteam: Interface: Ueli Haefeli, PD Dr. phil. I; Daniel Matti, lic. phil.; nat. Sozialforschungsstelle Universität Zürich; Prof. Heinz Gutscher (Projektleitung); Jürg Artho; Dr. Beat Greuter.

Weblinks: www.carlos.ch, www.sozpsy.unizh.ch/carlos/

haefeli@interface-politikstudien.ch; Tel.: +41 (0)41 226 04 26; www.interface-politikstudien.ch