

Innovationspreis 2001 im Regional- und Agglomerationsverkehr  
Referate anlässlich der Innovationspreisverleihung am 20.11.01

**„Wirklich innovativ ist man nur dann,  
wenn mal etwas daneben gegangen ist“**

Dieser Satz lässt auf Erkenntnis blicken und auf Ehrlichkeit sich selber gegenüber. In den Referaten anlässlich der Preisverleihung finden sich wertvolle Informationen und interessante Visionen über die Entwicklungschancen des öffentlichen Verkehrs mit all seinen Vernetzungen.

- Rolf Meyer, Public Relations VöV
- Peter Wettler, Jurymitglied und Kommunikationsberater
- Cornelia Appetito Isenmann, Bundesamt für Verkehr, Sektionschefin Verkehr regional
- Adrian Schmid, Leiter Verkehrspolitik VCS
- Roberto Zanetti, SEV-Gewerkschaftssekretär und Solothurner SP-Nationalrat
- Dr. Thomas Wagner, Stadtrat von Zürich und Vorsteher des Departementes der Industriellen Betriebe

Verleihung Innovationspreis 2001

## Globalisiert, vernetzt und unter einem Dach!

---

Rolf Meyer, Public Relations VöV

### Einleitung

Das Thema Innovationen im öffentlichen Verkehr der Schweiz weckt bei mir immer zwei Seelen:

- Wir sind Spitze! Internationale Benchmarks zeigen, dass die Schweiz im öffentlichen Verkehr keinen Vergleich mit dem Ausland zu fürchten braucht. Auch eine soeben fertig gestellte Studie zu den Orts-, Stadt- und Citybussystemen in Deutschland, Österreich und der Schweiz weist nach, dass wir die Besten sind! Dem Kunden gefällt unser Produkt offenbar.
- Als täglicher Benützer – und das ist die zweite Seele - fallen mir aber immer wieder kleine Unzulänglichkeiten auf: Überdachte Haltestellen, die trotzdem nicht vor Regen schützen, Billettautomaten, die niemand auf Anhieb versteht, oder Rollmaterial, das im Tunnel jegliches vernünftige Gespräch mit dem Sitznachbarn im Zug verunmöglicht. Diese Liste liesse sich noch wesentlich verlängern.

Eines ist sicher: Wir dürfen uns nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz braucht Innovationen, und zwar nicht um weltweit als Leader dazustehen, sondern um seinen Fahrgästen die Dienstleistungsqualität zu erbringen, die sie von uns zu recht erwarten. Wenn wir dies erreichen, sollte die weltweite Spitzenstellung dann automatisch gegeben sein.

Der Fahrgast ist somit nicht ein Betriebshindernis, wie böse Zungen gelegentlich behaupten, sondern als Kunde zu behandeln. Der beste Transportunternehmer ist heute nicht mehr derjenige mit der technologisch hochgerüstetsten Lokomotive, sondern derjenige mit den zufriedensten Fahrgästen. Die Technik steht im Dienste des Kunden und nicht umgekehrt. Dieser Wandel ist bei den Transportunternehmungen erfolgt; die im Wettbewerb um den Innovationspreis eingereichten Projekte zeugen davon.

### Herausforderungen

Der öffentliche Verkehr braucht Innovationen aber vor allem, um die anstehenden Herausforderungen des neuen Jahrtausends bewältigen zu können. Diese werden tiefgreifende Veränderungen in der Branche des öffentlichen Verkehrs auslösen.

Ich möchte vier wesentliche Herausforderungen aufgreifen:

- **Mobilitätswachstum:** Die Prognosen sagen uns auch für die Zukunft ein weiterhin fast ungebremstes Wachstum der Mobilität voraus. Bis ins Jahr 2015 soll der Personenverkehr um einen weiteren Viertel zunehmen. Für unsere Branche tröstlich ist dabei, dass der öffentliche Verkehr wesentlich stärker wachsen soll als der private Verkehr.
- **Raumknappheit:** Auch Verkehrsadern bekommen Thrombosen. Die Kapazitäten unserer Verkehrsinfrastrukturen stossen insbesondere in den Agglomerationen an Grenzen. Die

täglichen Staus sind dazu Beweis genug. So benötigt ein Pendler mit dem Auto für die Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsplatz rund 20mal mehr Platz für sich, als wenn er die gleiche Strecke mit dem Tram oder dem Bus zurücklegen würde. Allein der Raum wird uns also künftig an der ungehemmten Entfaltung unserer Mobilität hindern.

- **Finanzknappheit:** Die öffentliche Hand steht unter Spardruck. Der öffentliche Verkehr bekam dies im Rahmen des Runden Tisches (Stilllegung der Verkehrstrennungsverordnung) oder der EBG Revision 1995 (Entlastung des Bundes um Fr. 100 Mio.) bereits zu spüren. Die Diskussionen um die Verlängerung des 8. Rahmenkredits ohne Aufstockung der Mittel zeigt, dass der Kampf um die öffentlichen Gelder anhalten wird. Eine Abnahme des Spardruckes ist im Moment nicht zu spüren.
- **Globalisierung/Liberalisierung:** Obwohl das Produkt öffentlicher Verkehr fest an das Territorium gebunden ist, kann es sich der Globalisierung und Liberalisierung nicht entziehen. Global tätige Konzerne mit Milliardenumsätzen nehmen auch den Schweizer Markt ins Visier. Und die Liberalisierung des gesamten Transportwesens in der Europäischen Union wird nicht vor den Schweizer Grenzen Halt machen. Die flächendeckende Ausschreibung der öffentlichen Verkehrsleistungen ist ein erklärtes Ziel der Europäischen Kommission.

## Auswirkungen und Trends

Diese Faktoren werden die Landschaft des öffentlichen Verkehrs nachhaltig verändern, wobei dieser Veränderungsprozess bereits eingeleitet ist. Turbo AG, EasyRide, Connex oder Expertengruppe Bieri zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs sind Stichworte dazu. Ich möchte diese Veränderung der Branche öffentlicher Verkehr in fünf Trends umschreiben, wobei ich hier nicht eine offizielle Haltung des Verbandes öffentlicher Verkehr vertrete, sondern meine persönliche Haltung wiedergebe.

### Trend 1: Unternehmenskonzentration

Die Fusion der SOB mit der BT (oder umgekehrt) oder die Turbo AG sind nur die neusten Beispiele für diesen Trend. Generell ist festzuhalten, dass unsere Branche immer noch äusserst kleinräumig strukturiert ist. Nehmen wir als Beispiel den Bussektor:

- 81 Betriebe haben weniger als 20 Busse, wobei fast die Hälfte dieser Unternehmungen wiederum weniger als 10 Busse besitzen,
- 19 Betriebe besitzen zwischen 20 und 50 Busse,
- 9 Betriebe haben zwischen 50 und 100 Busse,
- gerade 6 Unternehmungen besitzen über 100 Busse,
- und nur Postauto Schweiz hat über 1'000 Fahrzeuge.

Gegenüber den fast 15'000 Bussen des Konzerns Connex ist aber auch diese Grössenordnung fast ein Pappentier.

Zur Zeit zählt der VöV noch 158 Mitglieder mit abnehmender Tendenz. Vor 10 Jahren waren es noch 186 Mitglieder. In den letzten 10 Jahren haben wir also rund 15% der Mitglieder durch Fusionen verloren. Weitere Zusammenschlüsse sind bereits bekannt oder absehbar. Es darf dabei auch ruhig spekuliert werden, - ich meine dies wertneutral - wie lange sich die normalspurigen Privatbahnen noch einer Umarmung durch die SBB entziehen können.

Die Branche öffentlicher Verkehr besitzt bedingt durch ihre historisch gewachsene kleinräumige Struktur noch wesentliche Synergie- und Effizienzsteigerungspotentiale. Denken Sie bspw. nur daran, was an Zeit und Geld zu sparen wäre, wenn wir nur die Hälfte der Unternehmungen hätten.

Die Fusionen würden aber nicht nur die interne Effizienz steigern sondern auch den Fahrgästen in Form von besseren Fahrplänen oder einheitlicheren Fahrgastinformationen zugute kommen.

Liberalisierung, Globalisierung und der Spardruck der öffentlichen Hand werden die Zahl der Unternehmungen in den nächsten 10-20 Jahren um rund die Hälfte reduzieren.

### **Trend 2: Agglomerationsverbände**

Die Zukunft wird in den Agglomerationen sein oder gar nicht. 70% der Schweizer Bevölkerung leben heute bereits in den Agglomerationen. Die Verkehrsanalyse des ARE in Zusammenhang mit der Avanti-Initiative zeigt deutlich, dass die künftigen Verkehrsengepässe zur Hauptsache in den Agglomerationen zu orten sein werden. Eine tragfähige Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund, wie sie die Expertengruppe Bieri vorgeschlagen hat, ist daher unverzichtbar, ebenso wie ein massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Die wachsende Mobilität in den Agglomerationen braucht Gesamtverkehrslösungen. Mobilitätskonzepte müssen für die einzelnen Agglomerationen aufzeigen, welche Verkehrsträger wie, wo und mit welcher zeitlicher Priorität auszubauen sind. Dies bedingt aber auch neue Strukturen. Es ist nicht mehr denkbar, dass jede Transportunternehmung ihre Projekte nach eigenem Bedarf plant und vorantreibt. Transportunternehmungen und andere Verkehrsträger müssen sich zu Agglomerationsverbänden zusammenschliessen, die den Verkehr in ihren Agglomerationen organisieren, die Strategien ausarbeiten und gegenüber der öffentlichen Hand als Gesuchsteller auftreten. Dies wird den Druck auf eine Fusion der Transportunternehmungen in den Agglomerationen verstärken. Der Kanton Zug hat diesen Trend mit der Stadtbahn bereits eingeleitet: „Bahn und Bus aus einem Guss“ lautet dort das Motto.

### **Trend 3: Managementgesellschaften und Transportbeauftragte**

Neben dem Konzentrationsprozess wird sich die Landschaft der Transportunternehmungen auch bezüglich Tätigkeit diversifizieren. Einerseits werden sich regionale Managementgesellschaften bilden, die den öffentlichen Verkehr in einer Region organisieren und betreiben, andererseits haben kleinere Unternehmungen eine Chance, als Transportbeauftragte für diese Managementgesellschaften zu fahren. Die Managementgesellschaften werden entweder aus der Fusion der bisher in der Region tätigen Unternehmungen hervorgehen oder diese Strukturbereinigung wird durch den Wettbewerb herbeigeführt. Bisherige Unternehmungen können als Transportbeauftragte der Managementgesellschaft weiter existieren, sofern diese die Fahrleistung nicht oder nur teilweise selber erbringt.

Dieser Trend wird eine Effizienzsteigerung zur Folge haben: Angebotsplanung, Tarife, Fahrkartensortiment, ja alle Managementaufgaben sind in einer Hand zusammengefasst, Schnittstellen fallen weg. Aber auch für den Kunden werden sich spürbare Verbesserungen bspw. durch bessere Umsteigebeziehungen.

### **Trend 4: Vernetzung**

Es ist eine altbekannte Tatsache, dass das schwächste Glied in der Transportkette wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels hat. Die sog. Lastmile ist oft ein Killerargument gegen den öffentlichen Verkehr. Der Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Langsamverkehr kommt daher entscheidende Bedeutung bei. Die Car-Sharing-Studie hat zudem gezeigt, dass durch eine intelligente Vernetzung der Verkehrsträger mehr öffentlicher Verkehr konsumiert wird.

In Zukunft werden daher die Bahnhöfe nicht mehr bloss Bahnhöfe sein sondern Drehscheiben der Mobilität. Sie ermöglichen auf einfache und schnelle Art den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere. Bewachte Velostationen, Carsharing, Velo- und Fahrzeugmiete, Park+Ride, kurze und klare Umsteigebeziehungen zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln, sichere und kurze Fusswege, Informationen zum Verkehr aber auch weitere Angebote für die täglichen Bedürfnisse sind die Angebote dieser Drehscheiben.

Die Transportunternehmungen sind in Zukunft Anbieter von Mobilitätslösungen, für welche der öffentliche Verkehr das Rückgrat bildet.

### **Trend 5: öV-Marke Schweiz**

Der öffentliche Verkehr der Schweiz besitzt, vielleicht mit Ausnahme von Hongkong, die phantastischsten Fahrausweise weltweit. Mit dem Generalabonnement geniessen Sie auf über 18'000 km Strecke des öffentlichen Verkehrs freie Fahrt. Oder mit dem Halbtaxabonnement reisen Sie zu Top-Preisen quer durch die ganze Schweiz.

Etwas sonderbar mutet dabei der Umstand an, dass nur das SBB-Logo diese Fahrausweise prominent ziert. Damit sollen nicht die Leistungen und Verdienste der SBB um diese Fahrausweise und um das System unseres öffentlichen Verkehrs kritisiert werden, im Gegenteil. Und zugegebenermassen sind auch die drei Signete des direkten Verkehrs (Bahn, Bus, Schiff) aufgedruckt. Nur kennt kaum ein Fahrgast deren Bedeutung.

Der öffentliche Verkehr verpasst hier eine Chance, sein Verbundprodukt besser gegenüber den Kunden zu kommunizieren und zu positionieren. Das GA ist eben gegenüber der landläufigen Ansicht kein SBB- sondern ein öV-Produkt. Dafür einen eigenen Brand zu entwickeln ist zugegebenermassen wohl nicht ganz einfach. Aber selbst Stromproduzenten haben, hier getrieben durch die Öffnung des Strommarktes, entdeckt, dass Strom nicht mehr einfach aus der Steckdose fliesst, sondern als 1to1 energy die Leute zuhause glücklicher macht. Auch wenn der Name EasyRide bis jetzt bloss Titel eines innovativen und ambitionösen Projektes ist, liegt hier doch der Kern für die Vision einer Dachmarke verborgen.

Der Hauptpreisträger ZVV bietet sicher besten Anschauungsunterricht dafür, dass eine Dachmarke erfolgreich lanciert werden kann. Der Erfolg besteht ja nicht nur darin, dass die Fahrgäste das Produkt ZVV besser kennen. Vielmehr konnten auch die Erträge deutlich gesteigert werden. Der Erfolg ist also auf der ganzen Linie eingetreten.

### **Schluss**

Mir bleibt zum Schluss nur, dem ZVV auch von Seiten des VöV herzlich zum Gewinn des Innovationspreises zu gratulieren. Ob die Trends in Zukunft sich auch tatsächlich verwirklichen werden, können wir vielleicht in 10 Jahren an selber Stelle wieder überprüfen. Bis dahin gilt für den öffentlichen Verkehr auch weiterhin:

„Wer aufgehört hat, besser zu werden, hat aufgehört gut zu sein.“

und

„Wirklich innovativ ist man nur dann, wenn mal etwas daneben gegangen ist.“

Zürich, den 20. November 2001

## Innovationspreis 2001 aus Jurysicht

Referat von Peter Wettler, Jurymitglied und Kommunikationsberater, ZH

Guten Tag, liebe Betreiber und Freunde des Öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs

Als ich am Morgen des 18. Augusts diesen Ordner mit den Projekteingaben für den Innovationspreis 2001 auspackte, machte ich ein langes Gesicht. Ich war enttäuscht: es sind nur gerade 37 Projekte eingereicht worden. Doch schon schnell schwante mir, dass die 90 Wettbewerbsteilnehmer des Jahres 1999 sich wahrscheinlich schlicht überfordert gefühlt haben, zwei Jahre später schon wieder mir neuen, revolutionären Projekten aufzuwarten.

Ich bin eines von sieben Jury-Mitgliedern und ich habe mich gefragt, was mir das Recht gibt und mich befugt, über den Öffentlichen Regionalverkehr zu urteilen. Ich vermute, es sind meine reichhaltigen Erfahrungen, namentlich auf dem Schienenstrang, nutze ich doch seit meinem 13. Altersjahr ausschliesslich und täglich den Öffentlichen Verkehr. Ich gehöre der raren, doch angesichts der zunehmenden Qualität des Öffentlichen Verkehrs gar nicht mehr so seltenen Spezies der autofreien Miteidgenossen an, bin also gewissermassen der Prototyp des Kunden. Damals, 1959, fuhren die Züge noch nicht im Takt und die Fahrpläne strotzten vor Indianerzeichen oder Christensymbole: gekreuzte Tomahawke, Grabkreuze, gekreuzte Messer und Gabel. Es war ein Kreuz mit dem Öffentlichen Verkehr. Doch allemal das Schönste und Edelste, was uns die Bahn antun, uns Schülern passieren konnte, waren Verspätungen, die oft und vor allem immer dann eintraten, wenn der erste Schnee fiel und im Zürcherischen Aathal umgestürzte Bäume die Strecke blockierten. Das war für viele von uns stets ein Geschenk des Himmels. Ich bin den SBB ungemein dafür dankbar, dass sie damals so romantisch langsam durch das Glatt- und Aathal ratterten. So gelang es mir stets erfolgreich, die Hausaufgaben meiner strebsamen Schulkollegen fertig abzuschreiben, wengleich mitunter in liederlicher Schrift. 1967, als Student, war ich sogar selber im Öffentlichen Dienst tätig, als Aushilfs-Kondukteur bei den VBZ. Damals gab es den genialen Fahrplan, wie er heute an jeder Haltestelle prangt, noch nicht, und so mühte ich mich zielstrebig, als Chef des Tramzuges, pünktlich die sogenannten Touren zu drehen, indem ich den Fahrgästen die hintere Einstiegstüre vor der Nase zuschloss und das Abfahrtsignal erteilte: Lieber pünktlich aber leer fahren, lautete damals meine Devise, als voll und verspätet im Stossverkehr abzusaufen. Ab 1970, als Bundeshauskorrespondent der Basler National-Zeitung, pendelte ich zwischen Zürich und Bern und seit 1975, ich wurde gerade Kassensturz-Redaktor, fahre ich mit dem Generalabonnement durch das Land und habe zuständigenorts schon manchen Misstand mit spitzer Feder oder Zunge bemängelt.

Vor geraumer Zeit - etwa Ende der 80-er-Jahre - haben sich die Fuhrhalter des Öffentlichen Verkehrs in eigentliche Mobilitätsprofis gewandelt, weil sie etwas Wichtiges erkannt haben: Nicht der Kunde muss froh sein, wenn überhaupt eine Bahn oder Bus kommt, vielmehr müssen die Betreiber von Bahn und Bus froh sein, wenn überhaupt ein Kunde kommt. Die Kundenorientierung, der Kundennutzen, das Kundenbedürfnis war und ist denn auch für die Jury ein wichtiges Beurteilungskriterium.

Gewinner des "Innovationspreises 2001", verliehen von VCS, SEV und unterstützt vom VöV, ist der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Die Jury überzeugte die pfiffige Kampagne, weil für einmal nicht mit dem Tropfenzähler, sondern mit dem Feuerwehr-Strahlrohr flächendeckend und langfristig für die vernetzte Mobilität, den Zonentarif und die aufeinander abgestimmten Fahrpläne geworben wird. Bus, Tram, Zug und Schiff sind auf Plakaten und Inseraten eine

ÖV-Identität stiftend permanent präsent und als besonders genial gefiel uns die Botschaft auf den Fahrzeugen, gleichsam als fahrbare Litfasssäule: "Ich bin auch ein Bus" usf., was den erstrebten Stopper-Effekt brachte, die Mitmenschen zum Nachdenken provozierte und die Kundschaft des ÖV in ihrem Entscheid im Modal split stärkte. Der ZVV wird jetzt als Marke, als Label, wahrgenommen und das ist nicht richtig verkehrt, sondern richtig richtig, zumal ein beachtlicher Umsteigeeffekt ausgewiesen werden konnte. Mein Glückwunsch!

Eine Sänfte ist ein tragbarer Stuhl und dient meistens zur Beförderung gekrönter Häupter. Wenn es denn wirklich wahr ist und zutrifft, dass der Kunde König ist, dann müsste jedes Verkehrsmittel eine Sänfte sein. Doch kleine Knirpse, Eltern mit Kinderwagen und gebrechliche Menschen haben oft Mühe, die hohen und steilen Einstiege zu erklimmen. Die Jury hat die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) dafür ausgezeichnet, dass sie die Schwellenangst massiv abgebaut und in sämtliche Tram- und Buskurse jetzt mindestens einen behindertenfreundlichen Einstieg eingebaut hat. Besonders gefreut hat uns, dass man nicht zugewartet hat, bis die alten hochflurigen Tramwagen ohnehin ausgemustert und durch niederflurige Combino-Trams ersetzt werden, sondern dass in eigentlicher Fronarbeit, verbunden mit beträchtlichen Kosten, der Reisekomfort für aller erheblich verbessert worden ist. Ich gratuliere dankbar.

Innovativ und eine Premiere ist fraglos das Abonnementssystem SyVe2 im Tarifverbund der Lausanner Verkehrsbetriebe (LT). Der Griff zum Kleingeld, das immer dann gerade nicht vorrätig ist, wenn man es dringend braucht, oder der Gang an den Billettschalter entfällt: das neue Abonnement im Format einer Kreditkarte kann an Automaten gelöst oder verlängert werden und mit EC- oder Postcard bezahlt werden. Die Kontrolle des Billetts in den Fahrzeugen geschieht elektronisch, mit Hilfe eines tragbaren Lesegerätes. Das System ist eine Vereinfachung für die Fahrgäste und senkt die Betriebskosten. Die LT hat damit eine eigentliche win-win-Situation geschaffen. Die Jury war sich einig: Das Projekt ist erfreulich und verdient eine Auszeichnung.

Die Bahn als Stamm eines Baumes und die Buslinien als dessen Äste - mit dieser Strategie haben Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS) und Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) die beiden Verkehrsträger sinnvoll miteinander verkettet. Die Bahn bedient, sozusagen als Rückgrat, die grossen Städte und Ortschaften, die Busse fahren die Kundschaft mit schlanken Anschlüssen und bequemen Umsteigemöglichkeiten hinaus in die Dörfer oder Quartiere. So entfallen nicht nur unwirtschaftliche Parallelfahrten, die Busse bleiben auch nicht im Stau stecken. Die Anschlüsse Bahn-Bus und umgekehrt werden durch eine gemeinsame Betriebsleitstelle sichergestellt. Diese stark kundenorientierte Strategie hat positive Auswirkungen auf den Modal split und war darum für die Jury einer Auszeichnung würdig. Persönlich hat mir das Symbol des Baumes gut gefallen und zwar nach der Devise, was klug überlegt und zu Ende gedacht ist, lässt sich auch einfach aufzeichnen.

Bei einigen eingereichten Projekten rieb sich die Jury eher überrascht die Augen. Da und dort ist einfach kopiert worden, was andernorts schon seit Langem erfolgreich eingeführt und weiterentwickelt worden ist. Ich möchte nicht falsch verstanden werden! Natürlich ist es prima und grossartig, wenn erfolgekrönte Innovationen da und dort nachgeahmt werden. Die Jury lädt alle Verkehrsunternehmen herzlich ein, die Auszeichnung als Ansporn zu nehmen und gute, kundenfreundliche Neuerungen zu aufnehmen. Das ist auch Sinn unseres Wettbewerbs und dient fraglos dem Kundennutzen und dem nationalen Ansehen des ÖV. Doch da es sich nicht um Innovationen oder eigentliche Neuerung für den Öffentlichen Agglomerationsverkehr handelt, kann die Jury solche Kopien nicht mit einem Preis auszeichnen. Ich bitte dafür um Verständnis.

Ich erlaube mir - ohne Absprache mit den Jurymitgliedern - zum Schluss noch eine Anregung zu geben. Es betrifft die Kundeninformation, die nach meinem Empfinden nach wie vor eher suboptimal läuft. Dort, wo sie tatsächlich funktioniert, stosse ich mich an der lieblosen Routine. Ich fühle mich als Kunde nicht willkommen. Und dort, wo Informationen immer noch unterbleiben, werde ich wütend. Denn schliesslich habe ich das Gefühl, mit meinem

Fahrschein die Löhne des Personals zu berappen. Ziel einer Sympathie schaffenden und Vertrauen bildenden Fahrgastinformation müsste es sein, mich spüren zu lassen, dass mir Wertschätzung und Achtung entgegen gebracht wird. Es geht ja leider oft darum, eine schlechte Nachricht erfolgreich zu verkaufen. Kann ich, zum Beispiel aus Gründen der Sicherheit, die ja als Passagier auch meine eigene Sicherheit ist, etwa eine Verspätung nachvollziehen, und erfolgt die Durchsage lösungsorientiert, bin ich zufrieden, weil ich die Ursache nach- oder mitvollziehen kann, weil die Ungewissheit verringert wird. Auch hier gilt: Es kommt nicht darauf an, was gesagt wird, wesentlich ist vielmehr, wie es in der Empfindung ankommt - ein Gramm Zuwendung wiegt schwerer als ein Zentner Worte.

Ich danke Ihnen fürs Zuhören und freue mich jetzt auf die Preisverleihung.

# **Die Finanzierung des öffentlichen** **Regionalverkehrs im Wandel**

Referat von

**Cornelia Appetito Isenmann**

**BUNDESAMT FÜR VERKEHR**

Sektionschefin Verkehr regional

anlässlich der Verleihung Innovationspreis 2001 im öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr

20. November 2001, 10 – 12 in Zürich

Veranstaltet durch VCS-SEV

## **EINLEITUNG**

Wenn wir uns heute die Leistungen der für den Innovationspreis in Frage kommenden Bewerber ansehen, müssen wir zugeben, der Wandel im öffentlichen Regionalverkehr in den letzten Jahren ist in vieler Hinsicht eine Erfolgsgeschichte. Dabei steht bei dieser Feststellung für einmal nicht das Geld im Vordergrund; sondern wichtig ist hier das Zusammenspiel zwischen den Partnern, Kantone, Bund, Transportunternehmungen und den Benutzerinnen und Benutzern, des öffentlichen Verkehrs. So verschieden die Leistungen der heute zur Auswahl stehenden Transportunternehmungen auch sein mögen. Eines haben sie nämlich gemeinsam. Sie stellen die Bedürfnisse der Passagiere ins Zentrum. Und das ist in der Tat richtig so.

Und jetzt sprechen wir wieder vom Geld. Der Bund hält für das nächste Jahr rund 1,3 Milliarden für den öffentlichen Regionalverkehr bereit. Dazu kommen die Anteile der Kantone und Gemeinden, welche sich zusätzlich noch im Ortsverkehr engagieren. Das ist eine Menge Geld. Was sind damit für wichtige Ziele verbunden? Möglichst viele Menschen sollen in der Schweiz von den Angeboten im öffentlichen Regionalverkehr Gebrauch machen. Je mehr Menschen in den Genuss der öffentlichen Mobilität kommen, um so besser sind die vielen Steuergelder eingesetzt. Was braucht es dazu:

- Vertretbare Preise,
- Ein dichtes attraktives Haltstellennetz,
- Ein Platzangebot, das alle Wartenden aufzunehmen vermag,
- Häufige Abfahrten,
- die Erreichbarkeit von Ortschaften und Arbeitsplätzen,
- Saubere und sichere Fahrzeuge

Und wahrscheinlich noch vieles mehr.

Nicht die öffentliche Hand selber sondern die Transportunternehmungen müssen alle diese Bedürfnisse unter einen Hut bringen. Es soll ein Angebot geschaffen werden, das allen Ansprüchen genügt und dazu noch möglichst wenig Ressourcen verschlingt. Dazu braucht es Unternehmungen mit vielen engagierten und motivierten Menschen, die sich für diese Aufgabe verantwortlich fühlen.

Nicht zu unterschätzen sind aber auch die Anreize, welche die öffentliche Hand mit der Vergabe ihrer Mittel setzen. Und damit gehen wir etwas zurück zu der EBG-Revision 1996.

## NEUES EISENBAHNGESETZ EBG

Das neue Eisenbahngesetz hat die Förderung des Regionalverkehrs auf eine neue Grundlage gestellt. Bund und Kantone beschliessen, wie das Angebot grundsätzlich aussehen soll, wobei die nachfragegerechte [EBG Art. 51] Grundversorgung eine zentrale Rolle spielt.

Weiter wurde mit der Revision des EBG das Rechnungswesen der KTU den Erfordernissen einer modernen Unternehmensführung angepasst. So wurden u.a. die Infrastrukturkosten als separate, abgeltungsberechtigte Sparte bei den KTU anerkannt und damit die Voraussetzung für eine rechnerisch-organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr geschaffen. Dies brachte markant mehr Transparenz, und der öffentliche Verkehr produziert wirtschaftlicher als einst. Bewährt haben sich:

- Der *Ersatz der staatlichen Defizitgarantie* durch die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten.
- Das *Bestellprinzip im Regionalverkehr*. Die Verkehrsleistungen im Regionalverkehr – angeboten durch SBB, Privatbahnen, Postautos, Busbetriebe, Schiffe, Luftseilbahnen – werden mittels einer einzigen Beitragsart abgegolten und von Bund und Kantonen gemeinsam zu einem vereinbarten Preis bestellt.
- Die *Ausschreibung von Linien im regionalen Personenverkehr*. Allein die als Anreiz gedachte Möglichkeit, Strecken auszuschreiben, hat einige Transportunternehmen geweckt.

## BAHNREFORM 1

Die Bahnreform hat für den öffentlichen Regionalverkehr seine hauptsächlichste Bedeutung im neu eingeführten Netzzugang. Damit wurde Ausschreibung auch für die Eisenbahnen geöffnet.

Nicht ganz zu Unrecht wird bemängelt, die Bahnreform 1 sei zur Hauptsache eine SBB-Reform gewesen. Der Regiebetrieb mutierte zu einer spezialgesetzlichen Aktiengesellschaft mit dem Bund als einzigem Aktionär. Er wurde umfassend saniert

Aktiengesellschaft mit dem Bund als alleinigem Aktionär. Er wurde umfassend saniert und die Leistungsvereinbarung wurde zusammen mit einem Zahlungsrahmen eingeführt.

Mit dem nächsten Schritt, der Bahnreform 2, streben wir u.a. eine Gleichbehandlung von KTU und SBB sowie die Beseitigung historischer Ungleichheiten bei der Eisenbahnfinanzierung an.

## **BAHNREFORM 2**

Die Arbeiten zur Bahnreform 2 sind in **drei Teilprojekte** aufgeteilt:

- 1 Monitoring
- 2 Finanzierung Eigentum und Steuerung FINES
- 3 Rechtsaktualisierung und Verzichtsplanung.

Bei den nachfolgenden Erläuterungen steht vor allem FINES im Vordergrund.

### **Monitoring**

Erfahrungen aus der 1. Etappe der Bahnreform geben Aufschluss darüber, ob in gewissen Bereichen Anpassungen nötig sind und welches die sinnvollen weiteren Schritte sind.

Um aus den Erfahrungen mit der ersten Bahnreform zu lernen, wurde eine breite Monitoring-Erhebung durchgeführt. Gefragt wurden unter anderen 72 Transportunternehmungen und alle Kantone.

Gesamthaft gesehen werden die bisherigen Massnahmen der Bahnreform akzeptiert und grundsätzlich positiv bewertet. Für die weiteren Reformschritte wird allerdings u.a. eine Angleichung der KTU's an die SBB AG und Verbesserungen beim Bestellverfahren gewünscht.

### **Finanzierung, Eigentum und Steuerung**

Dieses Teilprojekt – genannt **FINES** - ist der Kern der Bahnreform 2.

Mit diesen Fragen beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe; zusammengesetzt aus dem Bundesamt für Verkehr, der Eidgenössischen Finanzverwaltung, des Verbandes öffentlicher Verkehr VöV, einschliesslich der SBB AG und der Kantonalen Chefbeamten des öffentlichen Verkehrs KöV.

Es werden insbesondere die folgenden vier Fragestellungen bearbeitet.

- **Infrastrukturfinanzierung**

Heute finanziert die öffentliche Hand – Bund und Kantone – die Infrastruktur im öffentlichen Verkehr. Das heisst, sie bestellt und bezahlt den SBB und KTUs den Betrieb der Infrastrukturen und den normalen Erneuerungsbedarf.

Soll dies auch in Zukunft so bleiben?

Eine andere Möglichkeit wäre grundsätzlich die Finanzierung der Infrastruktur durch Private - zu 100% oder wenigstens teilweise.

Private werden aber Bau und Betrieb einer Infrastruktur nur dann übernehmen, wenn eine ausreichende Gewinnmöglichkeit besteht.

Dies wiederum würde bedingen, dass

- entweder die Abgeltung erhöht wird - also de facto eine Finanzierung der Rendite durch die öffentliche Hand, oder
- der Schienenverkehr verteuert wird, was zur Folge hätte, dass die heutige, politisch

erwünschte Nachfrage auf den meisten Eisenbahnstrecken zusammenfallen und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene verunmöglicht würde.

Unter diesem Gesichtspunkt dürfte die heutige Lösung der Finanzierung durch die öffentliche Hand nach wie vor die Beste sein.

Allenfalls könnte beim Bau von gewissen Infrastrukturen PPP „private-public partnership“ sinnvoll sein, da auf diese Weise Private die Baurisiken mittragen würden.

- **Besitz der Infrastruktur**

Die Infrastrukturen befinden sich heute im Besitz integrierter Unternehmungen, das heisst von Unternehmungen, die gleichzeitig die Infrastruktur betreiben und auf dieser Verkehrsleistungen anbieten.

Ausser bei den SBB und der Furka – Oberalp – Bahn ist der Bund bei keiner Unternehmung Mehrheitsaktionär. Andererseits investiert er aber die weitaus grössten Summen in die Infrastrukturen. Das bedeutet, dass der grösste Geldgeber kein seinem finanziellen Engagement entsprechendes Mitspracherecht hat.

Nach heutiger Beurteilung ist es am vorteilhaftesten, wenn sich die Infrastruktur im Besitz einer gemischtwirtschaftlichen oder öffentlich-rechtlichen Unternehmung befindet und der Staat sein Geld in Form von Aktienkapital investiert.

Damit bleiben die heutigen Unternehmensformen bestehen, während sich der Staat Mitspracherechte sichert. Er entscheidet also entsprechend seinem Engagement mit und sorgt so dafür, dass sich die Unternehmen wirtschaftlich richtig verhalten und die Aufträge der öffentlichen Hand umsetzen. Die verkehrspolitischen bzw. volkswirtschaftlichen Interessen werden gegenüber den Bahnen im Bestellverfahren durchgesetzt.

- **Infrastruktur als Bundes- und Kantonsaufgabe**

Die Infrastruktur der SBB gilt heute gesamthaft als nationales Angebot und wird vom Bund allein finanziert.

Das bringt es mit sich, dass Linien von ausgesprochen regionaler Bedeutung zum nationalen Netz gehören; beispielsweise die SBB-Bahnstrecken Glarus – Linthal oder Le Day – Le Pont.

Im Gegensatz dazu zählt die Linie Bern – Neuenburg, die auch überregionale Aufgaben erfüllt, zu dem von Bund und Kantonen gemeinsam finanzierten Regionalnetz.

Und dann gibt es auch noch Infrastrukturen, die von Kantonen und Gemeinden allein finanziert werden.

Hier sehen wir die Lösung darin, dass das bestehende Netz in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz aufgeteilt wird:

Zusammen mit Vertretern der Bahnen und der Kantone werden zur Zeit verschiedene mögliche Varianten geprüft.

Das Grundnetz wird allein durch den Bund getragen. Die Kantone beteiligten sich allenfalls an der Finanzierung von klar definierten Modulen wie z.B. Komfortbedürfnisse wie Publikumsanlagen oder bei speziellen Anlagen für den Regionalverkehr.

Das Ergänzungsnetz, das im Wesentlichen aus den Tramnetzen und den Schmalspurbahnen mit rein regionaler und lokaler Bedeutung sowie normalspurigen Nebenbahnen besteht, wird durch die Kantone finanziert. Der Bund beteiligt sich allenfalls mit Globalbeiträgen (analog Neuem Finanzausgleich NFA). Die Kantone organisieren sich in Regionen.

Bund und Regionen schliessen mit den betroffenen Transportunternehmungen jeweils Leistungsvereinbarungen ab.

Diese Lösung besticht vor allem deshalb, weil sie

- der Stossrichtung des NFA entspricht,
- klare Verantwortlichkeiten schafft,
- den Kantonen dort, wo die nationale Verkehrspolitik nicht beeinträchtigt wird, zusätzlichen Handlungsspielraum verschafft und
- das Netz insgesamt nur in zwei statt in drei Hierarchiestufen aufteilt.

- **Investitionen in den Verkehrsbereich**

SBB, Post und die privaten Unternehmungen werden heute bezüglich Investitionsmitteln für den Verkehrsbereich unterschiedlich behandelt. Nur die Privatbahnen erhalten heute zinslose Darlehen für Fahrzeugbeschaffungen und Werkstättebauten. Dieses Vorgehen führt zu Wettbewerbsverzerrungen und ist nicht transparent.

Hier stehen zwei Lösungen zur Wahl:

- Entweder wird der Kreis der Berechtigten auf SBB, Post und private Busunternehmen ausgeweitet, was eine Vervielfachung der Investitionen mit sich bringen würde; oder
- Auf Investitionen in den Verkehrsbereich wird gänzlich verzichtet. Das heisst, die Gelder müssen am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Der Staat trägt aber die Folgekosten im Rahmen der Abgeltung mit. Dies kann mit geringeren Investitionsbeiträgen kompensiert werden.

Hier steht die zweite Lösung im Vordergrund, weil damit Investitionen sowohl für die Unternehmungen als auch für die öffentliche Hand am wirkungsvollsten getätigt werden.

## **Rechtsaktualisierung und Verzichtsplanung**

Das dritte Teilprojekt umfasst dringend gewordene Rechtsanpassungen

Der **Zeitplan** sieht vor die Botschaft nach einer umfassenden Vernehmlassung anfangs 2003 vom Bundesrat verabschiedet dem Parlament zu unterbreiten.

# Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist top - dank seiner Innovationskraft

## Referat von Adrian Schmid, Leiter Verkehrspolitik VCS

Die Ergebnisse des diesjährigen Wettbewerbs „Innovationspreis öffentlicher Verkehr 2001“ sind - wie schon jene von 1999 - sehr erfreulich: Die eingereichten Projekte präsentieren eine breite Palette von innovativen, kundenfreundlichen Angeboten im öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr. Ihre gute Qualität steht für die hervorragenden Leistungen und die grosse Innovationskraft des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Besten Dank für Ihre Teilnahme am Wettbewerb. Dieser soll zu weiteren angebotsseitigen Höhenflügen anstacheln und die erbrachten Leistungen würdigen.

Dieses Jahr stiften VCS und SEV neben dem Innovationspreis 2001 und drei weiteren Auszeichnungen für nachahmenswerte Projekte zusätzlich einen Publikumspreis. Damit werden bewusst die Fahrgäste nach dem Motto „Die Kundin ist Königin“ ins Zentrum gerückt. Die sechs von der Jury bestrangierten Projekte wurden der Leserschaft des Konsumentenmagazins Saldo, der SEV-Zeitung arbeit & verkehr sowie der VCS-Homepage als Anwärter für den Publikumspreis präsentiert. Die Projekte lieferten sich ein spannendes Wettrennen um den 1. Platz. Das Ergebnis zeigt, dass die Expertenmeinung nicht zwingend mit der Publikumsmeinung identisch sein muss. So können beispielsweise technische Neuheiten sehr innovativ sein, müssen aber die Kundschaft nicht unbedingt ansprechen. Oder ein Grossteil der Kundschaft wünscht attraktive Speisewagen oder eine persönliche Kundenberatung am Billetschalter, die Verkehrsbetriebe möchten andererseits die Personalkosten senken. Die auf Ende Jahr angekündigten Tarifaufschläge sind das jüngste Beispiel, welches die divergierenden Interessen zwischen den Verkehrsbetrieben und der Kundschaft aufzeigt. Hier gilt es, die bestehenden Interessenkonflikte zu mildern und ausgewogene Lösungen zu suchen.

Der VCS vertritt in seiner politischen Arbeit klar die Interessen seiner 136'000 Mitglieder und der Kundschaft des öffentlichen Verkehrs. Andererseits bemüht er sich, die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und somit der öffentlichen Verkehrsunternehmungen zu stärken. Denn: Um ein qualitativ hochstehendes Verkehrsangebot bereit zu stellen, das weitere Marktanteile erobern kann, braucht es zusätzliche finanzielle Mittel. Der gegenwärtige Trend geht leider in die Gegenrichtung. Wir müssen feststellen, dass die Verkehrspolitik in der Schweiz vor einem grundlegenden Paradigmawechsel stehen könnte. Eine Annahme der Avanti-Initiative für eine zweite Gotthardröhre und dem damit verbundenen massiven Ausbau der Mittelland-autobahnen hiesse, von der Umlagerungspolitik auf die Schiene Abschied zu nehmen.

Aus diesem Grund bekämpft der VCS mit aller Vehemenz diese Strassenbauprojekte. Neue Verkehrslösungen sind gefragt und nicht alte Strassenbaukonzepte. Diese Überzeugung wird von einer grossen Allianz von Umwelt-, Verkehrs- und Gewerkschaftsverbänden mitgetragen.

Das verkehrspolitische Ziel der nächsten Jahre ist, den öffentlichen Verkehr im Interesse einer umweltschonenderen Verkehrsabwicklung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zusätzlich zu priorisieren. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene - basierend auf der gesetzlichen Grundlage der bilateralen Verträge und des Verlagerungsgesetzes – genügt nicht. Das Ziel ist, auch den überbordenden und die Lebensqualität schmälern den Autoverkehr einzudämmen.

Neue Verkehrslösungen heisst zum Beispiel, den öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr weiter zu attraktivieren, sei dies durch neue, verdichtete Angebote, sei dies durch bessere Serviceleistungen oder durch eine überzeugende Marketingkampagne. Der öffentliche Verkehr bietet gerade im Stadt-, Agglomerations- und Fernverkehr eine Alternative zum Auto.

Das führt zu neuen Fragestellungen: Genügen die bestehenden Infrastrukturangebote? Braucht es neue Linienführungen, z.B. eine linksufrige Vierwaldstättersee-Verbindung um den zusätzlichen europäischen Güterverkehr bewältigen zu können? Welche neuen innovativen Transportsysteme können diese Volumen bewältigen? Wie werden sie an der Grenze in Basel und Chiasso bewältigt?

Wo kommt es zu Friktionen zwischen dem schienengebundenen Güter- und Personenverkehr? Wie begegnen wir der Forderung der Wirtschaftsverbände, die den Güterverkehr bevorzugen wollen und deshalb den öffentlichen Regionalverkehr auf die Strasse verlagern möchten?

Sie sehen, dem VCS geht die Arbeit in den kommenden Jahren nicht aus. Wir sind bereit, uns diesen Herausforderungen zu stellen. Im Interesse der Menschen und der Umwelt. Der VCS, ihr verlässlicher Partner für den öffentlichen Verkehr.

## Medienrohstoff

### Roberto Zanetti, SEV-Gewerkschaftssekretär und Solothurner SP-Nationalrat

Die Bahnreform I umfasst im wesentlichen folgende drei Elemente: Entschuldung der SBB, freier Netzzugang und neues Personalrecht. Die rechtlichen Grundlagen dazu sind seit Anfang 1999 in Kraft.

Im Bundesamt für Verkehr (BAV) wird zur Zeit den Vorlagen zur Bahnreform II der letzte Schliff verpasst. Diese soll sich schwerpunktmässig mit der Reform der Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) befassen.

Bekannt ist, dass die Bahnreform II eine Weiterführung der ersten Bahnreform sein und Nachbesserungen bringen soll. Stichworte dazu sind: Entschuldung der KTU und ihrer Pensionskassen, Harmonisierung der Finanzierung und Ausschreibeverfahren. Ein Hauptziel ist, den Wettbewerb im öffentlichen Verkehr zu fördern. Aus dem zuständigen Departement UVEK werden Signale ausgesandt, dass die rechtliche Trennung von Betrieb und Infrastruktur nicht Gegenstand der Reform sein soll. Der SEV ist dezidiert gegen eine solche Separierung und klar für den Erhalt der integrierten Bahn.

Für den SEV sind die Arbeits- und Anstellungsbedingungen Gradmesser bei der Beurteilung der Vorlagen zur Bahnreform II.

Das geltende Eisenbahngesetz enthält für den Fall der Konkurrenz über den freien Schienenzugang Schutzklauseln, die Bahnwettbewerb über Sozialdumping und Sicherheitsdumping verhindern sollen. In der ersten Bahnreform ist aber versäumt worden, bei den möglichen Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr Elemente einer solchen Marktordnung einzuführen. Der SEV wird sich dafür einsetzen, dass dies in der Bahnreform II nachgeholt wird. Es müssen Leitplanken gegen Sozial-, Sicherheits- und Ökologiedumping gesetzt werden.

Weitere Forderungen und Ziele des SEV:

- Übernahme der Errungenschaften aus dem GAV SBB in das Arbeitszeitgesetz
- Gleichbehandlung von SBB und KTU
- Angleichung der Finanzierungs- und Abgeltungsmodelle von SBB und KTU
- Entschuldung der KTU (Pensionskassen)
- Einheitliche interkantonale Regelung der Ausschreibung im öffentlichen Verkehr
- Festschreibungen der Arbeitsbedingungen als Kriterium bei der Beurteilung der Offerten
- Keine Ausschreibungspflicht
- Keine Kürzungen der Abgeltungen von Bund (NFA-Vorlage) und Kantonen
- Kantone nehmen ihre politische Verantwortung gegenüber dem Personal der öffentlichen Verkehrsunternehmungen wahr (Abgeltungen sichern Löhne und Arbeitsplätze)

20. November 01

Verleihung Innovationspreis öffentlicher Verkehr  
Dienstag, 20. November 2001, 9.30 Uhr, im Technopark Zürich

**Begrüssung durch Stadtrat Dr. Thomas Wagner,**

Vorsteher des Departementes der Industriellen Betriebe

Es freut mich ausserordentlich, dass ich Sie im Namen des Stadtrates zur Verleihung des Innovationspreises öffentlicher Verkehr hier in Zürich begrüssen darf. Dass dieser Preis im Technopark verliehen wird, dürfte kein Zufall sein, ist doch diese Institution im aufstrebenden Stadtteil Zürich West der Inbegriff für das Entwickeln neuer Ideen, für Erfinder- und Unternehmergeist, für Innovation. Der Technopark ist ein Zentrum für Jungunternehmer mit europaweiter Ausstrahlung.

Als Mitglied des Verkehrsrates, das ist sozusagen der Verwaltungsrat des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), bin ich natürlich stolz, dass dieser Preis heute dem ZVV verliehen wird. Diese Auszeichnung bestätigt einmal mehr, dass der Grossraum Zürich in Bezug auf den öffentlichen Verkehr eine Vorreiterrolle spielt, und zwar nicht nur in der Schweiz, sondern auch über die Landesgrenzen hinaus. An internationalen Messen für Anbieter von öffentlichem Verkehr sind die Zürcher als eine besonders anspruchsvolle Kundschaft bekannt, und es zirkuliert in den einschlägigen Kreisen gar das Diktum „If you make it in Zürich, you make it everywhere!“

Was den Zürcherinnen und Zürchern immer wieder als Dominanz und Überheblichkeit vorgeworfen wird, ist in Tat und Wahrheit ein unbändiger Wille vorwärtszudrängen, Bestehendes in Frage zu stellen, Neues auszuprobieren, Risiken einzugehen, kreativ und innovativ zu sein. Das hat schliesslich zur Folge, dass die Region Zürich ein Magnet ist einerseits als Wirtschaftsstandort, andererseits aber auch für Kultur- oder Sportveranstaltungen, für Einkäufe, für Parties und sonstige Vergnügen. Eine wichtige Voraussetzung oder sogar die Voraussetzung für diese Entwicklung ist ein zuverlässiger, leistungsfähiger und kundenorientierter öffentlicher Verkehr. Diese Attribute darf der ZVV zweifellos auf seine Fahne schreiben.

Dass der ZVV heute den Innovationspreis erhält, freut mich aber nicht nur als Mitglied des Verkehrsrates, sondern auch als Vorsteher der Industriellen Betriebe der Stadt Zürich, deren grösste Abteilung die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sind. Die VBZ sind das grösste marktverantwortliche Unternehmen innerhalb des ZVV und bilden sozusagen dessen Rückgrat. Und wenn ich etwa an die Regenbogenkarte denke, welche die VBZ vor rund 15 Jahren eingeführt haben, so kann ich nicht umhin anzumerken, dass die Kundenorientierung sowie der Innovationsgeist im Bereich der Produkte und notabene der Kommunikation dem ZVV wohl hin und wieder als Vorbilder gedient haben.

Die Gründung des ZVV vor elf Jahren war eine Folge der Erkenntnis, dass der öffentliche Verkehr an der Gemeindegrenze nicht Halt macht und dass der Fahrgast möglichst rasch, ohne Wartezeiten und mit demselben Billett von A nach Z kommen will. Und das gilt ganz unabhängig davon, ob er für seinen Weg das Schiff, den Zug oder das Tram benützt. Um diesem Kundenbedürfnis gerecht zu werden, mussten die einzelnen Unternehmen gedanklich ihre Grenzen aufheben und sich selber nicht mehr im Zentrum, sondern als Teil eines Ganzen sehen. Das war nicht von heute auf morgen möglich, sondern löste in jedem

einzelnen Betrieb einen Prozess aus, den vom Billettverkäufer bis zum Direktor alle mitmachen mussten. Die prämierte Kampagne, in der das Tram auch ein Schiff und das Schiff auch ein Zug ist, bildet in diesem Prozess einen nach aussen sichtbaren Kulminationpunkt. Der öffentliche Verkehr in der Region Zürich wird damit als integrales Produkt wahrnehmbar.

Zum Schluss möchte ich mich bei den Veranstaltern dieses Wettbewerbs bedanken, und zwar nicht in erster Linie für den Preis an den ZVV, sondern vielmehr für den Wettbewerb als solchen. Konkurrenz und Wettbewerb sind ein guter Nährboden für Innovationen. Einen Preis zu erhalten spornt an und fordert die andern heraus, es dem Sieger gleich zu tun oder gar noch besser zu machen. So bin ich überzeugt, dass der öffentliche Verkehr auch in den kommenden Jahren nicht stehen bleiben wird.

\* \* \* \* \*